UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA

ANTÔNIO JOSÉ DE ARAÚJO FERREIRA

POLÍTICAS TERRITORIAIS E A REORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO MARANHENSE

São Paulo
2008

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA

ANTÔNIO JOSÉ DE ARAÚJO FERREIRA

POLÍTICAS TERRITORIAIS E A REORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO MARANHENSE

Tese apresentada ao Departamento de Geografia da
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas
da Universidade de São Paulo para obtenção do
título de Doutor em Geografia.

Área de Concentração: Geografia Humana
Orientador: Prof. Dr. Antônio Carlos Robert Moraes

São Paulo
2008

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Serviço de Biblioteca e Documentação da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

F383 Ferreira, Antônio José de Araújo
Políticas territoriais e a reorganização do espaço maranhense
/Antônio José de Araújo Ferreira; orientador Antônio Carlos
Robert Moraes. -- São Paulo, 2008.
269 f.

Tese (Doutorado - Programa de Pós-Graduação em
Geografia Humana. Área de concentração: Geografia Humana) -
Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e
Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

1. Política territorial – Maranhão; Brasil. 2. Espaço urbano –
Maranhão. 3. Planejamento territorial urbano – Maranhão (1942-
2007). I. Título.

21ª. CDD 307.3498121
711.4098121

FOLHA DE APROVAÇÃO

Antônio José de Araújo Ferreira
Políticas territoriais e a reorganização do espaço maranhense

Tese apresentada ao Departamento de
Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e
Ciências Humanas da Universidade de São
Paulo para obtenção do título de Doutor.
Área de Concentração: Geografia Humana

Aprovado em:

Banca Examinadora

Prof. Dr. Antônio Carlos Robert Moraes

Instituição: Universidade de São Paulo. Assinatura:

Prof. Dr. Francisco Capuano Scarlato

Instituição: Universidade de São Paulo. Assinatura:

Prof. Dr. Manoel Fernandes de Sousa Neto

Instituição: Universidade de São Paulo. Assinatura:

Prof. Dr. Antônio Carlos Vitte

Instituição: Universidade Estadual de Campinas. Assinatura:

Prof. Dr. Paulo Pereira de Gusmão

Instituição: Universidade Federal do Rio de Janeiro. Assinatura:

DEDICATÓRIA

A meus pais, José (*in memorian*) e Neldi, ofereço.

A Joice, minha filha, pela compreensão devido à ausência ao longo da elaboração desta tese, dedico.

A meus irmãos, José, Ana e Márcio, bem como aos amigos(as), pela força.

AGRADECIMENTOS

A todos que direta ou indiretamente contribuíram para a concretização desta tese, em especial: ao Professor Doutor Antônio Carlos Robert Moraes, pela convivência e orientação dispensadas;

aos Professores(as) Doutores(as) do Departamento de Geografia (Antônio Carlos Robert Moraes, Hervé Théry, Mônica Arroyo, Rita de Cássia Ariza da Cruz, Wagner Costa Ribeiro e Wanderley Messias da Costa) da Universidade de São Paulo, pelo diálogo e conhecimentos transmitidos;

aos Professores Doutores André Roberto Martin e Neli Aparecida de Mello, pelos questionamentos e sugestões durante o exame de qualificação;

à Ana, Aparecida, Jurema e Rosângela, da Secretaria de Pós-Graduação do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, pelo incansável apoio;

à Clenes Louzeiro, Nivaldo Pezarim, Maria Santos, Suelen Pelissaro, Nilo Lima e Zulimar Márita, entre outros, pelo diálogo e companheirismo;

a meus pares do Departamento de Geociências da Universidade Federal do Maranhão, pelo incentivo;

às pessoas que foram entrevistadas e àquelas que dispuseram dados e informações, pela compreensão e apoio, especialmente à Francisca Sousa, Ivan Guimarães, Mary Alba, Marcelino Brasil, Terezinha Cieglinck e Vera Bezerra;

à Dona Dora, Paulo, Nílson, Zé Emílio, João, Ilda, Léo e Lourdinha, pela convivência, assim como ao professor Ramiro Azevedo, pela revisão gramatical.

à CAPES, pela bolsa de pesquisa do Programa de Qualificação Institucional UFMA/ USP, cujo apoio financeiro viabilizou a elaboração desta tese;

à Deus, por permitir saúde e persistência.

“Não se compreende porque, diante de tantas facilidades de vida que oferece” [o Maranhão], “como ainda haja miséria, [e] fome”.

Alexandre Dias

RESUMO

FERREIRA, Antônio J. de A. **Políticas territoriais e a reorganização do espaço maranhense**. 2008. 269 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

Tese sobre as repercussões das políticas territoriais na reorganização do espaço geográfico, cuja realidade empírica atém-se ao atual estado do Maranhão, no período de 1920 a 2007. Para tanto, articularam-se categorias como Estado, políticas territoriais e fundos territoriais a partir do diálogo com uma gama de autores que de maneira direta e/ ou indireta analisaram as relações de tal processo. Neste caso, fez-se uma visão retrospectiva da formação colonial e políticas territoriais no Brasil, incluindo-se o Maranhão até a conformação territorial de 1920. As políticas territoriais pós-1920 priorizaram o sistema de transportes e, a contar de 1942, envolveram os projetos de colonização e os de ordenação territorial, com destaque para os empreendimentos da CVRD e ALUMAR, que culminaram na apropriação de 189.089 km², o correspondente a 94,54% dos fundos territoriais e a 56,95% do espaço maranhense, o que exigiu melhoria da infra-estrutura através de estrada de ferro, ampliação da oferta de energia e a instalação de portos especializados. As políticas territoriais também se expressam por trinta e uma unidades de conservação, dezessete terras indígenas e o Centro de Lançamento de Alcântara, que impuseram disciplina ao uso e à ocupação de 96.632,64 km², equivalentes a 29,10% da superfície maranhense e que ainda assim são submetidos a pressões de segmentos da sociedade, evidenciando conflitos. As políticas territoriais contemporâneas ampliaram a ocupação/ apropriação/ uso e exploração econômica através da sojicultura do PRODECER III que já se direcionou para o Baixo Parnaíba, área disponibilizada para projetos de assentamento, implantação de cinco territórios rurais, cento e trinta e seis comunidades quilombolas, políticas setoriais de transporte e energia, que continuam sendo as prioridades.

Palavras-chave: Políticas territoriais. Estado do Maranhão. Reorganização do espaço.

ABSTRACT

FERREIRA, Antônio J. de A. **Territorial politics and reorganization of space of the Maranhão**. 2008. 269 f. Thesis (Doctoral in Human Geography) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

A thesis about the impact of territorial politics on the reorganization of geographic space, which empirical reality of state of the Maranhão, in the period from 1920 to 2007. For both, articulated up categories as state, territorial politics and territorial funds from dialogue with a range of authors which directly and/or indirect examined the relationship of this process. In this case, it was done a retrospective vision of the colonial formation and territorial politics in Brazil, to include Maranhão until territorial conformation from 1920. Territorial politics after 1920 prioritized a system of transport and in 1942 involved the projects of colonization and the territorial ordering, with prominence to the business of CVRD and ALUMAR, which culminated in the appropriation of 189,089 km², equivalent to 94.54% of the territorial funds and 56.95% of space of the Maranhão, which demanded improvement of infra-structure through railroad, extending the supply of energy and installation of specialized ports. The territorial politics also are expressed by thirty-one units of conservation, seventeen indigenous lands and the Alcântara Casting Center, which impose discipline on the use and occupation of 96.632,64 km², equivalent to 29.10% of the area that still of the Maranhão and which are submittics to pressure from segments of society, evidencing conflicts. The territorial politics contemporary amplified the territorial occupation / appropriation/ use and economic exploitation through cultivation of soybeans of PRODECER III which already directioned to Baixo Parnaíba, area available for projects of settlement, five rural territories, one hundred and thirty-six quilombo communities, sectory political of transport and energy, which continued how priority.

Keywords: Territorial politics. State of the Maranhão. Reorganization of space.

LISTA DE FIGURAS

		p.
Figura 1	Mapa de localização do Maranhão no Brasil, 2007	17
Figura 2	Itinerários das seis etapas do trabalho de campo, 2005-2006	31
Figura 3	Plano Geral de Viação Nacional, 1934	42
Figura 4	Mapa do Plano Rodoviário Nacional, 1944	46
Figura 5	Política Regional do Brasil, 1975-1979	53
Figura 6	Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, 1975-1979	54
Figura 7	Eixos no PPA 1996-1999 e 2000-2003	59
Figura 8	Mapa de altitude e profundidade do Maranhão, 2006	67
Figura 9	Mapa dos tipos de clima do Maranhão, 2002	73
Figura 10	Mapa das bacias hidrográficas do Maranhão, 2002	75
Figura 11	Cobertura vegetal do Maranhão, 2004	77
Figura 12	Mapa das frentes de ocupação do Maranhão, 1616-1821	92
Figura 13	Mapa da articulação espacial do Maranhão, 1940	131
Figura 14	Mapa das políticas territoriais implantadas no Maranhão, 1942 a 1980	134
Figura 15	Situação do Maranhão em relação aos principais portos brasileiros e internacionais, 2006	175
Figura 16	Vista parcial do cultivo de soja em São Domingos do Azeitão-MA, 2006	192
Figura 17	Vista parcial do cultivo de soja na região do Baixo Parnaíba-MA, 2006	193
Figura 18	Mapa da área colhida de soja (t) no Maranhão, 1996 e 2005	194
Figura 19	Vista parcial da vila residencial do Projeto de Assentamento Cikel, 2006	196
Figura 20	Mapa dos municípios com projetos de assentamento no Maranhão, 2006	199
Figura 21	Mapa dos municípios com territórios rurais e projetos de assentamento no Maranhão, 2006	201
Figura 22	Mapa-síntese das políticas territoriais implantadas no Maranhão, 1981-2007	227

LISTA DE QUADROS

		p.
Quadro 1	Maranhão: classificação do relevo em altitude, 1991	66
Quadro 2	Maranhão: principais tipos de solo, 2002	69
Quadro 3	Maranhão: bacias hidrográficas, 2002	74
Quadro 4	Capitania do Maranhão: principais produtos exportados, 1760-1788	104
Quadro 5	Província do Maranhão: cidade e vilas, 1821	108
Quadro 6	Estado do Maranhão: limites e divisas a partir de 1920	122
Quadro 7	Maranhão: estradas de rodagem concluídas, em 1929	129
Quadro 8	Maranhão: nominata das vinte principais cidades, 1940	130
Quadro 9	Maranhão: políticas territoriais implantadas entre 1942 e 1962	135
Quadro 10	Maranhão: políticas territoriais implantadas entre 1966 e 1980	142
Quadro 11	Maranhão: terras públicas alienadas a particulares, 1974-1979	145
Quadro 12	Maranhão: glebas desapropriadas no Projeto Fundiário de Bacabal em Áreas de Tensão Social, 1975-1976	150
Quadro 13	Maranhão: unidades de conservação, 1980-1981	156
Quadro 14	Maranhão: unidades de conservação, 1988-1994	160
Quadro 15	Maranhão: terras indígenas, 1981-1983	166
Quadro 16	Maranhão: terras indígenas homologadas, 1990-1994	168
Quadro 17	Porto do Itaqui: distância em milhas náuticas entre os principais portos brasileiros e internacionais, 2006	175
Quadro 18	Maranhão: área plantada e produção de soja (1983-2005)	188
Quadro 19	Maranhão: área disponibilizada para projetos de assentamento (1995-2006)	198
Quadro 20	Maranhão: territórios rurais, 2006	200
Quadro 21	Maranhão: etapa e número de comunidades quilombolas, 2007	204
Quadro 22	Maranhão: políticas setoriais implantadas no PPA 1996-1999	206
Quadro 23	Maranhão: políticas setoriais implantadas no PPA 2000-2003	212
Quadro 24	Maranhão: unidades de conservação, 1996-2007	217
Quadro 25	Maranhão: terras indígenas homologadas, 2004-2007	221

LISTA DE SIGLAS

ASA	Articulação do Semi-Árido Brasileiro
ALUMAR	Consórcio de Alumínio do Maranhão
BIRD/BNB	Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento/Banco do Nordeste do Brasil
CVRD	Companhia Vale do Rio Doce
COLONE	Companhia de Colonização do Nordeste
COMARCO	Companhia Maranhense de Colonização
COTERMA	Companhia de Colonização de Terras do Maranhão
CLA	Centro de Lançamento de Alcântara
CPT	Comissão Pastoral da Terra
CNPT	Centro Nacional para o Desenvolvimento Sustentado das Populações Tradicionais
CODEVASF	Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
EFC	Estrada de Ferro Carajás
EMBRATUR	Empresa Brasileira de Turismo
FAO	Organização das Nações Unidas para a Agricultura e a Alimentação
FAPCEN	Fundação de Apoio à Pesquisa do Corredor de Exportação Norte "Irineu Alcides Bays"
FFLCH	Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas
FINOR	Fundo de Investimento do Nordeste
FUNAI	Fundação Nacional do Índio
GETAT	Grupo Executivo de Terras do Araguaia-Tocantins
IBAMA	Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis
ITERMA	Instituto de Colonização e Terras do Maranhão
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
MINTER	Ministério do Interior
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PEA	População Economicamente Ativa
PNAD	Pesquisa Nacional de Amostra de Domicílio
POLAMAZÔNIA	Programa de Pólos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia
PIN	Programa de Integração Nacional
POLONORDESTE	Programa de Desenvolvimento de Áreas Integradas do Nordeste
PRODECER	Programa de Cooperação Nipo-Brasileira de Desenvolvimento dos Cerrados
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
PROTERRA	Programa de Redistribuição de Terras e Incentivo à Agricultura do Norte e Nordeste
POLOCENTRO	Programa de Desenvolvimento dos Cerrados
PPA	Plano Plurianual
PPP	Parceria Público-Privada
PIC	Projeto Integrado de Colonização
PPM	Projeto de Povoamento do Maranhão
PCAT	Projeto de Colonização do Alto Turi
PPC	Projeto Pioneiro de Colonização

PNRA	Plano Nacional de Reforma Agrária
RPPN	Reserva Particular do Patrimônio Natural
RESEX	Reserva Extrativista
SUDAM	Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia
SUDENE	Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste
SEPLAN	Secretaria de Estado do Planejamento
SETUR	Secretaria de Estado do Turismo
SDT/MDA	Secretaria de Desenvolvimento Territorial/Ministério do Desenvolvimento Agrário
SEMA	Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Naturais
SPU	Serviço do Patrimônio da União
SNUC	Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza
SPVEA	Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia
UFMA	Universidade Federal do Maranhão
UNICEF	Fundo das Nações Unidas para a Infância
UC	Unidade de Conservação
USP	Universidade de São Paulo

