



As disputas socioterritoriais e o papel do Estado no contexto das ações de desenvolvimento industrial da área Itaqui-Bacanga, em particular a comunidade Cajueiro¹

Saulo Costa Arcangeli

Zulene Muniz Barbosa

Resumo

O artigo procura refletir sobre a ação de projetos desenvolvimentistas, como parte de uma política industrial que impacta os povoados localizados na área Itaqui-Bacanga, no município de São Luís/MA e, de modo particular, em Cajueiro, comunidade rural centenária, que vive basicamente do extrativismo e que vivencia, nesse momento, uma disputa territorial contra a instalação de um porto privado na região.

Palavras-Chave: Capital. Política Industrial. Disputa socioterritorial. Resistência. Modo de vida.

1

¹ Trabalho apresentado no VIII SEMINÁRIO INTERNACIONAL SOBRE O DESENVOLVIMENTO REGIONAL- SIDR, de 13 a 15 de setembro de 2017.



Introdução

Situada nas proximidades do Distrito industrial II, banhada pela Baía de São Marcos, a comunidade do Cajueiro conta com uma grande e diversificada biodiversidade e onde vivem centenas de famílias de pescadores, agricultores, extrativistas que contribuem para o equilíbrio ecológico da região e da cidade de São Luís.

Desde o final da década de 1970, além de Cajueiro, várias outras comunidades da região vêm sendo diretamente afetada pela presença de indústrias minero-metalúrgicas, como: ALCOA, VALE, Termelétrica Porto do Itaqui, além da presença da Ferrovia Carajás e do complexo portuário de São Luís, que engloba o Porto do Itaqui (administrado pela Empresa Maranhense de Administração Portuária -EMAP), Porto Ponta da Madeira (pertencente à VALE) e o Porto da Alumar.

Sobre a implantação do Projeto Grande Carajás na Região, o Decreto Lei federal nº 1813, de 24 de novembro de 1980, no governo militar do Presidente João Figueiredo, alterado pelo decreto 1904/80, definiu uma série de alteração na legislação para concessão de incentivos tributários e financeiros, como diz seu artigo 1º : “Fica instituído regime especial de concessão de incentivos tributários e financeiros para os empreendimentos compreendidos no Programa Grande Carajás, a ser desenvolvido na área localizada ao norte do paralelo de 8º (oito graus) e entre os rios Amazonas, Xingu e Parnaíba, abrangendo parte dos Estados do Pará, Goiás e Maranhão, bem como, em toda a sua extensão, os seguintes Municípios cortados pelo referido paralelo: (Redação dada pelo Decreto-lei nº 1.904, de 1980)”. Além disso para garantir o escoamento para várias partes do mundo, o decreto busca garantir a construção de uma infraestrutura de transportes(ferrovias, hidrovias, instalação ou ampliação do complexo portuário etc...)

A perspectiva de ampliação desta infraestrutura do porto/ferrovia e de instalação de novos projetos empresariais têm acirrado os conflitos socioterritoriais envolvendo as comunidades rurais que, dentre outras reivindicações, lutam pela criação da Reserva Extrativista de Tauá-Mirim na região, vista como estratégica para garantir a regularização do uso e controle do território e a própria reprodução social das comunidades.



Uma situação que se agravou no último período pela tentativa de mudanças do Plano Diretor e da Lei de Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo apresentada pela Prefeitura de São Luís e que visa transformar estas áreas em zona industrial, já que para a instalação de qualquer empreendimento industrial é necessária esta mudança na lei.