SUMÁRIO

	p.
LISTA DE FIGURAS	10
LISTA DE QUADROS	11
LISTA DE SIGLAS	12
INTRODUÇÃO	16
CAPÍTULO 1 FORMAÇÃO COLONIAL E POLÍTICAS TERRITORIAIS NO BRASIL	36
1.1 ANTECEDENTES	36
1.2 O ESTADO NOVO: a preocupação com a colonização e os transportes	42
1.3 PLANO DE METAS: a articulação “território e desenvolvimento”	46
1.4 O REGIME MILITAR: políticas territoriais ganham ênfase	49
1.5 O INÍCIO DA REDEMOCRATIZAÇÃO	55
1.6 A RETOMADA DO PLANEJAMENTO E OS PLANOS PLURIANUAIS	57
CAPÍTULO 2 LOCALIZAÇÃO REGIONAL E CARACTERIZAÇÃO DO MEIO NATURAL DO MARANHÃO	64
2.1 A LOCALIZAÇÃO REGIONAL DO MARANHÃO	64
2.2 A CARACTERIZAÇÃO DO MEIO NATURAL	66
2.2.1 RELEVO	66
2.2.2 SOLOS E APTIDÃO AGRÍCOLA	69
2.2.3 CLIMA	71
2.2.4 RECURSOS HÍDRICOS	72
2.2.5 COBERTURA VEGETAL	76
2.3 AS CONTROVÉRSIAS E O ATUAL MARANHÃO DE TRANSIÇÃO	79
CAPÍTULO 3 FORMAÇÃO E OCUPAÇÃO TERRITORIAL DO MARANHÃO (1500-1920)	87
3.1 O MARANHÃO COLONIAL (1500-1822)	87
3.2 POLÍTICAS TERRITORIAIS NO MARANHÃO PROVINCIAL (1823-1889)	109
3.3 A MODERNIZAÇÃO DA ECONOMIA E A PREOCUPAÇÃO COM A ARTICULAÇÃO DO TERRITÓRIO MARANHENSE (1889-1920)	118
CAPÍTULO 4 PROJETOS DE COLONIZAÇÃO NO TERRITÓRIO MARANHENSE (1942-1979)	123
4.1 COLÔNIA AGRÍCOLA DE BARRA DO CORDA	132
4.2 PROJETO DE POVOAMENTO DO MARANHÃO	136
4.3 PROJETO DE COLONIZAÇÃO DO ALTO TURI	138
4.4 PROJETO PIONEIRO DE COLONIZAÇÃO	140

CAPÍTULO 5	PROJETOS DE ORDENAÇÃO TERRITORIAL NO MARANHÃO (1972-1995)	149
5.1	PROJETO FUNDIÁRIO DE BACABAL	149
5.2	POLONORDESTE	150
5.3	GETAT	152
5.4	UNIDADES DE CONSERVAÇÃO	153
5.5	TERRAS INDÍGENAS	164
5.6	CENTRO DE LANÇAMENTO DE ALCÂNTARA	168
5.7	PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DA AMAZÔNIA ORIENTAL	172
CAPÍTULO 6	DINÂMICA TERRITORIAL NO MARANHÃO CONTEMPORÂNEO (1996-2007)	182
6.1	PRODECER III	182
6.2	PROJETOS DE ASSENTAMENTO E TERRITÓRIOS RURAIS	194
6.3	AS COMUNIDADES QUILOMBOLAS	202
6.4	AS POLÍTICAS TERRITORIAIS E A ÊNFASE NAS POLÍTICAS SETORIAIS DE TRANSPORTE E ENERGIA ELÉTRICA NOS PLANOS PLURIANUAIS	205
6.5	UNIDADES DE CONSERVAÇÃO	215
6.6	TERRAS INDÍGENAS	220
6.7	CENTRO DE LANÇAMENTO DE ALCÂNTARA	221
6.8	AS PRIORIDADES NÃO MUDARAM	225
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	233
	REFERÊNCIAS	239
	ANEXOS	255

INTRODUÇÃO

Esta pesquisa, em nível de doutorado, trata do atual estado do Maranhão (localizado na macrorregião Nordeste do Brasil¹ – Figura 1), cuja conformação territorial foi definida em 1920, caracterizando geo-político-fisicamente uma situação geográfica que concorre para que seja aqui considerado como uma área de transição. Ele, no entanto, foi submetido a oito divisões político-administrativas que remontam aos períodos colonial, imperial e republicano, sendo que, no século XIX, caracterizou-se como uma área de expressivo desenvolvimento no contexto nacional e, hodiernamente, tem-se destacado no país pelos mais baixos índices de qualidade de vida de sua população. O estado referido possui o segundo maior litoral do país, não sofre fortes restrições de ordem climática e edáfica; sua situação geográfica é estratégica em relação aos interesses nacionais no tocante à exportação e ao lançamento de veículos aeroespaciais, responde por 26% da área plantada de soja no Nordeste, detém uma das mais altas concentrações de terras, bem como 60% dos atuais 6.103.327 habitantes concentram-se na zona urbana. A Pesquisa Nacional de Amostra de Domicílio (PNAD) de 2005, porém, revela que 26,3% desses não são alfabetizados, 50,5% dos domicílios não têm acesso à rede coletora de esgotamento sanitário e considerando-se a População Economicamente Ativa (PEA), os dados indicam que 48,87% recebem até 1 salário mínimo, 24,07% entre 1 e 5, enquanto 1,58% ficam no intervalo de 5 a 10 salários mínimos, 0,59% estão na faixa de 10 a 20 e apenas 0,23% ganham mais de 20 salários mínimos. Tais fatos revelam contradições presentes nessa unidade da Federação. Mas, como apreendê-las? Inicialmente convém fazer inferências sobre os conceitos básicos que nortearam a

¹ Considerando-se a classificação do IBGE de 1970 e que está em vigor, o estado do Maranhão pertence à macrorregião Nordeste do Brasil. Sobre a localização regional do Maranhão e suas controvérsias, cf. capítulo 2. Conforme a Resolução da Presidência do IBGE de N° 05, de 10/10/2002, publicada no Diário Oficial da União de 11/10/2002, sua extensão territorial atual é de 331.983,293 km², distribuídos em 217 municípios.

pesquisa e a discussão do problema.

Figura 1 - Mapa de localização do Maranhão no Brasil, 2007.

Fonte: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 3 abr. 2007.

Conceitos básicos

Embora tenha “sido freqüentemente minimizado pela Geografia”² e considerado autônomo, o espaço é, essencialmente, social³. Isto porque ele deriva da ação humana, a qual materializa interesses, objetivos e se expressa, cumulativamente, em diferentes processos que representam formas historicizadas de

² SANTOS, Milton. *Espaço e sociedade: ensaios*. Petrópolis-RJ: Vozes, 1979, p. 9.

³ O espaço é aqui entendido como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações. (SANTOS, Milton. *A natureza do espaço*. Técnica e tempo. Razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996). Para esse autor, esses sistemas têm uma lógica que inclui a passada (com datação, realidade material e causação original) e a atualidade (com funcionamento e significação presentes). Os objetos são derivados das diferentes técnicas utilizadas e se expressam por intermédio de estradas, hidroelétricas, plantações, portos, cidades, ferrovias, casas, fazendas, depósitos, etc, enquanto as ações “resultam de necessidades, naturais ou criadas [...]”. Essas necessidades: materiais, imateriais, econômicas, sociais, culturais, morais, afetivas, é que conduzem os homens a agir e levam a funções” (p. 82 e 67) decorrentes do interesse de indivíduos, empresas e/ ou instituições.

apropriação, domínio e exploração em que se concretiza uma “relação sociedade-espaço”⁴. Os interesses, objetivos, conflitos e contradições daí resultantes têm no Estado um agente primordial⁵. Este se adapta, sofre e imprime transformações em função do que exige o contexto histórico, sendo que “há muito tempo, e ainda hoje, é o agente fundamental da dinâmica do capitalismo global”⁶.

Em se tratando da intervenção estatal no concernente ao território nacional, releva-se a instituição de Políticas Públicas, principalmente as territoriais que podem articular-se na escala mundial e, sobretudo, se rebater na nacional e subnacional haja vista que ele é

[...] o dotador dos grandes equipamentos e das infra-estruturas, o construtor dos grandes sistemas de engenharia, o guardião do patrimônio natural e o gestor dos fundos territoriais. Por estas atuações, o Estado é também o grande indutor da ocupação do território, um mediador essencial, no mundo moderno, das relações sociedade-espaço e sociedade-natureza⁷.

O Estado também desenvolveu iniciativas visando à ampliação do conhecimento do território nacional, sendo que, por exemplo, no caso do Brasil valeu-se da “ideologia geográfica”⁸ de “unidade territorial” almejando a legitimação nas diferentes escalas e ao mesmo tempo subsidiar/ implementar políticas territoriais, as quais para o geógrafo Wanderley Messias da Costa, no entanto, precisam de que sua

⁴ MORAES, Antônio C. R.; COSTA, Wanderley M. da. *Geografia crítica – a valorização do espaço*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1987.

⁵ Utiliza-se o termo agente em detrimento de “ator” ou “sujeito” por ser aquele que pratica a ação.

⁶ HARVEY, David. *O novo imperialismo*. São Paulo: Edições Loyola, 2004, p. 81.

⁷ MORAES, Antônio C. R. Ordenamento territorial: uma conceituação para o planejamento estratégico. In: Ministério da Integração Nacional/ Secretaria de Políticas de Desenvolvimento Regional. *Anais da Oficina sobre a Política Nacional de Ordenamento Territorial, realizada em Brasília, em 13-14 de novembro de 2003*. Brasília: MIN/ SPDR, 2005, p. 43-47.

⁸ Às ideologias geográficas podem ser vinculadas “3 modalidades de discursos”. O primeiro atém-se a “uma visão do espaço, do território, do lugar, etc”, em que noções de caráter, aptidão e destino dos mesmos podem ilustrar; o segundo refere-se à inserção de “questões sociais como qualidade do espaço”, sendo o determinismo geográfico um bom exemplo; o terceiro corresponde às instituições e normas no espaço, como os planos e projetos. Portanto, as ideologias geográficas implicam “toda a elaboração política sobre temas espaciais” e o seu propósito consiste em “captar seus contextos de formulação, suas difusões e condições de assimilação, os agentes desse movimento e os interesses vinculados”. Cf. MORAES, Antônio C. R. *ideologias geográficas – espaço, cultura e política no Brasil*. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1996, p. 44 e 45.

noção seja extrapolada uma vez que têm sido vinculadas aos planos regionais de desenvolvimento e, por essa razão, elas são aqui entendidas como

[...] toda e qualquer atividade estatal que, implique, *simultaneamente*, uma dada *concepção do espaço nacional*, uma *estratégia de intervenção* ao nível da estrutura nacional e, por fim, *mecanismos concretos* que sejam capazes de viabilizar essas políticas⁹ (grifo nosso),

de maneira que sejam abrangidas as concernentes à colonização, às fronteiras internas e externas, à integração nacional e/ ou regional, às cidades, ao meio ambiente, aos planos e projetos, a programas especiais, e a turismo.

O que deve ser ressaltado, portanto, não é o espaço em si, mas como na relação sociedade-espaço o Estado usa ou permite o uso do território, que

[...] é, concomitantemente, uma construção militar (um resultado da conquista espacial, que tem de ser reiterada sempre que contestada) e uma construção política (como área de exercício de um poder soberano), mas também uma construção econômica (como suporte de estruturas e atividades produtivas e como um mercado), e uma construção jurídica (que tem de ser legitimada em fóruns adequados de relacionamento internacional), e ainda uma construção ideológica (que fundamenta uma identidade social de base espacial e uma psicologia coletiva)¹⁰.

Isto implica que é o uso do território por uma dada sociedade e submetida a um contexto histórico que concorre para ele seja “objeto da análise social [...] e que nos dias atuais [...] vivemos uma dialética do mundo concreto, evoluímos da noção, tornada antiga de Estado Territorial para a noção pós-moderna de transnacionalização do território”¹¹, cujo estudo empírico tratará do atual Maranhão. Neste, a ênfase não será no território em si, porém como historicamente foi sendo usado e transformado o território maranhense cuja base é “a interdependência e a inseparabilidade entre a materialidade, que inclui a natureza, e o seu uso, que inclui a

⁹ COSTA, Wanderley M. da. *O Estado e as políticas territoriais no Brasil*. 6. ed. São Paulo: Contexto, 1997, p. 13. Um resgate histórico dessas políticas está no capítulo 1 desta tese.

¹⁰ MORAES, Antônio C. R. *Território e história no Brasil*. São Paulo: Hucitec, 2002, p. 74-75.

¹¹ SANTOS, Milton. O retorno do território. In: SANTOS, M.; et alii. (Orgs.). *Território – globalização e fragmentação*. São Paulo: Hucitec-Anpur, 1994, p. 15.

ação humana, isto é o trabalho e a política”¹². Na ausência de objetos técnicos e ações correspondentes se configuram os fundos territoriais, os quais equivalem às áreas passíveis de ocupação e uso.

O problema

A ocupação do território maranhense esteve atrelada à exploração econômica referente à produção da cana-de-açúcar, do algodão e do babaçu, desde o período colonial até os primeiros anos da República. Essa, contudo, sofreu várias transformações derivadas das necessidades da França (fundou a capital), de Portugal (retomou dos invasores duas vezes e efetivou estratégias de ocupação), Holanda (invadiu e dominou uma vez durante vinte e sete meses) e Inglaterra (interferiu em acordos econômicos), que viabilizaram domínio e posse (assentamentos, entradas, engenhos), áreas de produção, escravização indígena e negra africana, exploração de recursos, e ações de políticas territoriais (fortes, missões, vias de acesso), culminando na ampliação do povoamento.

Em termos de conformação territorial, o atual Maranhão passou por oito divisões político-administrativas uma vez que, entre 1534-1548, foi uma capitania que abarcava quatro lotes (dos atuais estados do Rio Grande do Norte até o Pará), sendo elevado a Estado independente do Brasil, vigorando de 1621 a 1652 e correspondendo a aproximadamente 47% do território nacional de hoje. Em seguida registraram-se mais seis divisões que resultaram na redefinição de limites e divisas, bem como de superfície. Neste caso, entre 1654 e 1772, pertencia ao estado do Maranhão e Grão-Pará que teve São Luís como sede até 1751. De 1772 a 1811 era o Governo do Maranhão com jurisdição sobre a capitania de São José do Piauí e foi desligado do Grão-Pará e, por conseguinte, ficou recuada a fronteira do rio Gurupi

¹² SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria L. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 2. ed. Rio de Janeiro: Record, 2001, p. 247.

para o Turiaçu. Com o desmembramento do Piauí, em 1811, ele ficou sendo capitania do Maranhão até 1822, cuja sede (São Luís) foi considerada a quarta maior cidade do Brasil devido à atuação da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Ainda assim, permaneciam pendências em termos de divisas com as províncias do Grão-Pará, Goiás e Piauí, as quais foram acordadas em 1854, 1871 e finalmente em 1920. Esta atual conformação territorial do Maranhão implica que a superfície corresponde a apenas 3,90% da área do Brasil hodierno.

As políticas territoriais pós-1920 priorizaram criar alternativas ao transporte que se concentrava nos vapores fluviais e nas incipientes estradas carroçáveis, como forma de integrar melhor o território e escoar a produção do Maranhão. Neste caso, em 1921 foram inaugurados 372 km da estrada de ferro São Luís-Caxias, que se somaram aos 78 km existentes entre esta e Cajazeiras. O plano de construção de rodovias de 1927 resultou em 1.904 km de estradas carroçáveis, que, com o Plano Geral de Viação Nacional, passou para 3.768 km, em 1937. No ano seguinte, mais 2 km da mencionada estrada de ferro foram construídos, que passou a ser denominada Estrada de Ferro São Luís-Teresina.

Em 1940 a referida unidade da Federação possuía 65 municípios em que moravam 1.235.169 habitantes (8,5% do total da macrorregião Nordeste), dos quais 85% se localizavam na zona rural. Esses, pois, se distribuíam de forma esparsa pelo território haja vista que a densidade correspondia a 3,81 habitantes por km²; os rios continuavam desempenhando a função de vias de transporte e “centros de atração no estabelecimento da população”¹³, as estradas eram precárias e a única ferrovia passava pelo vale do Itapecuru articulando São Luís a Teresina. A população dedicava-se preferencialmente “à exploração extrativa vegetal (babaçu e carnaúba), à

¹³ EGLER, Eugênia G. Distribuição da população do Estado do Maranhão em 1940. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, v. 13, n. 1. p. 72, jan./mar. 1951.

lavoura e à criação”¹⁴. Havia, porém, um potencial em termos de fundos territoriais correspondentes a 200.000 km², os quais incluíam babaçuais, cerrados e floresta pré-amazônica.

Foi nesse quadro que as políticas territoriais seguintes foram implantadas e romperam com o que até então ocorria no estado do Maranhão tendo em vista a necessidade de colonizar os denominados vazios demográficos (fundos territoriais) e articulá-los através de transporte rodoviário, o que era objetivo desde o Estado Novo. Por conseguinte, foram levadas a cabo a Colônia Agrícola Nacional de Barra do Corda/ Projeto Integrado de Colonização (1942), o Projeto de Povoamento do Maranhão (1962), o Projeto de Colonização do Alto Turi (1972), o Projeto Pioneiro de Colonização (1973), os Projetos de Ordenação Territorial (1972-1995), incluindo o Programa de Desenvolvimento Integrado da Amazônia Oriental (1980) expresso pelo Projeto Ferro Carajás e o Consórcio de Alumínio do Maranhão. Estes culminaram em uma nova estrada de ferro (Carajás-São Luís) com 685 km na unidade da Federação em tela, além da ampliação da oferta de energia elétrica e instalação de dois portos especializados.

As políticas territoriais que aglutinam Unidades de Conservação, Terras Indígenas e o Centro de Lançamento de Alcântara também foram efetivadas e se particularizam por colocarem *restrições* à ocupação, as quais remontam a 1961 e avançaram, sobretudo, depois de 1988.

As políticas territoriais levadas a cabo a partir de 1995 têm como referências o PRODECER III, os projetos de assentamento, os territórios rurais, as comunidades quilombolas, a ênfase nos transportes e na energia elétrica, com o intuito de *induzir* a ocupação, apropriação e exploração econômicas.

¹⁴ Ibid., p. 71.

Essas políticas territoriais, pois, imprimiram novo dinamismo econômico (substituição da coleta indígena e extrativismo caboclo pela agropecuária, grandes empreendimentos e industrialização) e espacial (a densidade demográfica salta de 4,86 habitantes/ km² em 1950 para 16,91 habitantes/ km², em 2000) visto que, além da área exigida para as mesmas, houve a redefinição do papel de cidades (existiam 90 em 1970 que ascenderam para 217, em 2000) na rede urbana maranhense (a exemplo de Açailândia, Santa Inês e Balsas) e impôs-se a situação estratégica desse estado e de São Luís (especialmente) em relação aos interesses nacionais devido às condições naturais do Complexo Portuário da baía de São Marcos no concernente ao mercado externo, e à articulação com outras macrorregiões e unidades da Federação.

As transformações apontadas, portanto, revelam que o Maranhão passou de uma economia agro-exportadora para industrial baseada em empreendimentos siderúrgicos (a predominância das exportações se assentava em matéria-prima até 1985 e em 1996 residia em ferro-gusa e ligas de alumínio), sendo que esse estado registrou a maior taxa (8,8% ao ano) de crescimento do PIB na macrorregião Nordeste entre 1970-90¹⁵, mas as benesses não foram socializadas uma vez que o atendimento inerente à energia elétrica, água encanada, coleta de lixo e esgotos, telefone e moradia (conjuntos habitacionais) ainda é deficitário¹⁶ e a agravante é o incremento da PEA que recebe até 1 Salário Mínimo (28,97% em 1980 contra 39,81%

¹⁵ PESSOA, Eneuton D.; MARTINS, Marcilene. A dinâmica econômica e condições de vida da população maranhense no período 1970-1990. *Revista Políticas Públicas*. São Luís, v. 2, n. 2, p. 015-038, jul./dez. 1996.

¹⁶ Entre 1967 e 1988 a Companhia de Habitação do Maranhão produziu 25.343 unidades residenciais, sendo que 83% se concentraram em São Luís. No período de 1980-88 houve um acréscimo de 152.425 domicílios urbanos no Maranhão, para uma produção estatal de apenas 20.096 unidades ou 13,2% da demanda (MARANHÃO, 1988). O número absoluto de domicílios nesse estado em 1985 era igual a 858.098 e em 1996 já eram 1.142.205. O número relativo de domicílios atendidos com energia elétrica passou de 36,4%, em 1985, para 62,5%, em 1996; no primeiro ano, os domicílios atendidos com água encanada equivaliam a 23,6% enquanto no último eram 30,7%; a coleta de esgotos alcançava somente 5,1% dos domicílios maranhenses em 1985 e 7,0% em 1996; os terminais telefônicos atendiam 4,1% dos domicílios em 1985 e 8,9% em 1996 (MARANHÃO, 1998).

em 2000 e 48,87% em 2005). No campo, a estrutura fundiária é concentrada, o que influenciou na liberação da mão-de-obra em direção às cidades e concorreu para que a população urbana ultrapassasse a rural haja vista que em 2000 correspondia a 59,6% o que, contudo, é a menor do país, pois a taxa de urbanização do Nordeste era de 62,9% enquanto a nacional era de 78,98%.

Apesar dessas transformações, o estado do Maranhão é pouco compreendido em termos espaciais. Uma primeira preocupação sobre o que era escrito e de forma sistematizada remonta a 1870¹⁷. Outra síntese bibliográfica emergiu em 1954¹⁸. Os trabalhos levados a efeito por diferentes ramos do conhecimento, todavia, priorizaram temas setorializados e/ ou isolados. Neste caso, fez-se um levantamento bibliográfico, agrupando as obras consultadas de acordo com a temática abordada, de maneira que aparecem ao longo da tese e sustentam os argumentos aqui defendidos. Os textos revisados são os seguintes: descrições gerais derivadas de “viagens de reconhecimento” oficiais¹⁹ ou de iniciativa própria²⁰ (ABREU, 1939 e 1949; SHAW; DARNELL, 1946; FERNANDES, 1946; AZEVEDO; MATTOS, 1951; LOPES, 1970; CASAL, 1976; MACEDO, 2001), bumba-meu-boi (DIEGUES JÚNIOR, 1959), babaçu

¹⁷ MARQUES, César A. *Dicionário histórico-geográfico da província do Maranhão*. Rio de Janeiro: Fon-Fon & Seleta, 1970. [1870]. Esta obra não é apenas um dicionário: é muito mais porque ela trata de fatos que aconteceram na província do Maranhão com revisão de contribuições anteriores e detalhes sobre a instalação de fortes, missões religiosas, povoações, lugares, vilas, freguesias, definição de divisas e limites, economia, população, entre outros assuntos.

¹⁸ VIEIRA FILHO, Domingos. Estudos geográficos no Maranhão. *Boletim Geográfico*, Rio de Janeiro, ano XII, n. 119, p. 207-221, mar./abr. 1954. Este relacionou 98 obras, sobre as quais faz pequenos comentários.

¹⁹ WALLE, Paul. *Au Brésil – Du São Francisco a l'Amazone*. Paris: Gulmoto, 1910. Este era sócio da Sociedade de Geografia Comercial de Paris e no Maranhão se ateve aos usos e costumes da população e à descrição de ruas e praças.

²⁰ SPIX, Johann B. von; MARTIUS, Carl F. P. von. *Viagem pelo norte do Brasil – 1817-1820*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1981.[1828]. Esses autores enfatizaram observações sobre os elementos físicos e humanos do Maranhão, concluindo que São Luís merecia “à vista de sua população e riqueza, o quarto lugar entre as cidades brasileiras” (p. 269). SHAW, E. V.; DARNELL, J. L. Uma região fronteiriça no Brasil – o sudoeste do Maranhão. *Boletim Geográfico*, Rio de Janeiro, ano IV, n. 37, abr. 1946. Este trabalho analisa os aspectos humanos desse quadrante e ressalta a precariedade dos transportes que eram assentados nos cursos fluviais, bem como a necessidade de o Estado empreender projetos de colonização e implantar mais e melhores estradas.

(VALVERDE, 1957; MENDES, 1979; AMARAL FILHO, 1990; MAY, 1990; MESQUITA, 1996), pesca (SILVA, 1980), arroz (VALVERDE, 1963/64; PIRES, 1975; MALUF, 1977), população (EGLER, 1951; SILVA, 1976), geomorfologia (AB'SÁBER, 1960; FEITOSA, 1996; SANTOS, 2008), problemas agrários (CONCEIÇÃO, 1980; VELHO, 1981; ASSELIN, 1982; ANDRADE, 1982; ALMEIDA, 1983; SADER, 1986; CARNEIRO et alii, 1996; MIRANDA, 2003); comércio (PAXECO, 1922; VIVEIROS, 1992, 1992a e 1992b; GAIOSO, 1970; COSTA FILHO, 1982); questão ambiental (BRASIL, 1991a; FREITAS, 1999; PACHECO, 2000; DROULERS, 2004²¹), formação/ evolução econômica (SOARES, 1957; GOMES, 1981; RANGEL, 1989; MOURA; MOURA, 2001; COSTA, 2003); indústria (COSTA FILHO, 1978; CALDEIRA, 1989; KATZ; LIMA, 1994; FIEMA, 2003), povoamento (CARVALHO, 1924; KELLER, 1975; ABREU, 1975; ANDRADE, 1970 e 1984; LIMA, 1980; CABRAL, 1992; MEIRELES, 2001; RIBEIRO, 2002; SANTOS, 2007²²), caracterização de incipientes problemas urbanos (RODRIGUES, 1971; MARANHÃO, 1979); mudanças sociais (CALDEIRA, 1980; ASSUNÇÃO, 1998), impactos decorrentes da inserção de novas tecnologias (TSUJI, 1981; GISTELINCK, 1989), importância do poder público para o desenvolvimento (CALDEIRA, 1981; PALHANO, 1983; SOUSA, 1996; ROSA, 1996; BELLO FILHO, 1999; SANTOS, 2000; FERNANDES, 2003); questão indígena (CAVALCANTI FILHO, 1988; ANDRADE, 1999; COELHO, 1989 e 2002; OLIVEIRA, 2006), o estabelecimento

²¹ DROULERS, Martine. *L'Amazonie ver un développement durable*. Paris: Armand Colin, 2004. Esta é uma das obras mais recentes e o estado do Maranhão é analisado como parte da Amazônia Legal em que ações do Programa de Integração Nacional, POLAMAZÔNIA, SUDAM, SUDENE e do INCRA, além de problemas com desmatamento, enclaves e redes, e a militarização da questão agrária são ressaltados.

²² SANTOS, Maria J. M. L. dos. *Geografia histórica da província do Maranhão nas primeiras décadas do século XIX*. Trabalho de Geografia Individual. São Paulo, 2007. Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. Essa autora fez “uma retrospectiva histórica [...] buscando encontrar os elementos estruturadores da sociedade maranhense [...] centrando análise na reforma pombalina através da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, que culminou na [...] valorização de novos espaços e de novos ramos da economia [...] e [...] um rearranjo da hierarquia urbana [...] cuja [...] prosperidade da economia maranhense se estende da década de 60 do século XVIII até início do século XIX” (p. 70 e 71).

de cenários (TSUJI, 1993), organização de determinado espaço (CARDOSO, 1947; PIRES, 1995; GIORDANO, 1999), política (GONÇALVES, 2000; COSTA, W., 2006), desmembramento municipal (AYRES, 2001); transportes (FERREIRA, M., 2006), a importância das zonas pioneiras (GALVÃO, 1955; WAIBEL, 1955; DROULERS; MAURY, 1981; ARCANGELI, 1987; LIMA JÚNIOR, 1987; TROVÃO, 1989; FERREIRA, B., 1995; FIGUEIREDO, 2000), e ainda a repercussão da expansão da agricultura moderna (FERREIRA, M., 2008)²³.

Em que pese a importância desses trabalhos, contudo, o papel das políticas territoriais na reorganização do espaço maranhense aparece apenas marginalmente, visto que eles não as consideraram enquanto objeto de pesquisa e nem tiveram a preocupação de articular os fatores envolvidos nas diferentes escalas e analisar o seu rebatimento no estado em tela.

Em relação ao que foi produzido, a contar da década de oitenta, tem-se como agravante o fato de ter sido destacado “ser imprescindível [...] o entendimento da organização espacial do Estado [...] referido e que [...], na realidade, nenhum trabalho foi elaborado sobre o assunto de um modo sistemático”²⁴ para a referida unidade da Federação.

Exceção pode ser creditada aos trabalhos sobre rede urbana (ANDRADE,

²³ FERREIRA, Maria da G. R. *A dinâmica da expansão da agricultura moderna e sua repercussão sobre a pequena produção agrícola: as novas formas de organização do espaço na região de Balsas-MA*. Rio de Janeiro, 2008. Tese (Doutorado em Geografia). Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Para essa autora, as “repercussões geradas por esse modelo produtivo se expressam nas transformações econômicas e sócio-espaciais da região, figurando entre as mais negativas a agudização da exclusão da população de baixa renda, bem como de agricultores familiares, oriundos, principalmente, da zona rural dos municípios que compõem o Arranjo Produtivo, em função da maior concentração de terras nas mãos dos empresários da agricultura moderna e dos baixos níveis de qualificação da população de baixa renda, levando esses segmentos a se instalarem na cidade de Balsas, que passa por um processo de favelização nas áreas do seu entorno” (p. 234).

²⁴ BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Atlas do Estado do Maranhão*. Rio de Janeiro: IBGE, 1984, p. 38.

1968; MARANHÃO, 1979)²⁵, sendo que Ferreira (1989) analisou a estrutura espacial urbana maranhense o que, todavia, requer atualização²⁶.

Considerando-se as referências²⁷ bibliográficas levantadas e que tratam diretamente da unidade da Federação em apreço, constatou-se que, extraindo-se os documentos oficiais do início deste século, predominam trabalhos que não exploram a importância histórica das políticas territoriais, as quais contribuem para a reorganização/ produção do espaço maranhense. Por essa razão se justificou a elaboração da tese. Esta, por isso, é inédita e adicionará novos elementos à compreensão sobre o que era o Maranhão até 1920 e, sobretudo, o que concorreu para as mudanças materializadas e que se estendem até 2007. A hipótese defendida implica que, no período compreendido entre 1920 e 2007, somente o conhecimento das políticas territoriais implantadas nesse estado contribui tanto para a apreensão das transformações citadas quanto para a reorganização de seu espaço.

Uma vez caracterizado o problema e indicada a hipótese, na seqüência relevam-se os métodos de pesquisa utilizados, bem como as atividades de campo

²⁵ ANDRADE, Manuel C. de. Os transportes e a rede urbana no Maranhão. *Boletim Geográfico*, Rio de Janeiro, v. 27, n. 202, jan./fev. 1968. Para esse autor, “um dos mais sérios problemas que aflige o Maranhão é representado pela dificuldade de transporte e comunicação [...], o que concorre para uma [...] inexpressiva rede urbana” (p. 11 e 14). MARANHÃO. Secretaria de Coordenação e Planejamento. *Política de Desenvolvimento Urbano: tipologia de cidades*. São Luís: SEPLAN, 1979. Após o levantamento da situação das cidades entre 1978 e 1979, e com base no aspecto físico-territorial, nos aspectos sociais, econômicos, e administrativos, são recomendados investimentos para o desenvolvimento urbano “coerente com a realidade maranhense e harmônica em seus níveis urbano e regional, através de ações sobre o sistema interurbano (estratégia territorial) e o sistema intra-urbano (atuação da cidade), procurando estabelecer harmonia na distribuição de oportunidades, riquezas, equipamentos, qualidade de vida da população dessas cidades e regiões maranhenses” (p. 408).

²⁶ FERREIRA, Antonio J. de A. A estrutura espacial urbana maranhense. São Luís, 1989. Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso em Geografia) – Universidade Federal do Maranhão. Neste trabalho é revelado que “a acessibilidade é o fator [...] que dinamiza aquelas cidades situadas em pontos estratégicos da malha viária, concentrando nessas uma gama e melhor estrutura na prestação de bens e serviços [...], embora predomine [...] pouca interrelação espacial [...] entre as cidades maranhenses” (p. 62 e 63).

²⁷ As referências são indicadas de acordo com UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO. Sistema Integrado de Bibliotecas. Grupo DiTeses. *Diretrizes para apresentação de dissertações e teses da USP*: documento eletrônico e impresso. São Paulo: SIBi-USP, 2004; RODRIGUES, André F. *Como elaborar referência bibliográfica*. 6. ed.ampliada. São Paulo: Associação Editorial Humanitas, 2007.

que foram realizadas.