A implantação desses grandes projetos industriais e toda a infraestrutura (estradas, ferrovias, portos), como enclaves econômicos, tem sido a principal forma de inserção do Maranhão na dinâmica do capital internacional. No contexto atual a principal dinâmica econômica do chamado Maranhão “moderno” passa pela exportação das commodities (minerais e agrícola), a opção desenvolvimentista de sucessivos governos do Estado desde os anos 1980. Conforme analisa Barbosa (2006), a chegada da ALCOA em 1980 marcou no Maranhão a chamada estruturação de um capitalismo moderno (organizado em bases tayloristas/fordistas), em um contexto de crise marcada por disputas entre as grandes potências capitalistas pelo controle de matérias-primas dos países subdesenvolvidos e pela articulação de novos espaços econômicos de reprodução do capital. A sua instalação recebeu várias concessões dadas pelo governo do Estado, como a doação de aproximadamente 11% de toda área física da Ilha de São Luís (90.000 hectares), e a apropriação de 57% de toda área tipicamente rural do distrito industrial de São Luís. Os impactos sociais foram profundos e culminaram com a destruição de 17 povoados e efetuadas mais de 20.000 ações de despejo com indenizações irrisórias. As famílias, na sua totalidade, composta por pescadores e pequenos agricultores perderam suas moradias sendo aliadas das suas atividades tradicionais.

Diante dessa realidade, resultante do voraz desenvolvimento capitalista dependente no Maranhão e a tendência do capitalismo, principalmente em momentos de crise econômica, em buscar a redução de qualquer tipo de barreira espacial para ampliar sua acumulação, o intuito deste trabalho é discutir as disputas socioterritoriais causadas pelos interesses econômicos de grandes empresas incluindo a possibilidade de instalação de um novo porto privado na comunidade do Cajueiro para escoar a produção de soja, combustíveis e celulose e que tinha uma previsão de início das operações em 2017.



AS DISPUTAS SOCIOTERRITORIAS

Conforme o Relatório Socioantropológico RESEX de Tauá-Mirim: Cajueiro e outras comunidades tradicionais na luta por justiça e direitos territoriais, Zona Rural II, a comunidade do Cajueiro sofre tentativas de expulsão desde a década de 1980 quando o Conselho de Não Ferrosos e de Siderurgia (CONSIDER), solicitou ao estado do Maranhão que apresentasse o projeto de “uma usina siderúrgica integrada”, com capacidade de 3 milhões de toneladas ao ano. O empreendimento não vingou, mas previa o deslocamento de várias comunidades na região. A partir de 2002, apareceram vários anúncios na mídia local sobre a instalação de um pólo siderúrgico na mesma área, mas que também não se concretizou. Mesmo assim, todas essas tentativas ficaram na memória dos moradores locais.

Em 2013 a partir da votação da MP 595/2012, conhecida como MP dos Portos, encaminhada pela Presidente Dilma Rousseff, muda ainda mais o cenário em relação a questão portuária e seus reflexos na vida das comunidades, pois definiu uma orientação mais privatista para o setor, uma opção política econômica em conformidade com as exigências do capital internacional . O intuito da MP visava estimular a concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias e estabelece que a concessão e o arrendamento de bem público destinado à atividade portuária deveria ser feita através de contrato público.

Mas é a partir de 2014 que a comunidade rural do Cajueiro encontra-se no centro de um problema fundiário em razão da disputa em torno de seu território para a instalação de mais um grande projeto desenvolvimentista (a empresa WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais LTDA, subsidiária da gigante nacional da área de Engenharia WTorre, que pretende erguer na Praia de Parnauçu outro grande porto privado). É mais uma tentativa do capital transnacional de criar outro espaço de exploração e de acumulação, selecionando um novo local habitado e preservado e com a presença de grupos sociais vulnerados, característica inerente à intervenção capitalista.



Outras empresas, diante da proposta de criação do porto para movimentar cargas de grãos, celulose e derivados de petróleo, demonstram interesse pelo empreendimento como a Suzano Papel e Celulose, empresas do agronegócio e a Petrobrás. A Suzano, por exemplo, indica desde o Relatório Maranhão Nova Década, de 2011, que : “A escolha da cidade de Imperatriz para abrigar a nova unidade permitirá à Suzano a utilização da Estrada de Ferro Carajás - EFC para escoar a produção pelo terminal portuário a ser construído em São Luís”. Já em relação ao escoamento de grãos, pelo projeto o Terminal de Grãos e Farelos do possível porto supera em número de t/ano o Terminal de Grãos do Porto do Itaqui .