Métodos de pesquisa

Utilizou-se uma gama de técnicas com as quais se pretendeu atingir a compreensão do tema (LAKATOS; MARCONI, 2001). No que diz respeito a esta tese, é a implantação de políticas territoriais no Maranhão, de 1920 até 2007. Neste caso, foram cinco técnicas:

A primeira foi pesquisa indireta que incluiu o levantamento bibliográfico (jornais, livros, trabalhos de conclusão de curso, dissertações, teses, periódicos e similares), o documental (dispositivos legais, projetos e planos de governo, relatórios técnicos, páginas da *internet/ homepage* – institucional, banco de dados *on-line*) e o cartográfico (cartas, mapas e plantas), os quais proporcionaram o conhecimento sobre os fatores que concorrem (ram) para a reorganização do espaço dessa unidade da Federação, a identificação das políticas territoriais implantadas e/ ou previstas e, ainda, a espacialização das informações relativas às transformações verificadas.

Isto a partir da consulta a órgãos públicos como: 1) a Escola de Governo do Maranhão, a Secretaria de Estado de Planejamento (SEPLAN), a Superintendência do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), a Gerência Executiva do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais (IBAMA), o Instituto de Colonização e Terras do Maranhão (ITERMA); a Secretaria de Estado do Turismo (SETUR), a Administração Executiva Regional da Fundação Nacional do Índio (FUNAI), a Comissão Pastoral da Terra (CPT-MA), e a Secretaria de Desenvolvimento Territorial /Delegacia Federal do Desenvolvimento Agrário (SDT/DFDA), todos sediados em São Luís; 2) a Secretaria de Meio Ambiente e Turismo de Balsas; 3) o Escritório da Reserva Biológica do Gurupi, em Açailândia; 4) a sede do INCRA, no município de Bacabal. Cumpre destacar-se a visita à entidade

privada Fundação de Apoio à Pesquisa do Corredor de Exportação Norte “Irineu Alcides Bays” (FAPCEN), sediada em Balsas, além da Gerência Regional do IBAMA e do Comitê Central Pró-Criação do Estado do Maranhão do Sul, localizados em Imperatriz. Destaca-se ainda consulta às seguintes bibliotecas: do Mestrado e Doutorado em Políticas Públicas, e da Central da UFMA; da Academia Maranhense de Letras; do Arquivo Público do Estado do Maranhão; da Associação Comercial do Maranhão; e da Biblioteca Pública Benedito Leite, as quais estão sediadas na cidade de São Luís. Em São Paulo, consultaram-se as bibliotecas dos laboratórios de Geografia Política, e de Planejamento Territorial do Departamento de Geografia, da FFLCH, da Faculdade de Economia e Administração, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, e do Instituto de Estudos Brasileiros da USP, além daquela localizada na Diretoria da Executiva Nacional da Associação dos Geógrafos Brasileiros.

A segunda técnica utilizada foi interpretação visual dos documentos cartográficos selecionados com o propósito de explicar e representar espacialmente as políticas territoriais identificadas, a evolução do povoamento e sua vinculação com a Economia e os transportes, assim como indicar a organização e distribuição dos respectivos elementos e conteúdos.

Neste caso, consultaram-se: Mapa de los confines del Brazil com las tierras de la Corona de Espana en la América Meridional, 1749, contido na Revista Oceanos, n° 40, out./ dez. 1999; Mapa do Estado do Grão-Pará e Maranhão (século XVIII), sem escala, conforme Revista Oceanos, n° 40, out./ dez., 1999; Mapa do sudeste maranhense, de 1810, sem escala, de acordo com Revista Oceanos, n° 40, out./ dez., 1999; *Carte générale de l’Amérique Meridionale*, 1825, formato de 154 cm por 104 cm, conforme Spix; Martius, 1981 [1828]; Mapa da organização do espaço do Maranhão na década de 1920, escala 1:4.000.000, de acordo com BRASIL, 1984;

Mapa da organização agrária do Maranhão, 1942-1980, escala 1:4.000.000, conforme BRASIL, 1984; Mapa da evolução da rede rodoviária do Maranhão, 1960-1980, escala 1:6.000.000, contido em BRASIL, 1984; Mapa Rodoviário do Maranhão, 1977, escala 1:1.000.000, DNER/ Ministério dos Transportes; Mapa Rodoviário do Maranhão, 1993, escala 1:1.600.000, DNER/ Ministério dos Transportes; Mapa Rodoviário do Estado do Maranhão, 2002, escala 1:1.700.000, Gerência de Estado de Infra-Estrutura; além dos mapas (em diversas escalas) constantes dos Atlas do Estado do Maranhão inerentes a Brasil (1984 e 1991a) e a Maranhão (2002); Mapa Rodoviário do Maranhão, Secretaria de Estado de Infra-estrutura, 2006, escala 1:1.100.000; Mapa da Situação Fundiária Indígena do Brasil, da FUNAI/ Ministério da Justiça, março de 2006; Mapa da Regionalização do Turismo 2006, Ministério do Turismo, sem escala.

A terceira técnica refere-se à pesquisa direta que incluiu seis etapas de trabalho de campo, abrangendo 65 municípios maranhenses ou 29% do total com o intuito de serem examinados fatos derivados das políticas territoriais, dirimir dúvidas concernentes à interpretação visual, complementar dados e informações, realizar entrevistas não padronizadas, além de proceder ao registro fotográfico em que foram utilizadas as câmeras digitais *Tekpix DV-3100* e *G-Shot D1211*. As atividades concernentes ao trabalho de campo foram executadas de março de 2005 a agosto de 2006 e tiveram por base São Luís (Figura 2), como segue: a primeira aconteceu de 10 a 15/03/2005, percorrendo-se parte da Baixada Maranhense, passando pelos municípios de Alcântara, Pinheiro, Santa Helena, Turilândia e Governador Nunes Freire. Este último era até 1993 o antigo povoado de Encruzo, o qual foi escolhido como um dos pontos de apoio ao Projeto de Colonização do Alto Turi (PCAT – subitem 4.3).

Figura 2 - Itinerários das seis etapas do trabalho de campo, 2005-2006.

Fonte: <<http://www.antt.gov.br>>. Acesso em: 23 out. 2007; Anotações de campo do autor.

A segunda etapa de campo foi realizada entre os dias 08 e 11/07/2005, passando por Pindaré-Mirim, Santa Inês, Bom Jardim, Zé Doca, Governador Nunes Freire, Boa Vista do Gurupi e Carutapera (setor noroeste), retornando-se para Governador Nunes Freire, Santa Helena, Pinheiro, Peri-Mirim, Bequimão e Alcântara (na Baixada Maranhense), proporcionando que se percorressem áreas que foram objeto de políticas territoriais nas décadas de 1960 e 1980 (subitens 4.2 e 4.4).

A terceira etapa aconteceu de 17 a 19/02/2006 e direcionou-se para o setor nordeste (“nova fronteira agrícola da soja”), percorrendo áreas dos municípios de Chapadinha, Anapurus, Brejo, São Bernardo e Araisos. Neste último, participou-se, com observador, do Encontro do Pólo Regional Munim – Baixo Parnaíba, promovido pela Articulação do Semi-Árido Brasileiro (ASA), no Maranhão, que contou com apoio do Fundo das Nações Unidas para a Infância (UNICEF), e do Sindicato dos Trabalhadores e Trabalhadoras Rurais de Araisos.

A quarta etapa de campo foi procedida de 11 a 23/03/2006, nos setores sudoeste, sul e leste. De São Luís até Açailândia utilizou-se o trem de passageiros da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e posteriormente seguiu-se por via terrestre até Imperatriz, Senador La Roque, Amarante do Maranhão, Estreito, Carolina, Balsas, São Raimundo das Mangabeiras, São Domingos do Azeitão, Pastos Bons e Nova Iorque; retornou-se por Colinas, Presidente Dutra e Peritoró, na direção de São Luís; deve-se sobressair que em Imperatriz se integrou a equipe de consultores da Secretaria de Desenvolvimento Territorial, vinculada à Delegacia Federal do Desenvolvimento Agrário no Maranhão, a qual procedeu visita técnica no Projeto de Assentamento Cikel que se localiza no município de Amarante do Maranhão e, por conseguinte, se pode levantar dados e informações sobre as políticas territoriais implantadas a partir de 1995 (capítulo 6). Mais uma vez como observador, participou-

se do Encontro Regional do Pólo Sudeste da ASA Maranhão, em Pastos Bons, de 17 a 18/03/2006.

A quinta etapa aconteceu de 14 a 18/07/2006, mais precisamente em Zé Doca em que se participou, enquanto observador, da 9ª Romaria da Terra e das Águas. Em Bacabal, visitou-se o INCRA e o Projeto Piratininga, além do Pólo Sindical da Região do Mearim.

A sexta etapa do trabalho de campo foi procedida de 29/07 a 01/08/2006, ocasião em que se retornou às áreas de expansão de soja da região do Baixo Parnaíba e percorreu-se o delta das Américas, em Tutóia e Araisos.

A quarta técnica de pesquisa utilizada ateve-se à interpretação automática (tratamento especializado) dos dados e informações obtidas mediante o *software Philcarto* (Disponível em: <<http://perso.club-internet.fr/philgeo>>), que proporcionou a confecção dos produtos brutos (mapas) de acordo com cada tema selecionado, assim como o refinamento (definição da legenda, melhoria das cores e da figura em geral) a partir do uso do *Adobe Illustrator*, auxiliado pelo *Power Point*.

A observação direta extensiva corresponde à quinta técnica através da qual foram realizadas dezesseis entrevistas não padronizadas (orais) visando à obtenção /complementação de respostas válidas e pertinentes, tendo-se em vista as possíveis lacunas que as técnicas anteriores não contemplaram. Deste modo, houve contatos com pessoas da iniciativa pública e da particular, além de representantes da sociedade civil, conforme a seguir:

Nome	Empresa /órgão	Cargo /função
Gisela Introvini	FAPCEN	Superintendente
Helder Santos Bastos	Secretaria de Meio Ambiente de Balsas	Secretário
Mary Alba Santiago Figueiredo	Delegacia Federal de Desenvolvimento Territorial/MA	Consultora em Desenvolvimento Territorial
Juliana Cristina Fukuda	IBAMA	Analista Ambiental
Taise Silva	IBAMA	Analista Ambiental
Tibério Mariano Martins	SEPLAN	Assessor
Wellington Souza	SENAC	Diretor Ex-presidente do Sindicato dos Produtores de Balsas
Beatriz Gomes	IBAMA	Analista Ambiental
Leonardo Milano	IBAMA	Analista Ambiental
Vera L. A. R. Bezerra	ASA Maranhão	Coordenadora
Moacir Costa	-	Comerciante
Fernando Teles Antunes	Comitê Central Pró-Criação do Estado do Maranhão do Sul	Presidente
Francisca R. Sousa	FUNAI	Socióloga
Flávio Lazzarin	CPT	Membro da Coordenação Nacional
Antônio Moreira Lima	Pólo Sindical do Médio Mearim	Secretário de Política Agrária
Marcelino Brasil	Secretaria de Estado do Turismo	Geógrafo

Por fim, realizou-se a análise, seleção, tabulação e interpretação das informações e dos dados obtidos de acordo com as técnicas precedentes.

O conteúdo a seguir foi dividido em seis capítulos, que contém subitens. O primeiro trata da formação colonial e políticas territoriais no Brasil, destacando-se os elementos antecedentes, o Estado Novo, o Plano de Metas, a ênfase das políticas territoriais no regime militar, o início da redemocratização, além da retomada do planejamento e os planos plurianuais. No segundo capítulo analisam-se a localização regional, a caracterização do meio natural, as controvérsias e o atual Maranhão de transição. No terceiro ressalta-se a formação e ocupação territorial do Maranhão, numa visão retrospectiva que inicia em 1500 e pára em 1920 quando é definido o território hodierno da referida unidade da Federação. O quarto capítulo se atém aos projetos de colonização implantados entre 1942 e 1979, que abrangem a Colônia

Agrícola de Barra do Corda, o Projeto de Povoamento do Maranhão, o Projeto de Colonização do Alto Turi e o Projeto Pioneiro de Colonização. O quinto capítulo é intitulado “Projetos de Ordenação Territorial no Maranhão”, que foram implantados de 1972 a 1995, incluindo o Projeto Fundiário de Bacabal, o POLONORDESTE, o GETAT, unidades de conservação, terras indígenas, o Centro de Lançamento de Alcântara e o Programa de Desenvolvimento Integrado da Amazônia Oriental. No sexto capítulo se sobressai a “Dinâmica Territorial no Maranhão Contemporâneo”, entre 1996 e 2007, expressa pelo PRODECER III, projetos de assentamento e territórios rurais, comunidades quilombolas, a ênfase nas políticas setoriais de transporte e energia nos planos plurianuais, ampliação das unidades de conservação e terras indígenas, manutenção do Centro de Lançamento de Alcântara e as prioridades que “não mudaram”. Em seguida discorre-se sobre as considerações finais.

A necessidade de oferecer mais detalhes em termos do objeto pesquisado concorreu para que se optasse por colocá-los em anexo.

CAPÍTULO 1 – FORMAÇÃO COLONIAL E POLÍTICAS TERRITORIAIS NO BRASIL

1.1 ANTECEDENTES

As Políticas Públicas levadas a efeito pelo Estado brasileiro têm recebido atenção de vários ramos do conhecimento que almejam apreendê-las como os relativos à Economia, Sociologia, Antropologia, Administração e à Geografia, o que remonta às três últimas décadas do século XX e, mais recentemente, foi ampliado tendo em vista que foram instituídas escolas específicas e existem até cursos em nível de pós-graduação²⁸.

Um tipo de política pública que interessa no Brasil, sobretudo à Geografia, é o que aglomera as políticas territoriais, cujo resgate histórico revela que até o desencadeamento da “modernização conservadora” não havia clareza do papel do Estado, da “concepção de espaço nacional”, tampouco de sua necessidade. As “estratégias” e “mecanismos concretos” restringiam-se às ações isoladas e imediatistas. Por exemplo, nas três primeiras décadas do recém-descoberto território do Brasil as ações da Coroa portuguesa ativeram-se às precárias instalações que indicavam *domínio*, cuja expressão era a *feitoria* que pode ser considerada “uma base de ocupação cuja edificação revelaria intuito protocolizador [...], sendo [...] um lugar de trocas não apenas econômicas, mas também culturais”²⁹.

Devido às incursões de franceses, ingleses e holandeses ao longo da costa brasileira e na foz do rio Amazonas, bem como à questão dos limites na bacia do

²⁸ Em 1995 foi criado o Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas da Universidade Federal do Maranhão, nos níveis de mestrado e doutorado; na Universidade do Estado do Rio de Janeiro está em funcionamento o Laboratório de Políticas Públicas.

²⁹ MORAES, Antônio C. R. *Bases da formação territorial do Brasil: o território colonial brasileiro no “longo” século XVI*. São Paulo: Hucitec, 2000, p. 293. Entre as pequenas feitorias, por exemplo, sobressaíram-se as de Itamaracá (PE), Santa Cruz (BA) e Cabo Frio (RJ).