Harvey(2008) denominou, ao analisar estas práticas predatórias de acumulação, como “Acumulação por Desapossamento” que pode ocorrer de diversas formas e em todos os lugares e independentemente do período histórico. São processos predatórios de desapossamento, com diversos recursos à violência, o que passa pela intervenção estatal, longe de se restringirem a um momento encerrado na pré-história do capitalismo, constituem, ao lado da reprodução ampliada, um dos eixos fundamentais da expansão deste modo de produção. No caso da comunidade do Cajueiro, se apresenta na forma da tentativa de incorporação pelo capital de novas zonas territoriais e de privação do acesso às comunidades a parcela de terras, águas e outros recursos.

E estes processos de desapossamento vêm provocando um grande número de resistências, pois a partir da tentativa do capital em buscar novos territórios para sua acumulação, vários mecanismos de articulação de forças são acionados pelas várias comunidades que são ameaçadas.

Como é o exemplo da comunidade do Cajueiro que vem se mobilizando contra a perspectiva de instalação do empreendimento e para garantir a sua permanência no local que ocupam há vários anos. Para isso, diante desta nova investida do capital na região, buscou várias alianças em comunidades próximas e com um conjunto de entidades e coletivos do movimento social, pesquisadores das universidades, igreja, parlamentares, lideranças comunitárias para garantir a sua permanência no seu local de vivência e combater mais este processo de expansão industrial na região.



Durante este processo de resistência ocorreram várias reuniões e audiências públicas com a presença da comunidade, instituições públicas estadual e federal e a rede de alianças para definir os passos da luta pelo território. Mesmo com uma heterogeneidade de pensamentos, ideologias e visão sobre o empreendimento que se pretende instalar no Cajueiro, inclusive por parte da comunidade, o enfrentamento tem sido feito para evitar a instalação do porto privado na região e o conseqüente deslocamento dos moradores.

E esta necessidade de expandir o mercado, faz com que o capital utilize de violência para atingir seu objetivo. Conforme relatos de moradores e do movimento, a WPR para intimidar e assediar utilizou e ainda utiliza vários instrumentos violentos, inclusive de empresa de segurança armada ilegal (jagunços), com o intuito de impedir a livre circulação, derrubar as casas e proibir que sejam feitas intervenções nas moradias por parte dos proprietários. Além disso, existe uma pressão imensa para que os moradores vendam as suas casas e que se crie uma divisão na própria comunidade em relação à instalação do porto e o dito “desenvolvimento” que o mesmo trará para a região. Tudo isso para buscar enfraquecer a resistência e a articulação da comunidade para combater a instalação do empreendimento.

Já no mês de outubro de 2014 os moradores, revoltados com a contratação de da referida empresa de segurança denominada “Leões Dourado”, interditaram a BR 135 para que fosse dado conhecimento do problema para a sociedade e os órgãos envolvidos com a situação.

Um outro episódio que demonstrou a violência contra a comunidade foi a tentativa de realização de uma audiência pública no dia 16 de outubro de 2014 por parte da WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais e a Secretaria Estadual de Meio Ambiente na UEB Gomes de Sousa, Vila Maranhão. Tentariam aprovar o EIA- Rima do projeto de instalação do porto sem fazer um processo de convocação dos moradores e explicações sobre os motivos da referida audiência, além de ser em um local distante da comunidade. Mas a WPR e a SEMA não esperavam a reação de aproximadamente 200 moradores que desde cedo se encontravam em frente a escola e impediram a realização da audiência diante de tantas irregularidades constatadas, inclusive com moradores acorrentados no portão da escola.



Diante da não realização da audiência na Vila Maranhão, a Secretaria de Meio Ambiente e Recursos Naturais do Maranhão (SEMA) torna público no dia 28 de outubro a realização da audiência pública com o intuito de apresentação do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e respectivo relatório (RIMA) sobre a implantação do Terminal Portuário de São Luís, pela empresa WPR. A “audiência” foi realizada em 29 de outubro no Comando Geral da Polícia Militar do Maranhão, demonstrando um total desrespeito e afronta à comunidade do Cajueiro.