Prata que opôs os interesses espanhóis e portugueses, a Coroa destes últimos decidiu efetivar a estratégia da *ocupação* e domínio do citado território. Para tanto levou a cabo uma expedição colonizadora e instituiu o regime de *Capitanias Hereditárias* em 1530³⁰, depois substituído pelo de *Sesmarias* e instalação do *Governo Geral* em 1549³¹; esses regimes se peculiarizavam pela dispersão uma vez que

O litoral, apesar da persistência de alguns vazios de ocupação, foi praticamente todo povoado, desde São Vicente, até a foz do Amazonas (em 1616 os portugueses efetivam ali o seu domínio com a fundação de Belém, após a expulsão dos estrangeiros). A pecuária extensiva no sertão nordestino e meio-norte, por seu turno, encarregou-se de ocupar boa parte dessas regiões, adensando-se ao longo dos rios, vias naturais de penetração. Os jesuítas por sua vez, instalaram suas missões pelo oeste do território, constituindo núcleos que atingiram o extremo norte. Os bandeirantes, partindo de São Paulo, se não promoveram ocupações de fato, abriram vias de circulação e com isso criaram algumas pré-condições para ocupações futuras, em especial com a descoberta de ouro e pedras preciosas em pontos do interior (atuais Minas Gerais e Mato Grosso), a partir de fins do século XVII. Ao sul, desde Martim Afonso de Souza, os vicentinos procuravam estender o povoamento ao longo do litoral, tendo Laguna como ponto mais à vanguarda. A partir daí, em direção ao Rio da Prata e a toda região da Bacia do Prata, enfrentavam o domínio espanhol e algum povoamento castelhano que os havia precedido, o que não impediu que já em fins do século XVII, parte dos campos

³⁰ O então território brasileiro foi dividido em 14 capitanias (sendo 15 lotes e 12 as pessoas que receberam privilégios), as quais eram autônomas e dependentes diretamente de Lisboa, não podiam ser divididas e /ou incorporadas, porém “tiveram destinos bem diferentes, e um grupo delas não chegou a ter iniciada a ocupação, como Maranhão, Ceará, Rio Grande e Santana, ou porque os donatários não tiveram condições ou porque fracassaram; um outro grupo, formado por Itamaracá, Ilhéus, Porto Seguro, Espírito Santo, Paraíba do Sul e Santo Amaro, teve um início de povoamento com a implantação de vilas e de engenhos de açúcar, mas fracassou devido a divergências entre os colonos, à incompetência e falta de recursos dos donatários ou à reação dos indígenas; só duas, Pernambuco e São Vicente, prosperaram, com a expansão de culturas tropicais e com a implantação de vilas e povoações”. Cf. ANDRADE, Manuel C. de. A ocupação territorial e a evolução das cidades e vilas brasileiras (século XVI-XVII). *Revista de História Municipal*, Recife: FIAM/CEHM, n. 6, dez. 1994, p. 28. Esse regime, portanto, exigiu que a Coroa portuguesa se associasse a empreendedores particulares com o objetivo de reduzir os custos da ocupação, que eram elevados devido às dimensões continentais da nova colônia.

³¹ O Governo Geral é o princípio da centralização administrativa em que a referência foi a implantação da 1ª cidade e capital – Salvador. O regime de sesmarias implicou que “as terras (o solo e seus recursos naturais) eram distribuídas a quem as requeresse, desde que apresentasse posses e condições outras que lhe permitissem explorá-la para a agricultura e a pecuária, principalmente” (COSTA, op. cit, p. 28), visando assegurar a posse da Coroa que mantinha o monopólio no que se refere ao comércio externo, à cobrança de impostos e à concessão de terras, o que neste último caso “serviu de base à formação da propriedade fundiária no Brasil” (MARTIN, André R. *As fronteiras internas e “questão regional” no Brasil*. São Paulo, 1993, p. 123. Tese - Doutorado em Geografia Humana - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo).

gerais meridionais do território já apresentassem uma razoável ocupação a partir da criação e comércio de gado, empreendida pelos luso-brasileiros (COSTA, 1997, p. 20).

Em função desse movimento e ampliação dos tratados diplomáticos (Madrid, 1750; Santo Idelfonso, 1777; Petrópolis, 1903), desde o sistema colonial vem sendo mantida a configuração básica do território e da formação brasileiros, sustentados no “imperativo da apropriação constante do espaço e da consolidação do espaço conquistado” (MORAES, 1996, p. 94-95)³².

O sistema colonial no Brasil começou a definhar pela conjunção de dois fatores (COSTA, 1997): um de caráter externo deriva do avanço da Revolução Industrial comandado pela Inglaterra, somado à propagação dos ideais do liberalismo tanto econômico quanto político; o outro tem caráter interno e vincula-se à reação contra o domínio português e seu monopólio (riquezas e comércio) iniciado por uma elite que se consolidava em termos econômico e político, a qual gradativamente recebia apoio das classes médias urbanas em função dos ideais liberais e também das camadas populares que nutriam sentimento antilusitano. Esses fatos concorreram para a instituição do Estado Nacional em 1822, que no plano interno foi antecedido pela instalação da Corte portuguesa em 1808. Esta transferiu a sede do governo de Salvador para o Rio de Janeiro, centralizando ainda mais o poder político, assim como pela influência do movimento constitucionalista de Portugal que nas províncias culminou em deposição de governadores e instalação de juntas eleitas.

Apesar de o Estado Nacional ter sido criado em 1822, permaneceram “medidas centralizadoras” e “repressoras do governo” que almejavam à consolidação da Independência e à manutenção da unidade territorial sustentadas no discurso do projeto do “país a se construir”, contudo se deparou tanto com lutas pela liderança

³² Esse imperativo pode ser exemplificado pela “experiência administrativa portuguesa” (capitanias, sesmarias, morgados e municípios). Martin, op., cit.

política e econômica, sobretudo nas províncias, quanto pelo aumento da pressão dos que se vinculavam aos ideais republicanos, o que foi agravado pela concentração das riquezas e pela manutenção do escravismo e do latifúndio, culminando em revoltas como A Cabanagem (Pará, 1835-1840), Sabinada (Bahia, 1837-1838), A Balaiada (Maranhão, 1838-1841) e A Farroupilha (Rio Grande do Sul, 1835-1845). Esse contexto é redimensionado com a instalação da República em 1889, que de um lado aboliu o trabalho escravo,

[...] a cafeicultura e a introdução de formas capitalistas de produção modificaram as estruturas econômicas e sociais do país, desenvolveram-se uma burguesia e um proletariado, além da importância política das classes médias urbanas [...] cresceu, porém de outro lado [...] o Estado [...] aliou ao seu autoritarismo tradicional as funções típicas de um Estado capitalista. Com isso, modernizou-se sem democratizar-se e, o que é mais grave, centralizou-se ainda mais (COSTA, 1997, p. 44).

As primeiras três décadas do século XX são essenciais para se entender o porquê de o Estado brasileiro ter se centralizado “ainda mais”. Inicialmente, convém relembrar que a economia do café que sustentava a pauta das exportações do país foi afetada com o corte dos subsídios decorrente da crise mundial de 1929; em seguida, as antigas oligarquias provinciais que se apoderaram dos estados e não eram contempladas com as benesses do controle do poder central pelos políticos de São Paulo e Minas Gerais começaram a questionar a eficácia de tal hegemonia, desencadeando uma crise que resultou na deposição (1930) do presidente Washington Luís e na constituição de um governo provisório encabeçado por Getúlio Vargas (até 1934). Este, entre outras medidas, imprimiu um caráter nacionalista à política econômica e desencadeou a implantação da indústria de base³³.

³³ A relação entre o Estado autoritário e o nacionalismo nas primeiras décadas do século XX em que temas como identidade nacional, nação e pátria são relevados a partir da Ação Integralista Brasileira, pode ser conferida em BOMFIM, Paulo R. de A. *Território e movimento integralista: uma contribuição ao estudo das ideologias geográficas no pensamento autoritário das décadas de 1920-1930*. São Paulo, 2001. Dissertação (Mestrado em Geografia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

Esse governo, contudo, foi pressionado (1932) por retardar a instalação da Constituinte, que uma vez promulgada em 1934 passou a ser considerada “a primeira [...] de fato liberal e modernizante do país” (COSTA, 1997, p. 45), sendo que ampliou a capacidade de intervenção do Estado, criou ministérios (Educação, Indústria e Comércio, Trabalho, e Saúde), definiu a propriedade da União sobre o subsolo, estabeleceu monopólios e visava à articulação do território nacional a fim de viabilizar a integração econômica do país a qual foi justificada com base no discurso da unidade nacional, que por seu turno, prescindiu da melhoria e ampliação do sistema de transportes³⁴ através do Plano Geral de Viação. Este foi aprovado pelo Decreto nº 24.497/1934, e apresentava como

[...] troncos ou ligações de interesse geral, os que: a) - liguem a Capital Federal a uma ou mais capitais das diversas unidades da Federação; b) - liguem qualquer via de comunicação da rede federal a qualquer ponto de nossa fronteira com os países vizinhos; c) - constituem via de transporte ao longo da fronteira, ou desta paralela, a menos de 200 quilômetros de distância; d) - liguem entre si dois ou mais troncos de interesse geral, com o objetivo de estabelecer, por caminho mais curto, comunicações entre duas ou mais unidades da Federação; e) - atendam a exigências de ordem militar. (SILVA, 1949, p. 205-206)³⁵.

O referido plano previa construir 51.077 km, dos quais 11.180 km (21,8%) seriam de aquavias e 39.897 km (78,2%) de vias terrestres que como incorporaram 17.776 km de vias férreas, na verdade implicava que deveriam ser efetivados 22.121 km. Das 38 linhas previstas e que compunham um “misto de sistema quadricular e

³⁴ A preocupação acerca da integração do território nacional remonta às últimas décadas do século XIX quando foram propostos os planos viários de Bicalho (1881) e Bulhões (1882). Passam pelas primeiras décadas do século XX em que se destacam os de Catramby (1926) e Schnoor (1927). A este respeito, cf: SILVA, Moacir M. F. *Geografia dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1949.

³⁵ Para uma análise mais aprofundada, cf. Ibid., p. 205 a 227. Este autor também investigou outros planos em “Expansão dos transportes interiores (alguns planos de viação à luz da geografia)”. *Revista Brasileira de Geografia*, v. 9, n. 3, p. 367-409, jul./set. 1947. A análise geopolítica dos transportes pode ser conferida em MIYAMOTO, Shiguenoli. *O pensamento geopolítico brasileiro (1929-1980)*. São Paulo, 1981. Dissertação (Mestrado). Departamento de Ciências Sociais, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

radial”, 81% eram exclusivamente terrestres e os 20 “troncos” foram orientados no sentido dos Meridianos (9) e dos Paralelos (11), secundados por 18 Ligações entre os Troncos, sendo que o oceano foi considerado o principal tronco da viação brasileira no sentido norte-sul e havia ainda três aquavias, quatro linhas terrestres-fluviais³⁶, e a região ao norte do rio Amazonas foi desconsiderada uma vez que era “ainda mal conhecida” (Figura 3).

Em função da organização da Aliança Nacional Libertadora que congregava as pessoas que se julgavam excluídas do poder e da Intentona Comunista, a qual pretendia derrubar Getúlio Vargas, este se articulou com Chefes Militares, obteve a aprovação do “estado de guerra” do Congresso, recebeu apoio dos conservadores e levou a efeito um golpe, implantando em 1937 o Estado Novo que vigorou até 1945 e se peculiarizou pelo autoritarismo, centralismo e corporativismo, o que foi reforçado pela imposição da quarta Constituição do país.

³⁶ Uma análise mais detida acerca do Plano Geral de Viação de 1934 revela que ele “incorporava algumas características dos planos posteriores, quais sejam: o sistema de classificação de vias, através de símbolos indicadores, estabelecendo-se os conceitos de linha tronco, linha secundária e ligação; a classificação das vias dentro de um critério intermodal (assim um tronco poderia ser formado por segmentos hidroviário, ferroviário e rodoviário); e a criação de uma Comissão para coordenar os transportes realizados pelos diversos sistemas” (BRASIL. Ministério dos Transportes/Ministério da Defesa. *Plano Nacional de Logística & Transportes*. Relatório Executivo. Brasília: MT/MD, abril 2007, p. 80). A agravante é que dos 22.121 km de vias terrestres que deveriam ser construídas quando foi lançado esse plano, em 1934, até 31/12/1945 haviam sido construídos apenas 1.356 quilômetros (SILVA, op. cit., p. 208).

Figura 3 - Plano Geral de Viação Nacional, 1934.
 Fonte: SILVA, M. M. F., 1949.

1.2 O ESTADO NOVO: a preocupação com a colonização e os transportes.

No que se refere às políticas territoriais, foi somente a partir de 1937 que o papel do Estado foi redefinido, pois era preciso implementar o modelo urbano-industrial em cujas bases estavam o reaparelhamento da máquina estatal e a concentração de poder. Por exemplo, verificou-se, no plano político, a diminuição do poder das velhas oligarquias regionais que alimentavam a noção de Estado

patrimonial³⁷; no administrativo a criação de órgãos como o Departamento de Administração do Serviço Público (DASP) em 1938; no espacial realçaram-se as iniciativas almejando à ampliação do conhecimento do território nacional e assim, por intermédio da “ideologia geográfica”³⁸ de “unidade territorial”, o Estado visava à legitimação nas diferentes escalas e ao mesmo tempo subsidiar/ implementar políticas territoriais.

Ainda no aspecto administrativo, o Estado que já havia regulamentado em 1936 o Instituto Nacional de Estatística o extinguiu devido à efetivação (26/01/1938) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o qual aglutinou os precedentes Conselho Nacional de Estatística (1936), Conselho Nacional de Geografia (1937), e a Comissão Censitária Nacional (PENHA, 1993). Portanto, o IBGE surgiu como

[...] órgão de levantamento, de pesquisa e de aconselhamento a respeito dos problemas atinentes ao território. O censo, tarefa básica [...], desponta como instrumento importante de uma nova visão da gestão pública, a de um Estado mais atuante, instrumento de modernização (MORAES, 1996, p.130),

cujas noções do espaço nacional deveria viabilizar a ação dos diferentes órgãos em nível federal, bem como dos demais níveis subnacionais. A regionalização do território nacional foi o mecanismo relevado (THÈRY; MELLO, 2005), o que é evidenciado com as propostas de regionalização que o IBGE implantou em 1940, 1945, 1950 e 1970

³⁷ Sobre o patrimonialismo, Cf. Faoro, Raymundo. *Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro*. 10 ed. São Paulo: Globo, 1996. A análise das formas históricas de Estado e Sociedade no Brasil pode ser baseada na seguinte periodização: 1821-1930 – a sociedade é Mercantil-Senhorial enquanto o Estado em termos político é Oligárquico e na administração é Patrimonial; 1930-1985 – a sociedade é Capitalista-industrial e o Estado é Autoritário-capitalista (política) e Burocrático (administração); 1985-2003 – a sociedade é Pós-industrial e o Estado assumiu a forma Democrática (política) e a Gerencial (administração) - Ver. PEREIRA, Luís C. B. *Do Estado patrimonial ao gerencial*. In: SACHS, Ignacy. (Org.). *Brasil: um século de transformações*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001, p. 222-259.

³⁸ Cf nota 8. Sobre as ideologias geográficas no Estado Novo, Cf. DINIZ FILHO, Luís Lopes. *Território e destino nacional: ideologias geográficas e políticas territoriais no Estado Novo (1937-1945)*. São Paulo, 1993. Dissertação (Mestrado em Geografia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

(em vigor).

A modernização do Estado Novo integrava um projeto nacional cujos “discursos” sustentaram-se nas “políticas de povoamento do interior e integração do território” (DINIZ FILHO, 1993, p. 180), que objetivavam às ações de colonização e articulação do mercado interno através da melhoria do setor de transportes, de maneira que fosse consolidada a unidade nacional.

No que se refere à colonização, o discurso getulista também se preocupava com a crescente presença dos estrangeiros que poderia comprometer a segurança nacional, assim como com a evasão do campo em direção às cidades. Para evitar isso, o governo federal levou a efeito as Colônias Agrícolas Nacionais (Decreto-Lei nº 3.059/1941 – destinadas aos agricultores pobres e predominantemente naturais do país) e os Núcleos Coloniais Agro-industriais (Decreto-Lei nº 4.504/1942 – almejava à instalação de indústrias nas proximidades das áreas da matéria-prima)³⁹. Por visar à interiorização, tal colonização coadunava-se ao discurso da Marcha para o Oeste, porém

[...] buscou solucionar a questão agrária estimulando a expansão da pequena propriedade [...] sem tocar nos privilégios das elites rurais [...], pois permitia ocultar o fato de que muitas terras supostamente ocupadas pela agro-pecuária se mantinham improdutivas em virtude da especulação [...] e ao mesmo tempo obtinha [...] apoio ao regime junto à população de pequenos lavradores (DINIZ FILHO, 1993, p. 182).