Neste mesmo dia e horário da realização da audiência convocada pela SEMA no Comando Geral da Polícia, a comunidade realizou uma Audiência Pública Popular e que contou com mais ou menos 180 pessoas que acompanharam as discussões acerca dos estudos ambientais. Estavam presentes o Promotor Agrário Haroldo Brito; o Delegado Agrário Carlos Augusto, o Defensor Público Alberto Tavares, o 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.

Já no dia 21 de dezembro de 2014, quando as 19 casas foram derrubadas no Cajueiro a mando da empresa WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais LTDA e executada pelos jagunços, os moradores realizaram uma ampla reunião e resolveram mais uma vez ocupar a BR 135 para exigir a prisão dos jagunços. Vários boletins de ocorrências foram feitos, mas até hoje não foi dada uma solução concreta para as famílias que tiveram suas casas derrubadas. O presidente da Associação de Moradores do Cajueiro, Davi de Jesus Sá, afirmou em entrevista à uma rádio, que a empresa WPR foi a responsável pela retirada das moradias. " O motivo do protesto é que nossas casas que foram derrubadas. Essa empresa vem fazendo tumulto em nossa comunidade. Nós estamos querendo que as autoridades olhem para nós, venham ver a nossa situação. Tinham duas crianças na casa que eles derrubaram, os pais nem estavam no local, é muito chocante. A decisão que a WPR apresentou dizia que não poderia ser erguidas novas construções, mas não falava em retirada", declarou.

Conforme Harvey(2011), a necessidade de assegurar a continuidade dos fluxos geográficos do dinheiro, bens e pessoas exige que toda essa diversidade esteja entrelaçada por meio de transportes eficientes e sistemas de comunicação. Os processos de



acumulação do capital não existem, obviamente, fora dos seus quadros geográficos, e esses quadros são, por natureza, extremamente diversos. Mas os capitalistas e seus agentes também assumem um papel ativo e proeminente na transformação desses quadros. Estão sempre a surgir novos espaços e novas relações espaciais. A geografia do capitalismo é cada vez mais autoproduzida, conclui o autor. Uma conclusão já presente no manifesto, onde Marx e Engels observavam que “a necessidade de expandir constantemente o mercado para seus produtos faz a burguesia se expandir por sobre toda a face do globo”.

Segundo Brandão, o capitalismo continuamente desenha e redesenha “novas geografias”, produzindo novas escalas, novos pontos nodais, rearranjando as forças da polarização, da heterogeneidade e da dominação regional. E o capital, em sua trajetória de busca de riqueza abstrata, utiliza cegamente todos os entes em todas as escalas, segundo esse objetivo último de ganho privado, reproduzindo a segregação, as assimetrias e as descontinuidades, acirrando a competição e aprofundando a desigualdade entre pessoas e lugares.

Já para Chisholm(1889), ao analisar a ganância do capital, afirma: “O comércio e a indústria tendem, assim, a ser governados pelas condições geográficas e a abertura do mundo inteiro pelos meios de comunicação aperfeiçoados[...]” . E conclui “Está levando os capitalistas a procurar quaisquer lugares onde o desenvolvimento seja possível e a remover obstáculos ao desenvolvimento, onde quer que possa ser feito”.

Em relação ao meio ambiente, esse tipo de projeto é responsável por vários ataques aos biomas. Atualmente no território já são vários os impactos produzidos pelo Porto do Itaqui, principalmente pelas substâncias nocivas manipuladas a exemplo do coque (21 mil toneladas em 2014), o carvão (hum milhão e dezesseis mil toneladas em 2014) e a soda cáustica (Trinta e duas mil toneladas em 2014), conforme relatório de cargas fornecido pela EMAP. Estas substâncias têm grande impacto ambientais nas comunidades do entorno, como cajueiro. Outra questão importante que tem influência dos Portos é o equilíbrio ambiental, devido à redução ou extinção de várias espécies (peixes, caranguejos, sururu entre outras espécies) afetando grande parte da população local que depende dessas espécies para a sua reprodução social.



Para 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”.

Em relação aos reflexos das dragagens na Baía de São Marcos, os pescadores do Cajueiro afirmam que desde a implantação da Alcoa e do seu porto houve uma grande queda de pescados, inclusive com o desaparecimento de várias espécies, prejudicando bastante a pescaria e o sustento das famílias. O que pode ser observado também na praia do Cajueiro onde as dragagens ocasionam um acúmulo de sedimentos na faixa da praia, reduzindo cada vez mais esta faixa e prejudicando bastante a pescaria e a balneabilidade.

Esta investida de porto, a partir do projeto de instalação inicial, prevê a destruição de 20 hectares de mangues, comprometimento de importantes mananciais de água potável e outros impactos, gerando consequências ambientais e na vida de toda a cidade de São Luís, já tão afetada pelos últimos empreendimentos como a Termelétrica do Porto do Itaqui, outro empreendimento que deslocou grande parte da Comunidade de Camboa dos Frades, e que já emite poluentes que ultrapassam o valor máximo permitido e, recentemente, teve por parte do IBAMA, a permissão para triplicar o valor-limite de emissão, já , inclusive, contestada pelo próprio Ministério Público Federal.

Toda este enfrentamento na disputa socioterritorial que acontece na comunidade Cajueiro impediu, por enquanto, a concretização desta investida do capital na região.

INTERVENÇÃO ESTATAL NA TENTATIVA DE INSTALAÇÃO DO PORTO

Segundo Carlos Brandão (2007), a investigação inspirada em Marx, acerca da produção e reprodução social do espaço e do ambiente construído, colocou a ênfase na relação entre Estado e capital em sua intervenção sobre o espaço. O Estado não é mais do que a forma de organização que os burgueses adotam, tanto para garantir reciprocamente a sua propriedade e a de seus interesses(Marx & Engels, 1846).



Para Saes(1990), ao relacionar Estado e as classes sociais trata de dois aspectos: o papel que o Estado Capitalista desempenha na organização da hegemonia de uma classe- ou fração da classe dominante; o papel do Estado na desorganização das forças potencialmente capazes de compor um bloco revolucionário(as classes dominadas).

Emerge assim um imperativo conjunto de nexos entre o estado e as empresas, que se constitui no interior do capitalismo, de financiar as tecnologias e as formas organizacionais que garantem a dominação constante do espaço e do movimento espacial pelo estado e o capital.(Harvey, 2011)

Diante da crise econômica mundial que se inicia em 2008 e atinge o país com maior intensidade no último período, o capital busca novas fronteiras para atuar, principalmente em regiões menos desenvolvidas e com vantagens e subsídios estatais. Harvey(2001) assinala que a expansão geográfica e reorganização espacial são saídas possíveis da crise do capital que, segundo autor, não pode se dissociar dos ajustes temporais uma vez que esta expansão acarreta investimentos em infraestrutura física e sociais de longo prazo (redes de transportes e de comunicações, educação e pesquisa) que demorariam muitos anos para realizar seu valor através da atividade produtiva.

A instalação do porto está inserida nesta perspectiva de Harvey e também reforçada por Almeida(2014), que ao analisar o papel de não neutralidade do Estado, conclui que, no nível abstrato, cabe ao Estado difundir a consciência do desenvolvimento, despertar a crença na viabilidade do projeto desenvolvimentista. No nível concreto, ele assume a função de pioneirismo, através da qual visa criar as condições necessárias para a expansão da economia dos setores privados, principalmente os industriais.

Em relação à comunidade do Cajueiro, o papel do estado passa a ser fundamental e constata-se que a partir de 2014 começa uma série de intervenções dos governos federal, estadual e municipal com vista a criar as condições necessárias para concretização do projeto de instalação do porto. Para Harvey(1982), ao analisar esta intervenção estatal, quando o capital intervém em lutas sobre o meio construído(capital fixo e elementos de fundo de consumo), em geral o faz através da intermediação do Estado.