A necessidade do planejamento dos transportes no Estado Novo culminou em ações como a constituição (31/07/1937) da Comissão de Estradas de Rodagem Federais (CERF) que posteriormente foi transformada no Departamento Nacional de

³⁹ Cf. ESTERCI, Neide. *O mito da democracia no país das bandeiras (análise simbólica dos discursos sobre migração e colonização do Estado Novo)*. Rio de Janeiro, 1972. Dissertação (Mestrado). Departamento de Antropologia, Museu Nacional. Entre as Colônias Agrícolas Nacionais destacam-se, para efeito de ocupação do Centro-Oeste as de Goiás (a sede era em Ceres) e a de Dourados, em Mato Grosso do Sul, assim como no Maranhão a referência é a de Barra do Corda.

Estradas de Rodagem (DNER) e no Plano Rodoviário Nacional (Decreto nº 15.093/1944) que se constituía de 27 linhas, sendo seis rodovias longitudinais (norte-sul), quinze transversais (leste-oeste) e seis ligações “entre pontos importantes de duas ou mais rodovias” (SILVA, 1949, p. 208) – Figura 4. Em termos geopolíticos, esse plano confirmou as três regiões naturais de circulação indicadas por Mário Travassos, pois ele foi estruturado em dois eixos principais. Um na direção norte-sul, ou seja, interligaria os 4.743 km entre Belém (Pará) e Santana do Livramento (Rio Grande do Sul) e recebeu a denominação de Rodovia Transbrasiliana enquanto o outro tinha o sentido transversal que articulava Vitória (Espírito Santo) a Cuiabá (Mato Grosso), era chamada de Rodovia Centro-Oeste e possuiria extensão aproximada de 3.052 quilômetros. O referido plano, portanto,

[...] foi duplamente orientado por objetivos de ordem estratégica e econômica. Os grandes eixos eram poucos e seriam construídos com finalidades de povoamento, integração nacional e de suporte militar estratégico, ao passo que as ligações de menor porte parecem ter sido planejadas segundo o objetivo de integrar os mercados das regiões de maior dinamismo econômico e industrial [...], de modo que [...] a política de transportes do Estado Novo revela ter sido esse período apenas um momento do processo de formação de uma rede nacional de transportes que só se concretizaria a partir de meados da década de 1950, já sob a égide de um processo de industrialização pesada (DINIZ FILHO, 1993, p. 196 e 199).

Figura 4 - Mapa do Plano Rodoviário Nacional, 1944.
Fonte: SILVA, M. M. F., 1949.

1.3 PLANO DE METAS: a articulação “território e desenvolvimento”.

A modernização e intervenção do Estado brasileiro ganharam novo impulso com o Plano de Metas (1956-1961) que articulou o binômio “território e

desenvolvimento” (BESSA, 1994)⁴⁰, pois foi concebido “preferencialmente para os setores de ponta da estrutura industrial, nem por isso deixou de afetar todo o conjunto do país, desde os setores básicos, passando por transportes e energia, até a estrutura territorial com um todo” (COSTA, 1997, p. 52), refletindo uma nova dimensão em termos de política territorial. Neste caso, cumpre ressaltar entre as trinta e uma metas a reformulação do setor de transportes e a implantação de Brasília.

Apesar do Plano Geral de Viação de 1934 e do Plano Rodoviário Nacional de 1944, no início dos anos cinquenta do século XX o objetivo era integrar o mercado interno a partir da ampliação das relações inter-regionais através da articulação dos sistemas de rodovia federal, estadual e municipal, complementados pelas ferrovias⁴¹. Pode-se inferir o que representou essa ampliação com base na participação do setor de transportes nos investimentos programados pelo Plano de Metas, pois equivaleu a 29,6% do total investido ficando atrás somente do setor de energia e superior até ao da indústria de base; some-se a isso que a rede rodoviária brasileira foi acrescida em 39.836 km, dos quais 13.169 km eram de rodovias federais (LESSA 1975 *apud* BESSA, 1994, p. 44).

A transferência da sede do governo federal do Rio de Janeiro para o Planalto

⁴⁰ Revisão bibliográfica, discussão acerca do contexto e sucesso desse plano pode ser conferida em BESSA, Vagner de C. *Território e desenvolvimento: as ideologias geográficas no governo JK (1956-60)*. São Paulo, 1994. Dissertação (Mestrado). Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

⁴¹ Em que pese que “a rede ferroviária nacional estivesse implantada em 1929 e constituísse, até 1940, junto com a navegação por cabotagem, o principal meio de transporte de carga no país, a expansão da rede rodoviária já se faria presente: de fato, a rede de estradas de rodagem cresceria 72% entre 1937 e 1949, ao mesmo tempo que aumentava a importância dos veículos no transporte de carga, chegando em 1951 a abarcar 40% do total de mercadorias transportadas” (*Ibid*, p. 47). Sobre esse tema ainda, cf. NATAL, Jorge Luís Alves. *Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas*. Campinas, 1991. Tese (Doutorado). Instituto de Economia, Universidade de Campinas. Destaca-se que em 1952 a extensão da rede rodoviária brasileira era de 302.147 km e a ferroviária correspondia a 37.019 km (ibge s.d. *apud* BOMFIM, 2007, p. 296 e 298).

Central⁴² tornou Brasília referência das ações do Estado na direção das áreas vazias demograficamente (Centro-Oeste e Amazônia), as quais deveriam ser ocupadas e integradas ao sistema produtivo nacional. Este fato, portanto, vincula-se à decantada necessidade de interiorizar o povoamento, o que se concretizou a partir de Brasília. Esta passou a ser o centro do sistema rodoviário, que no Plano de Metas resultou na implantação de quase 7.000 quilômetros de estradas federais, as quais a interligaram ao Acre, Belo Horizonte, Belém, Fortaleza, e Goiânia, viabilizando tanto a incorporação de novas terras e a ampliação da fronteira agrícola no sentido do Centro-Oeste e da Amazônia quanto a integração às áreas mais dinâmicas, incluindo-se sua conexão com o Rio de Janeiro e São Paulo-Santos.

No que se refere à questão regional, que até então aparecia de forma tímida nos planos governamentais e se resumia a ações pontuais para a Amazônia, o Vale do São Francisco, a seca do Nordeste, incluindo a instituição de bancos e fundos⁴³ que poucos resultados alcançaram, ela também foi objeto de preocupação do referido plano, o qual criou através da Lei nº 3.692/1959 a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), colocando na ordem do dia o tema das disparidades regionais e utilizando o instrumento dos incentivos fiscais.

⁴² Essa transferência já é bastante analisada, a exemplo de: WAIBEL, Léo. Determinismo geográfico e geopolítica (contribuição ao problema da mudança da capital). *O Jornal*. Rio de Janeiro, dez. 1948. Terceira seção, p. 2 e p.8.; GUIMARÃES, Fábio M. S. O planalto central e o problema da mudança da capital. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, v. 11, (1-4): 471-542, 1949; MIYAMOTO, op. cit.; VESENTINI, José W. *A capital da geopolítica*. São Paulo: Ática, 1986; BESSA, op. cit., p. 53-62.

⁴³ Por exemplo, na Amazônia sobressaiu-se a criação da Superintendência de Defesa da Borracha (1912), que em 1942 foi transformada em Banco de Crédito da Borracha, sucedido pelo Banco de Crédito da Amazônia em 1950 e em 1953 foi criada a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA). Para o Vale do São Francisco foi instituída em 1948 a Comissão do Vale do São Francisco, cuja antecessora CHESE remonta a 1945. A questão da seca no Nordeste remonta ao Império com a Comissão de Açudes (1881), ampliada para a Superintendência de Estudos e Obras Contra as Secas (1906), transformada em Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas (1909), que em 1946 passou a ser uma autarquia (Departamento Nacional de Obras Contra as Secas – DNOCS) enquanto o auxílio financeiro ficou ao encargo do Banco do Nordeste do Brasil, criado em 1952. A Constituição de 1946, por seu turno, criou o Fundo de Valorização Econômica da Amazônia, o Fundo de Valorização do Vale do São Francisco, e o Fundo das Secas. A este respeito, cf. Martin (1993), Bessa (1994), Costa (1997) e Carvalho (2003).

O Plano de Metas e os que lhe sucederam foram baseados em uma concepção de espaço nacional em que o território serviu apenas de suporte para viabilizar a economia, mais precisamente, a expansão capitalista. E na prática, as políticas públicas territoriais passaram a ser “cada vez mais subestratégias da política econômica maior. Daí, [...] o fato de que políticas regionais, urbanas ou similares, sempre ocuparão os capítulos periféricos dos grandes planos nacionais de desenvolvimento” (COSTA, 1997, p. 55) levados a cabo pelo regime militar (1964 - 1985).

1.4 O REGIME MILITAR: políticas territoriais ganham ênfase.

Essa estratégia do regime militar manteve “o processo de modernização-centralização do Estado”, levando-o “a níveis jamais registrados em toda a história do país” (COSTA, 1997, p. 62). Tal processo derivou de um “projeto geopolítico para a modernidade” sustentado em três “práticas: 1) implantação da fronteira científico-tecnológica na *core* área do país; 2) a rápida integração de todo o território nacional, implicando na incorporação definitiva da Amazônia; 3) a projeção no espaço internacional” (BECKER; EGLER, 1993, p. 124 e 126)⁴⁴. Tal projeto, na verdade, representou “uma nova versão da velha ideologia da construção do país por um Estado forte” (MORAES, 2002, p. 126).

O regime militar, assim, iniciou ações que podem ser relevadas, a exemplo do Plano de Ação Econômica do Governo (1964-1966) que manteve a necessidade de superar as disparidades regionais e induzir a ocupação da Amazônia, e por isso pouco avançou em termos de políticas territoriais.

⁴⁴ Sobre a concepção geopolítica do regime militar no Brasil, ver MIYAMOTO, op. cit., BECKER, Bertha; EGLER, Cláudio. *O Brasil como potência regional*. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1993, p. 124-168. MARTIN, André R. Brasil, *geopolítica e poder mundial* – o anti-Golbery. São Paulo, 2007. Tese (Livre Docência). Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, sobretudo os capítulos 2 e 3 cuja análise é mais crítica.

No que tange à questão regional, em 1965 foi criado o Ministério Extraordinário para Coordenação de Organismos Regionais com o intuito de centralizar as políticas do setor e para tanto a ele ficaram subordinadas as superintendências regionais que haviam sido criadas⁴⁵. O Plano Decenal de Desenvolvimento Econômico e Social (1967-1976) teve como estratégia a integração nacional e a prioridade consistia na ocupação econômica da Amazônia e do Centro-Oeste, de modo que fossem articuladas às outras três macrorregiões (Nordeste, Sudeste e Sul) e ampliassem a consolidação do mercado interno; previa ainda a aplicação da “teoria dos pólos de desenvolvimento”, a fim de que a indução da ocupação e do desenvolvimento fosse levada a cabo a partir das “regiões-programa”, mas ele “não chegou a ser implementado” (COSTA, 1997, p. 62).

As diretrizes gerais do Plano Decenal foram mantidas no Plano Estratégico de Governo (1968-1970), o qual, tratando-se de políticas territoriais, mais uma vez, priorizou a integração nacional e a Amazônia, assim como a implantação de pólos, sobretudo industriais. No concernente à questão regional, o referido Ministério Extraordinário foi substituído pelo Ministério do Interior que foi criado através do Decreto-Lei nº 200/1967. Esse quadro é redimensionado a contar dos Planos Nacionais de Desenvolvimento Econômico e Social (PND) que foram definidos pela Lei Complementar nº 09/1970.

O I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND – 1972 - 1974) incrementou a estratégia da integração nacional por intermédio da expansão da fronteira econômica do país do Centro-Sul para o Centro-Oeste, a Amazônia e o Nordeste. Tal estratégia

⁴⁵ Esse Ministério englobou os seguintes órgãos: SPVEA, Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Fronteira Sudoeste do País, SUDENE, CVSF, IBGE, Fundação Brasil Central, Administração dos Territórios Federais, Serviço Nacional dos Municípios, Parque Nacional do Xingu, Comissão de Desenvolvimento do Centro-Oeste, Comissão Especial de Faixas de Fronteira.

foi baseada, de um lado, no Plano de Integração Nacional através dos projetos de colonização levados a efeito pelo INCRA⁴⁶, o que foi viabilizado pela ampliação da malha rodoviária, sobretudo pela Transamazônica e a Cuiabá-Santarém, a implantação da faixa de 100 quilômetros no em torno dessas rodovias para induzir a colonização, a reforma agrária e a interiorização da fronteira econômica; de outro lado, o desenvolvimento regional assentou-se nos pólos de desenvolvimento direcionados para as áreas menos desenvolvidas do Brasil, a exemplo do Programa de Redistribuição de Terras e Incentivo à Agricultura do Norte e Nordeste (PROTERRA). No que se refere às políticas urbanas a estratégia consistiu na criação de sete regiões metropolitanas que foram consideradas responsáveis tanto pela “intensificação da mobilidade do capital e da força de trabalho [...] quanto seriam [...] o lócus das instituições estatais e da difusão da informação controlada” (BECKER; EGLER, 1993, p. 146).

O II PND (1975-1979), cujo lançamento foi precedido pela crise do petróleo, iniciada em 1974, teve suas diretrizes centradas “no esforço do crescimento econômico, em especial daqueles setores que pudessem contribuir decididamente para o crescimento das exportações” (COSTA, 1997, p. 64) e, por isso, as políticas territoriais foram dedicadas à expansão da fronteira econômica do país visando à ocupação produtiva do Centro-Oeste e da Amazônia.

A estratégia do II PND ateve-se a um “grande empreendimento da fase monopolista do capitalismo, a partir de capitais privados nacionais e estrangeiros, tendo atrás de si estímulos governamentais de todo tipo, além de investimentos em

⁴⁶ O Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) foi criado pelo Decreto-Lei n° 1.110/1970. Resultou da fusão do Instituto Nacional de Desenvolvimento Agrário e do Instituto Brasileiro de Reforma Agrária, que remontam a 1964. Tinha a função de incorporar ao patrimônio da União as terras devolutas (estimadas em 311 milhões de hectares ou 1/3 do território nacional, em 1971) ilegalmente ocupadas e as não ocupadas, bem como promover a colonização de “áreas vazias”.

infra-estrutura” (COSTA, 1997, p. 64), o que culminou no “endividamento com o sistema bancário nacional e internacional” (BECKER; EGLER, 1993, p. 136).

Os empreendimentos foram alocados em “pólos regionais de crescimento”, os quais foram selecionados em função das áreas que já possuíam estrutura de circulação (rodovias e hidrovias) e tinham certo dinamismo, a exemplo do leste e sudeste do Pará, a Pré-Amazônia (incluindo-se o oeste do Maranhão)⁴⁷. Neste caso, o governo federal instituiu, entre outros, o POLOCENTRO (Programa de Desenvolvimento dos Cerrados), o POLONORDESTE (Programa de Desenvolvimento de Áreas Integradas do Nordeste), e o POLAMAZÔNIA (Programa de Pólos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia), de maneira que a situação geográfica do Maranhão concorreu para que o mesmo fosse abrangido por esses três programas (ver capítulo 5 e Figura 5). Considere-se que as cidades que cresciam de forma expressiva foram objeto do Conselho Nacional do Desenvolvimento Urbano (CNDU), o qual contemplou a referida unidade da Federação com ações dedicadas à “área de dinamização” (leste), “área de programas especiais” e “área de contenção” (no entorno da capital maranhense), além de “núcleos de apoio ao processo de ocupação” (extremo oeste, na hinterlândia de Imperatriz) – Figura 6.

⁴⁷ Segundo Costa (1997, p. 69), entre 1975 e 1978, 86% dos investimentos dos pólos de desenvolvimento foram aplicados “em agricultura, transportes e infra-estrutura urbana”. Sobre o planejamento depois de 1964, cf. BOMFIM, Paulo R. de A. *A ostentação estatística* (um projeto geopolítico para o território nacional: Estado e planejamento no período pós-64). São Paulo, 2007. Tese (Doutorado). Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

Figura 5 - Política Regional do Brasil, 1975-1979.
Fonte: Brasil, II PND, 1975-1979.

O III PND cobriu os cinco últimos anos do regime militar (1980-1985) e

[...] se a infra-estrutura foi o carro-chefe dos planos anteriores, aqui ela mereceria apenas medidas indicativas, não havendo quaisquer propostas para transportes, comunicações e telecomunicações. No máximo, teorizava-se, quanto à política de transporte, tendo como base a preocupação com a crise do petróleo, acerca de um 'aproveitamento das linhas naturais de circulação', noutras palavras, a opção pelo Programa de Corredores de Exportação e Abastecimento, os quais envolviam um uso intermodal dos meios de transporte, bem como sua articulação nas esferas municipais, estaduais e da União. (BRASIL 1981 *apud* BOMFIM, 2007, p. 88 e 89).

Figura 6 - Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, 1975-1979.
Fonte: Brasil, II PND, 1975-1979.

Convém ressaltar que o citado Programa de Corredores de Exportação e Abastecimento foi instituído pela Portaria nº 805/1979, do Ministério dos Transportes, almejando à reestruturação dos Corredores de Exportação e de Transportes, tomando por base os principais portos e pólos econômicos do país (Rio Grande do Sul, Paraná/ Santa Catarina, São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais/ Espírito Santo, Nordeste, e Amazônia), o que se constituiu numa das últimas preocupações com políticas territoriais. Por isso ele pretendeu ampliar as ações que já tinham repercussão espacial, sendo que, por exemplo, no Nordeste foram incrementadas as ações do POLONORDESTE, do Projeto Sertanejo, do Programa de Irrigação e as da SUDENE; no Norte, a Amazônia continuou sendo considerada a “última fronteira econômica do

país”, cujas ações anteriores de colonização dirigida e melhorias nos transportes foram complementadas pela implantação do Programa Grande Carajás (1980) e do Projeto Calha Norte (1985); no Centro-Oeste a referência continuou sendo o POLOCENTRO; no Sul e Sudeste, a prioridade foi descentralizar tanto o setor industrial quanto os da agropecuária e do abastecimento, além do desenvolvimento das cidades de pequeno e médio porte.

1.5 O INÍCIO DA REDEMOCRATIZAÇÃO

O início dos anos oitenta do século XX revelou uma recessão em nível mundial que impôs ao Brasil forte crise econômica que perdurou por toda a denominada “década perdida”, indicando “a falência do Planejamento [...] como processo efetivo e um total descrédito no que respeita a seu potencial tanto como instrumento de ação governamental quanto como indutor da ação privada”⁴⁸. Credita-se a esse fato, pois, que apesar do fim do regime militar e da instauração da democracia no país, a constatação do

[...] abandono da perspectiva de integração territorial [...] que [...] fica evidente na substituição do planejamento intersetorial pelo plano econômico na condução da estratégia do Estado, com o espaço abstrato da economia (de fluxos, alta virtualidade, circulações imateriais) ocupando o papel do território no discurso e na prática governamentais. (MORAES, 2002, p. 129).

Daí que ironicamente se registrou “um hiato no planejamento, pois nenhum segmento social ou governo promoveu uma política de ordenamento, já que isso significaria uma demanda pela presença de um Estado autoritário” (BERTONE; MELLO, 2006, p. 135), sendo que por isso se difundiu, até por influência do contexto

⁴⁸ LOPES, Carlos T. G. *Planejamento, Estado e Crescimento*. São Paulo: Pioneira, 1990, p. 98-99. Para esse autor, no primeiro governo da redemocratização “a história [...] mostrou um quadro sumamente confuso, em que não menos que cinco planos oficiais e distintos coexistem, a saber I PND da Nova República, Plano de Metas, Programa de Ação Governamental, Financiamento do Desenvolvimento e Plano de Consistência Macroeconômico. Tais documentos, com maior ou menor abrangência, cobrem os próximos anos, não se compatibilizam e estão sendo rapidamente superados por fatos econômicos que, teimosamente, se recusam a respeitar os prognósticos e objetivos deles constantes” (p. 98).

internacional, a urgência da “revisão do papel do Estado, sob a ótica do reaparelhamento e modernização [...] em que se verificou a fragmentação e setorização da estrutura administrativa existente” (FERREIRA, 1999, p. 37), cujo referencial foram os governos de José Sarney (1985-1989)⁴⁹, Fernando Collor de Melo (1990-1992) e de Fernando Henrique Cardoso (a partir de agora FHC, entre 1995-2002) para os quais o discurso da necessidade de reforma do Estado tornou-se prioridade (COSTA, L., 2006). Com efeito, porém, acirrou-se o debate entre aqueles que aliavam a “crise do Estado” à implantação do “Estado mínimo” e os que vinculavam este último ao desmantelamento da máquina pública e ao incremento das mazelas sociais⁵⁰.

Por essa razão, de 1985 até meados da década de 1990 as poucas ações se restringiram

[...] a aspectos orçamentários, deixando os principais instrumentos de planejamento, como os planos nacionais, regionais, setoriais e de ordenamento do território sem menção de prazos, de critérios e dos responsáveis pela sua realização. A retomada do processo foi fundamentada sobre um discurso técnico-orçamentário, e o ordenamento do território visto como a base logística capaz de assegurar as condições de desenvolvimento regional. (THÉRY; MELLO, 2005, p. 284).

⁴⁹ Com o fim do regime militar no Brasil e a morte de Tancredo Neves, que foi eleito indiretamente e não chegou a ser empossado, José Sarney assumiu a Presidência da República (15/03/1985-15/03/1990) pretendendo enfrentar a reforma constitucional, a estabilização da economia, e a retomada do crescimento num contexto de recessão e inflação alta; primeiro civil eleito pelo voto direto, Fernando Collor de Mello ficou no cargo de 15/03/1990 a 02/10/1992 quando foi afastado devido ao *Impeachment*; Itamar Franco foi empossado, permanecendo no cargo até 01/01/1995.

⁵⁰ A relação entre o Estado e o crescimento econômico já estão bastante explorados e neste capítulo já indicamos algumas contribuições. A defesa dessa relação pode ser verificada em LOPES, op. cit. Uma análise que enfatiza os impactos do “Estado mínimo” na política econômica, na política social, na educação, na produção e no emprego, além da responsabilidade da mídia nessa discussão pode ser conferida em LESBAUPIN, Ivo. (Org.). *O desmonte da nação: balanço do Governo FHC*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1999. Vale consultar, ainda, COSTA, Lúcia C. da. *Os impasses do estado capitalista: uma análise sobre a reforma do Estado no Brasil*. Ponta Grossa: UEPG; São Paulo: Cortez, 2006.

1.6 A RETOMADA DO PLANEJAMENTO E OS PLANOS PLURIANUAIS

A decantada “recuperação da capacidade estratégica de planejamento e ação do Estado” (KANDIR, 1997) assentou-se numa concepção em que este é o “dotador dos grandes equipamentos e das infra-estruturas, o construtor dos grandes sistemas de engenharia, o guardião do patrimônio natural e o gestor dos fundos territoriais” (MORAES, 2005, p. 43). É sob tal concepção que foi levada a efeito a política territorial do Programa Brasil em Ação (previsto no Plano Plurianual - PPA⁵¹ - de 1996-1999) que possuía três estratégias (Construção de um Estado Moderno e Eficiente, Redução dos Desequilíbrios Espaciais e Sociais, e Inserção Competitiva e Modernização Produtiva) e como instrumento os Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENID), que foram justificados conforme

[...] necessidades internas e externas da retomada dos investimentos produtivos e da redefinição do papel do Estado. De um lado, a inserção competitiva no cenário internacional. No plano doméstico, razões de equidade: a redução das disparidades econômicas entre os estados que vinha ocorrendo desde 1970 e foi interrompida devido à crise fiscal do Estado e à conseqüente queda de investimentos públicos, cuja importância relativa como fonte de crescimento do PIB tende a ser maior justamente nos estados menos desenvolvidos. (BECKER, 1999, p. 36).

Os “eixos”, assim, foram considerados “regiões de planejamento” cuja definição e delimitação se basearam em critérios que incluíram a

[...] existência de rede multimodal de transporte de carga, efetiva ou potencial, permitindo acessibilidade aos diversos pontos situados em sua área de influência [...] e as [...] possibilidades de estruturação produtiva interna, em termos de um conjunto de atividades econômicas que definem a inserção do eixo em um espaço mais amplo (nacional ou internacional) e a maximização dos efeitos multiplicadores dentro da sua área de influência (BRASIL, 2000, p. 14),

⁵¹ A Lei do Plano Plurianual (PPA) é uma iniciativa do Poder Executivo, prevista no artigo 165 da Constituição Federal de 1988, e vigora durante quatro anos (exercícios financeiros); seu projeto, todavia, deve ser submetido à aprovação do Congresso Nacional até 31 de agosto do primeiro ano de cada mandato presidencial e, por isso, sua execução é iniciada no segundo ano de um mandato presidencial e concluída no primeiro ano do mandato subsequente. Sobre o planejamento do governo federal a partir dos PPA's, Cf. GARCIA, Ronaldo C. A reorganização do processo de planejamento do governo federal: o PPA 2000-2003. *Texto para Discussão*, n. 726, Brasília: IPEA, maio 2000.

de maneira que a competitividade fosse otimizada, implicando que “talvez seja esse o mote contemporâneo da velha maldição colonial: construir o país é agora globalizá-lo, como já foi no passado civilizá-lo e modernizá-lo” (MORAES, 2002, p. 184).

No referido PPA foram previstos doze eixos (Hidrovia Madeira-Amazonas, Costeiro do Sul, Franja de Fronteira, São Paulo, Centro-Oeste, Costeiro Nordeste, Transnordestino, Araguaia-Tocantins, Oeste, Saída para o Caribe, Rio São Francisco e a Hidrovia Paraguai-Paraná (Figura 7); nesses, seriam aplicados R\$ 400 bilhões entre investimentos (33%) e programas sociais (67%) a fim de serem concretizados “42 projetos sociais e de infra-estrutura econômica, mas apenas 26 foram concluídos, ou tiveram suas metas físicas atingidas ou superadas [...] e [...] os empreendimentos não concluídos [...] tiveram [...] sua continuidade assegurada no Avança Brasil”⁵².

Com a reeleição do presidente Fernando Henrique Cardoso em 1999, o antigo PPA foi atualizado para cobrir sua nova gestão (2000 a 2003) e reapresentado com o nome de Programa Avança Brasil para materializar

[...] possibilidades oferecidas aos investidores, numa ‘abordagem que dá prioridade ao mercado e aos negócios’, reunidas numa ‘carteira de investimentos’, e o orçamento do Estado foi reorganizado de forma a dar prioridade às ações públicas que preparam a intervenção do capital nesses domínios. (THÉRY; MELLO, 2005, p. 286-287).

⁵²Cf. PPA 1996/1999 – Brasil em Ação. Disponível em: <http://aplicativos.planejamento.gov.br/Siappa1999.nsf>; e www.planejamento.gov.br/planejamento_investimento/conteudo/PPA1996/.htm. Acesso em: 2 jul. 2007.

A concepção desses PPA's tem por base a articulação do território a partir dos "eixos" definidos e o de 2000-2003 previa a inversão de R\$ 317 bilhões "em investimentos públicos e privados, [...] projetos nas áreas de energia, transportes, telecomunicações, desenvolvimento social, meio ambiente, informação e conhecimento, considerados essenciais para o crescimento, e a modernização de todas as regiões"⁵³. Para tanto, instituiu 54 programas e projetos estratégicos, a exemplo, do desenvolvimento aeroportuário, PRODETUR II, energia nos eixos do Nordeste, integração elétrica Norte- Sul, irrigação e drenagem, luz no campo, municipalização do turismo, e o nosso mundo rural, distribuídos em nove eixos (Arco Norte, Madeira-Amazonas, Araguaia-Tocantins, Oeste, Sudoeste, Transnordestino, São Francisco, Rede Sudeste e o Sul – Figura 7).

Quanto ao período de 2004 a 2007, o PPA do governo federal ("Plano Brasil de Todos: participação e inclusão") manteve

[...] os conceitos, os fundamentos metodológicos, o modelo de gestão, o Sistema de Informações Gerenciais e de Planejamento (Sigplan) e a forma de organização por programas adotados anteriormente [...], porém se diferencia dos antecessores porque derivou de uma [...] formulação participativa⁵⁴,

que articula cinco dimensões (social, econômica, regional, ambiental e democrática) e a longo prazo visa alcançar a estratégia de

[...] inclusão social e descentralização de renda com crescimento do produto e emprego, desenvolvimento ambientalmente sustentável, redutor das disparidades regionais, dinamizado pelo mercado de consumo de massa, por investimentos e pela elevação da

⁵³ Disponível em: <http://www.abrasil.gov.br/anexos/download/rel_nov-dez_2002.pdf>. Acesso em: 3 jul. 2007. O PPA 2000-2003 tinha como diretrizes estratégicas: consolidar a estabilidade econômica com crescimento sustentado; promover o desenvolvimento sustentado voltado para a geração de emprego e oportunidades de renda; combater a pobreza e promover a cidadania e a inclusão social; consolidar a democracia e a defesa dos direitos humanos; reduzir as desigualdades inter-regionais; promover os direitos de minorias vítimas de preconceito e discriminação. Disponível em: <<http://www.abrasil.gov.br/anexos/anexos2/index.htm>>. Acesso em: 3 jul. 2007.

⁵⁴ CALMON, Kátia M. N.; GUSSO, Divonzir A. A experiência de avaliação do plano plurianual (PPA) do governo federal no Brasil. In: *Planejamento e Políticas Públicas*, Brasília: IPEA, n° 25, p. 27, jun./dez. 2002.

produtividade, e viabilizado pela expansão competitiva das atividades que superem a vulnerabilidade externa [...]⁵⁵.

Para tanto, esse PPA pretendia levar a cabo 374 programas e investir R\$ 1.856 bilhões; em termos espaciais, a estratégia vinculou-se à instituição de nove corredores para o crescimento (Araguaia-Tocantins, Fronteira Norte, Leste, Mercosul, Nordeste, Oeste-Norte, São Francisco, Sudoeste, e o Transmetropolitano). Estes almejavam tanto expandir quanto modernizar a infra-estrutura atual do país e para isso são necessárias as Parcerias Público- Privada (PPP)⁵⁶, cujo projeto piloto de investimentos visava “à recuperação da malha rodoviária federal [...], adequação e duplicação de rodovias e melhorias das infra-estruturas portuária e ferroviária”⁵⁷, que somadas ao previsto para os aeroportos, hidrovias, energia e telecomunicações concorreriam para

[...] a superação de pontos de estrangulamento que poderiam causar sérios obstáculos ao normal funcionamento do setor produtivo, evitando-se, dessa forma, a repetição de situações em que a insuficiência ou a inadequação da oferta de serviços de infra-estrutura possa comprometer as metas de crescimento econômico⁵⁸.

⁵⁵ Disponível em: <http://www.planobrasil.gov.br/texto_base.asp?cod=5>. Acesso em: 4 jul. 2007.