O início de todo o processo ocorreu no último mandato da Governadora Roseana Sarney. Como o governo do Estado não conseguiu realizar a audiência pública na



comunidade, pois os moradores se articularam e demonstraram que não aceitariam esta tentativa de instalação do porto privado, a mesma ocorreu no quartel da Polícia Militar do Maranhão em outubro de 2014, sem a participação dos verdadeiros interessados, a comunidade do Cajueiro e demais comunidades da zona rural. Uma audiência de fachada para legitimar a instalação do Porto pela empresa WPR.

Para Jadeylson(2015) 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. A posição da SEDINC, ao longo do período de elaboração e apresentação do EIA e do RIMA do DISAL no ano de 2014, não destoava da posição dos empreendimentos interessados nas condições geográficas de Itaqui. A ideia de desenvolver o Maranhão por via portuária é signatária das mais diversas ordens de planejadores. A Revista Porto S.A, na edição No 32, Novembro-Dezembro de 2012, enxergava a possibilidade do Porto do Itaqui se tornar o 3o maior terminal portuário do Brasil, no que diz respeito a movimentação de cargas, principalmente de soja e milho, que somariam a casa de 30 milhões de toneladas por ano, trazidas até a capital maranhense pela Estrada de Ferro Carajás (EFC), Ferrovia Transnordestina e acesso rodoviário.

Logo após, o decreto do ex-governador Arnaldo Melo, publicado em 2014, tornou a área de interesse público para desapropriação em favor da WPR. Esse ato foi revogado pelo atual governador Flávio Dino e a licença prévia foi “suspensa” pela Secretaria de Meio Ambiente do Estado, como fruto da luta dos moradores, com o apoio mais amplo dos movimentos sociais.

Como o governo não mais se pronunciou sobre o projeto e não demonstrou para a comunidade nenhum interesse em intervir, mantendo o clima de incerteza e de verdadeira apreensão na comunidade, ao final de dezembro de 2015, o Ministério Público Federal (MPF) no Maranhão propôs uma ação civil pública, com pedido de liminar, contra o Governo do Estado do Maranhão e a WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais Ltda do grupo WTorre para garantir a integridade do meio ambiente e os direitos da comunidade de



Cajueiro diante da iminência da implantação irregular de um empreendimento portuário na área.

Na ação do Ministério Público Federal, o entendimento é de que a licença ambiental concedida pela Secretaria de Meio Ambiente do Estado deve ser considerada inválida e pede anulação de todos os atos administrativos até então praticados de licenciamento ambiental da SEMA relativos ao Terminal Portuário de São Luís na região da comunidade Cajueiro. A recomendação é de que o Governo do Estado do Maranhão não conceda licença ao empreendimento portuário na área até que seja solucionada a situação dominial.

Acontece que no dia 06 de janeiro de 2016 foi aprovado pela Secretaria de Portos do governo federal a autorização para construção do porto da WTORRE/WPR na área. Esta reunião contou com a presença, também, do governo do estado, através da Secretária de Indústria e Comércio.

E na contramão da ação do Ministério Público Federal, a Secretaria Municipal de Meio Ambiente de São Luís, liberou no final de janeiro de 2016, o alvará para a empresa WPR/Wtorre dar continuidade à construção do porto na comunidade Cajueiro.

Em todo esse período fica bem claro para que lado o estado tem se posicionado, buscando consolidar a instalação do porto privado. Mas o processo de resistência da comunidade Cajueiro vem demonstrando que não será fácil a concretização deste projeto do grande capital.

A luta pela criação da Reserva Extrativista de Tauá-Mirim

Essa nova tentativa do capital de instalar um porto privado não só ameaça o Cajueiro, mas, também, toda a área pretendida para a instalação da Reserva Extrativista de Tauá-Mirim, já que onde pretende-se viabilizar o projeto, a praia de Parnauçu, está dentro do perímetro pretendido para a criação da Resex.

Mas esta luta pela reserva vem de um tempo bem distante. Em 2004, uma luta importante foi travada contra a tentativa de instalação do Polo Siderúrgico na região, que previa 03 (três) indústrias siderúrgicas e 02(duas) unidades de fabricação de ferro-gusa para



exportação aos mercados norte-americanos e europeus. A área pretendida era de 2.471,71 hectares e seriam impactadas 12(doze) comunidades compreendidas entre o Porto do Itaquí e Rio dos Cachorros, inclusive a comunidade de Cajueiro. Este movimento envolveu a sociedade civil (entidades de classe, igreja, professores e estudantes universitários) e foi denominado de “Reage São Luís”.

O Governo do Estado em 2001 assinou um protocolo de intenções com a Vale e que envolvia outros grupos empresariais internacionais como o Baosteel Shanghai Group Corporation (China), Arcelor (França), Pohang Steel Company-Posco (Coreia do Sul) e Thyssen Krupp (Alemanha) para criação deste pólo siderúrgico e, em 2004, esta área foi declarada como de utilidade pública para fins de desapropriação pelo governo do Estado do Maranhão (Decretos nº 20.727-DO, de 30-08-2004, e nº 20.781-DO, de 29-09-2004), o que implicaria no deslocamento compulsório de seus moradores e/ou daqueles que a utilizam de forma produtiva.(Sant'Ana Júnior; Alves, 2009).

Como a área afetada pertencia a Zona Rural II era necessário alterar a Lei de Zoneamento em vigor desde 1992, pois empreendimentos industriais como o proposto só poderiam ser instalados em Zona Industrial. Para equacionar esta questão o Prefeito de São Luís Tadeu Palácio enviou à Câmara Municipal de São Luís um Projeto de Lei que alterava a área, transformando-a em Zona Industrial. O poder executivo alegava, na justificativa do projeto o seguinte: “Justifica-se ainda a alteração do zoneamento da área pela existência do complexo portuário e da malha ferroviária, o que potencializa a implantação de projetos de média e grande escala, como siderúrgicas e refinarias de petróleo”.

Esse processo envolveu a participação do movimento em audiências públicas e uma grande pressão na Câmara Municipal de São Luís, mas mesmo não conseguindo impedir a aprovação do projeto, a área do Polo siderúrgico foi reduzida, pois foi retirada do projeto as áreas de preservação permanente, reduzindo-se a área a ser convertida em zona industrial para 1.068 hectares. Com isso, acabou inviabilizando naquele momento a instalação do Polo Siderúrgico.

No momento da luta da comunidade do Cajueiro contra a tentativa de apropriação violenta de parte do seu território pela empresa WPR/Wtorre, reforça ainda mais a articulação da Associação de Moradores das Comunidades Rio dos Cachorros e Taim pela



criação da Reserva Extrativista de Tauá-Mirim, reivindicação antiga que foi solicitada ao IBAMA, desde 2003, dois anos após o protocolo de intenções da instalação do Polo Siderúrgico.

A RESEX de Tauá-Mirim, segundo demarcação final, engloba, na totalidade ou em parte, as comunidades de Cajueiro, Limoeiro, Taim, Rio dos Cachorros, Porto Grande, Portinho, Embaubal, Jacamin, Amapá e Tauá-Mirim, que junto ao espelho d'água na Baía de São Marcos, totaliza 16.663,55 hectares e perímetro de 71,21 km (Sant'Ana Júnior; Alves;Pereira, 2009). Uma área com presença de extensos manguezais, várzeas e nascentes, espécies em extinção como o Peixe-Boi (*Trichechus manatus*), o Mero (*Epinephelus itajara*), o macaco-cuxiú (*Chiropotes satanas*), o guariba (*Alouatta alouatta*) e o tamanduá (*Cyclopes didactylus*), conforme informações do próprio Ibama.

As comunidades que reivindicam a RESEX possuem um modo de vida singular : culturas próprias - interação com a agricultura, criação de animais de pequeno porte, extrativismo (principalmente a pesca) e trabalho adaptado às condições ecológicas da região. A convivência produtiva com os recursos naturais, sem provocar grandes impactos ambientais, elege essa região com área prioritária à manutenção da biodiversidade e qualidade de vida na grande Ilha de São Luís. Pode-se dizer, que tanto a luta pela RESEX como a luta contra a instalação do Pólo siderúrgico, configura-se como um novo momento da luta mais ampla dos moradores para permanecer no território.

A necessidade de acumulação do capital leva a uma franca expansão geográfica da sociedade capitalista, conduzida pelo capital produtivo. Isto exige um contínuo investimento de capital na criação de um ambiente construído para a produção. Estradas, ferrovias, fábricas, campos, oficinas, armazéns, cais, encanamentos, canais, usinas de energia, depósitos para lixo industrial- a lista é infinita.(Smith, 1988).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A mobilização da comunidade do Cajueiro mostra que ainda não está definido o desfecho desta história. A organização e articulação da comunidade demonstra uma resistência pela manutenção do seu território e garantia do seu modo de vida.

Territórios, Redes e Desenvolvimento Regional: Perspectivas e Desafios
Santa Cruz do Sul, RS, Brasil, 13 a 15 de setembro de 2017

VIII Seminário Internacional sobre

Desenvolvimento regional

Territórios, redes e
Desenvolvimento Regional:
Perspectivas e Desafios



Programa de Pós-Graduação
Desenvolvimento
Regional
mestrado e doutorado



A intervenção para que o Plano Diretor proposto pela Prefeitura de São Luís não prospere e a concretização da criação da Reserva Extrativista de Tauá-Mirim continuam sendo duas frentes de luta que a comunidade precisa reforçar para garantir a sua manutenção no local.

Os próximos passos do governo federal, agora com a presidência de Michel Temer, também podem definir os rumos da política de intervenção na região. Os últimos acordos do recente governo na China demonstram um grande interesse na estrutura porto/refinaria no Estado do Maranhão e as comunidades devem estar atentos às próximas investidas do capital nacional e internacional na região com apoio de todo o aparato estatal.

*Territórios, Redes e Desenvolvimento Regional: Perspectivas e Desafios
Santa Cruz do Sul, RS, Brasil, 13 a 15 de setembro de 2017*



REFERÊNCIAS

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

BARBOSA, Zulene. **O global e o regional: a experiência de desenvolvimento no Maranhão contemporâneo.** REVISTA BRASILEIRA DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL . Blumenau, 2013.

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/De1813.htm.

HARVEY David. **O novo imperialismo : ajustes espaço temporal e acumulação por desapossamento.** In *Lutas sociais* 13/14 . Neils/ PUCSP, 2001.

HARVEY, David. **O enigma do capital e as crises do capitalismo.** Lisboa: Bizâncio, 2011.

JÚNIOR, Horácio; PEREIRA, Madian; ALVES, Elio; PEREIRA, Carla(org.). **Ecos dos Conflitos Socioambientais : a Resex de Tauá-Mirim.** São Luís : EDUFMA, 2006.

MARX, Karl e ENGELS, Friedrich. **A Ideologia Alemã.** São Paulo: Martins Fontes, 2007

MOREIRA, Jadeylson. **ARENAS, REPERTÓRIOS E AÇÕES: o processo de tentativa de implantação do Terminal Portuário de São Luís, no povoado Cajueiro.** 2015. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal do Maranhão

SMITH, Neil. **Para uma Teoria do Desenvolvimento Desigual I: A Dialética da Diferenciação e da Igualização Geográficas (pág. 149-189) / Para uma Teoria do Desenvolvimento Desigual II: A Escala Espacial e o “Vaivém” do Capital (pág. 191 – 219)** In *Desenvolvimento Desigual: Natureza, Capital e a Produção do Espaço.* Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.