⁵⁶ As PPP remontam a 1992 quando o governo do Reino Unido instituiu as PFI (*Private Finance Initiative*), que foram transformadas (1997) nas *Public-Private Partnerships*. Nesse período predominava a idéia do “Estado Mínimo”, a restrição fiscal e a discussão acerca da eficiência dos serviços públicos em que as PPP foram apresentadas como alternativa aos grandes investimentos públicos, o que foi levado a cabo em Portugal, Itália, Canadá, Austrália, África do Sul, Chile e México; no Brasil sua discussão foi iniciada em 2002 e através da Lei nº 11.079/2004 foram criadas. Sobre as PPPs, Cf. BRITO, Bárbara M. B. de; SILVEIRA, Antonio H. P. Parceria público-privada: compreendendo o modelo brasileiro. *Revista do Serviço Público*, Brasília: ENAE, v. 56, n. 1, p. 07-21, jan./mar. 2005; PEREIRA, Mirlei F. V.; KAHIL, Samira P. Território e neoliberalismo no Brasil: as parcerias público-privado e o uso corporativo do território. In: COLÓQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA, 9., 2007, Porto Alegre. *Programa de las Sesiones*. Porto Alegre: [s.n.], 28 maio /1 jun. 2007, 12 p. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/9porto/mirlei.htm>>. Acesso em: 19 jun. 2007.

⁵⁷ Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br>> e <<http://www.transportes.gov.br>>. Acesso em: 26 maio 2006.

⁵⁸ AZEREDO, Luiz C. L. de. *Investimento em Infra-estrutura no Plano Plurianual (PPA) 2004-2007 – Uma visão geral*. Texto para Discussão, n. 1024, p. 39. Brasília: IPEA, jun. 2004. Isto porque os PPA's anteriores (1996-1999 e 2000-2003) “não conseguiram garantir os recursos para investimentos e tiveram baixo índice de realização. Serviram, contudo, de base para a elaboração do PAC, que incorporou muitas obras inacabadas ou que não saíram do papel na gestão FCH” (In: BRASIL investimentos. *Anuário Exame – Infra-estrutura 2007-2008*. São Paulo: Editora Abril, nov. 2007, p. 16).

No que se refere aos denominados projetos estruturantes, sobressai-se a continuação das obras da Ferrovia Norte-Sul. A isto se deve acrescentar o Plano Nacional de Floresta, o Programa Zoneamento Ecológico-Econômico, bem como o programa de Regionalização do Turismo, e o Plano Agrícola e Pecuário, cuja prioridade deste é o agronegócio a fim de elevar o *superávit* da balança comercial.

Em função dessa “retomada” do planejamento por parte do governo federal, os PPA’s são considerados políticas territoriais e têm uma concepção de ordenamento, que, na verdade,

[...] diz respeito a uma visão macro do espaço, enfocando grandes conjuntos espaciais (biomas, macrorregiões, redes de cidades, etc) e espaços de interesse estratégico ou usos especiais (zona de fronteira, unidades de conservação, reservas indígenas, instalações militares, etc). Trata-se de uma escala de planejamento que aborda o território nacional em sua integridade, atentando para a densidade da ocupação, as redes instaladas e os sistemas de engenharia existentes (de transporte, comunicações, energia, etc). Interessam a ele as grandes aglomerações populacionais (com suas demandas e impactos) e os fundos territoriais (com suas potencialidades e vulnerabilidades), numa visão de contigüidade que se sobrepõe a qualquer manifestação pontual do território. (MORAES, 2005, p. 45).

Cumpre frisar-se que a “retomada” do planejamento emergiu tardiamente, pois o ordenamento territorial é competência da União desde 1988 (artigo 21 da Constituição Federal). Esse começou a ser debatido por força da Lei Federal nº 10.683/2003 através da Secretaria de Políticas de Desenvolvimento Regional, do Ministério da Integração Nacional, a qual até 2006 desenvolveu ações inerentes a oficinas e seminários que subsidiem a construção da Política Nacional de

Ordenamento do Território⁵⁹, sendo que têm emergido as “controvérsias entre setores mais progressistas, vinculados à defesa do meio ambiente e da sociedade local, ao lado de setores ainda retrógrados, para os quais é mais importante tirar vantagens individuais e não coletivas” (BERTONE; MELLO, 2006, p. 147).

Esses fatos se repercutiram de maneira direta ou indireta sobre os estados brasileiros, quando se realçará o Maranhão porque novos elementos e conteúdos redimensionaram a ocupação/ produção do espaço dessa unidade da Federação. Antes, no capítulo dois se fez uma análise da localização regional, da caracterização do meio natural e das controvérsias do estado referido. O capítulo três trata de uma visão retrospectiva, passando pela Colônia, Império e primeiros anos da República, quando em 1920 foi conformado o território atual que é considerado de transição. Os capítulos quatro, cinco e seis analisam as políticas territoriais efetivadas no Maranhão, de 1942 até 2007.

⁵⁹ Sobre este tema, Cf. COSTA, Wanderley M. da. Ordenamento do território: concepção e prática. São Paulo. Dig. 2005. No prelo. MORAES, Antonio C. R. Ordenamento Territorial: uma conceituação para o planejamento estratégico. In: Ministério da Integração Nacional/ Secretaria de Políticas de Desenvolvimento Regional. *Anais da Oficina sobre a Política Nacional de Ordenamento Territorial, realizada em Brasília, em 13-14 de novembro de 2003*. Brasília: MIN/ SPDR, 2005, p. 43-47. BERTONE, Leonor F.; MELLO, Neli A. de. Perspectiva do ordenamento territorial no Brasil: dever constitucional ou apropriação política? In: STEINBERGER, Marília. (Org.). *Território, ambiente e políticas públicas espaciais*. Brasília: Paralelo 15 e LGE Editora, 2006, p. 125-147. RÜCKERT, Aldomar A. A política nacional de ordenamento territorial – Brasil – uma política territorial contemporânea em construção. In: COLÓQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA, 9., Porto Alegre. *Programa de las Sesiones*. Porto Alegre: [s.n.], 28 maio - 1 jun. 2007. 17p. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/9porto/aldomar.htm>>. Acesso em: 19 jun. 2007. Alguns estudos de caso são encontrados em SANTOS, Milton; et alii. *Território, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial*. 2. ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.

CAPÍTULO 2 – LOCALIZAÇÃO REGIONAL E CARACTERIZAÇÃO DO MEIO NATURAL DO MARANHÃO

2.1 A LOCALIZAÇÃO REGIONAL DO MARANHÃO

Desde 1938 cabe ao IBGE a atribuição de dividir o país em regiões a fim de ser subsidiado o planejamento de Políticas Públicas. A partir de critérios díspares, como características físicas, humanas, econômicas e sociais comuns às unidades da Federação, as propostas de regionalização variaram no tempo, desde 1940 até 1970 (atual), e por isso ora incluíam, ora excluíam estados.

Registre-se, porém, que, com base em características físicas (clima, relevo e vegetação), e pretendendo reforçar a imagem da nação através do ensino da Geografia, em 1913 foi apresentada aquela que é considerada a primeira proposta de regionalização do país, o qual foi dividido em cinco “Brasis”: Meridional; Oriental; Central; Setentrional; e Norte Oriental em que o Maranhão foi incluído, juntamente com os estados do Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas⁶⁰.

Com o advento do IBGE seguiram-se mais quatro regionalizações. A primeira remonta a 1940 e, além das características físicas, baseou-se nos aspectos econômicos, sendo definidas cinco regiões: Sul, incluindo São Paulo e a capital federal (Rio de Janeiro); Centro, à qual foi agregado Minas Gerais; Este, composto pela Bahia, Espírito Santo e Sergipe; o Nordeste incluía Alagoas, Paraíba, Pernambuco, Rio Grande do Norte e o Ceará; o Norte abrangia o território do Acre, os estados do Amazonas, Pará, Maranhão e Piauí. Naquela de 1945 o Brasil passou a

⁶⁰ Convém ressaltar que, antes dessa primeira proposta oficial, foram publicadas outras, a exemplo da de André Rebouças (1889) que dividiu o Brasil em dez “zonas agrícolas” e a de Elisée Reclus (1893), a qual propôs oito “regiões naturais”. Cf. GUIMARÃES, Fábio M. S. Divisão regional do Brasil. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, ano 50, n° especial, tomo 1, p. 10-66, 1988. SILVA, Moacir. *Geografia dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1949, p. 9-21.

ter sete regiões: Norte, acrescida do território de Rio Branco (atual estado de Roraima) e do território do Amapá; Centro-Oeste, na qual foram criados os territórios de Guaporé e de Ponta Porã; Sul, que contava com São Paulo, e foi instalado o território de Iguaçu; Leste Meridional, composto pelo Espírito Santo, Minas Gerais e Rio de Janeiro; Leste Setentrional, integrado pela Bahia e Sergipe; Nordeste Oriental abrangia Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Pernambuco, Rio Grande do Norte e o Ceará; o Piauí e o Maranhão compunham o Nordeste Ocidental.

Na proposta de 1950 as regiões voltaram a ser cinco (Norte, Nordeste, Centro-Oeste, Leste, e Sul). As principais alterações foram a extinção dos territórios de Ponta Porã e de Iguaçu, a transformação do Acre em estado, o território de Roraima passou a ser denominado de Rio Branco, o Maranhão e o Piauí voltaram a pertencer ao Nordeste, enquanto o Leste era composto por Sergipe, Bahia, Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro.

A classificação de 1970 manteve o Brasil dividido em cinco regiões (Norte, Nordeste, Centro-Oeste, Sudeste, e Sul), apresentando como novidades a inclusão da Bahia e de Sergipe no Nordeste (em que ficou mantido o Maranhão); a criação da região Sudeste, na qual foram agrupados os estados do Espírito Santo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo. Apesar das mudanças da Constituição Federal de 1988⁶¹, essa classificação ainda está em vigor e será aqui adotada haja vista que localiza o atual estado do Maranhão na porção ocidental da macrorregião Nordeste do país.

⁶¹ A Constituição Federal de 1988 manteve as atuais regiões, mas o estado do Tocantins foi criado com a divisão de Goiás e incorporado à região Norte. Os territórios do Amapá, Rondônia e Roraima foram transformados em estados. O território de Fernando de Noronha foi extinto e incorporado ao estado de Pernambuco.

2.2 A CARACTERIZAÇÃO DO MEIO NATURAL

2.2.1 RELEVO

No Maranhão, o relevo pode ser descrito como uma plataforma que deriva “da evolução paleográfica da bacia sedimentar, cuja formação se estendeu do início do Paleozóico ao final do Mesozóico”⁶², apresentando-se pouco acidentado visto que declina do sul (Chapada das Mangabeiras, com ponto culminante de 809 m) para o norte no sentido do Oceano Atlântico (Figura 8), passando pela Baixada Maranhense⁶³, e em que se localiza a capital, São Luís (cuja altitude média é de 24,39 metros).

O relevo do referido estado não possui limitações expressivas à ocupação e uso antrópico, haja vista que 72,8% de seu território são constituídos de terras com altitudes inferiores a 200 metros e as terras mais elevadas (superiores a 600 metros) equivalem a apenas 3,1% (Quadro 1) e se concentram no sul.

Quadro 1 - Maranhão: classificação do relevo em altitude, 1991.

Altitudes (m)	Área	
	Km ²	(%)
0-100	110.102	33,5
100-200	129.165	39,3
200-300	56.859	17,3
300-600	22.349	6,8
600-900	10.188	3,1
Total	328.663 ⁶⁴	100,00

Fonte: BRASIL, 1991a, p. 19.

⁶² MARANHÃO. *Atlas do Maranhão*. Gerência de Planejamento e Desenvolvimento Econômico. São Luís: GEPLAN, 2002, p. 18.

⁶³ Por Baixada Maranhense “entende-se a importante faixa de planícies de nível de base, formadas a partir de fundos de uma paleorreentrância regional da costa maranhense, parcialmente colmatada por depósitos fluviais, fluviolacustres e fluviomarinhas, [...] que apresenta [...] diversificação em termos de mosaico terra/águas, tipologias de águas, condições ecológicas e agrupamentos bióticos”. (AB’SÁBER, Aziz N. *A Amazônia: do discurso à práxis*. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2004, p. 104 e 92).

⁶⁴ A extensão territorial do Maranhão era de 328.663 km² (BRASIL. Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis/Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Turismo do Maranhão. *Diagnóstico dos principais problemas ambientais do Estado do Maranhão*. IBAMA-PNMA/SEMATUR. São Luís: Lithograf, 1991a). Foi atualizada para 331.983,293 km² conforme a Resolução da Presidência do IBGE de N° 05, de 10/10/2002, publicada no Diário Oficial da União de 11/10/2002, pois “os cálculos analíticos foram efetuados a partir de plataformas computacionais mais evoluídas, além de sistemas de projeção melhor adequados ao cálculo de áreas territoriais”. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/cartografia/default_territ_area.shtml>. Acesso em: 13 jul. 2007.

Figura 8 - Mapa de altitude e profundidade do Maranhão, 2006.
Fonte: FEITOSA, A. C.; TROVÃO, J. R., 2006, p. 71.

O estado do Maranhão possui duas grandes unidades morfológicas: o planalto que ocorre do centro para o sul e tem cotas entre 200 e 900 metros; e, a planície que se localiza do centro para o norte e possui altitudes abaixo de 200 metros (BRASIL, 1991a).

A essas duas grandes unidades, vinculam-se cinco formações geomorfológicas⁶⁵: 1) chapadões, chapadas e “cuestas” – ocupam quase toda a porção meridional e equivalem a prolongamentos da superfície mais elevada do Brasil Central, as quais se reduzem em altitude à medida que avançam para o norte; 2) superfície maranhense com testemunhos – corresponde à área aplainada durante o ciclo Velhas na qual predominam testemunhos tabulares da superfície de cimeira, que ocorrem predominantemente do centro para o litoral (norte); 3) golfão maranhense - deriva “do intenso trabalho de erosão fluvial do Quaternário antigo, posteriormente colmatada, originando uma paisagem de planícies aluviais, ilhas, lagoas e rios divagantes [...] sendo [...] o coletor do principal sistema hidrográfico do Maranhão” (BRASIL, 1991a, p. 20) para aonde convergem rios como o Itapecuru, Mearim, Munim e Pindaré, assim como é o divisor dos litorais oriental e ocidental; 4) os Lençóis maranhenses localizam-se no litoral oriental, cuja faixa litorânea é composta por campos de dunas, lagoas e restingas; 5) o litoral em rias ocupa a faixa ocidental, em que o ambiente lodoso e a ação das marés concorrem para o porte arbóreo dos mangues.

⁶⁵ BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Atlas do Estado do Maranhão*. Rio de Janeiro: IBGE, 1984.

2.2.2 SOLOS E APTIDÃO AGRÍCOLA

Em função da predominância da litologia sedimentar do Maranhão, foram identificados dezenove tipos de solo⁶⁶ cuja variação e ocorrência contribuem para serem agrupados nos oito mais expressivos e que correspondem a 98,46% do território (Quadro 2).

Quadro 2 - Maranhão: principais tipos de solo, 2002.

Classe de solos	Área (km ²)	Participação no total (%)
Latossolos	116.544,5	34,96
Podzólicos	88.208,5	26,46
Plintossolos	50.638,3	15,19
Areias Quartzosas	27.936,0	8,38
Litólicos	25.769,2	7,73
Gleissolos	7.367,4	2,21
Solos indiscriminados de Mangue	7.167,4	2,15
Terra roxa estruturada	4.600,4	1,38
Solos aluviais	2.633,6	0,79
Vertissolos	1.233,5	0,37
Planossolos	1.000,1	0,30
Cambissolos	266,7	0,08
Total	333.365,6 ⁶⁷	100,00

Fonte: MARANHÃO, 2002, p. 20.

No estado do Maranhão, o solo mais representativo (34,96% do território) é o Latossolo que agrupa os subtipos Amarelo, Vermelho-Escuro, e Roxo; destes, o Latossolo Amarelo representa 32,91% da superfície da referida unidade da Federação. Esses solos possuem “baixa fertilidade natural” e são “exigentes em corretivos e fertilizantes químicos e orgânicos” (BRASIL, 1991a, 23), ocorrendo no centro-sul e leste do estado em “áreas de topo das chapadas, ora baixas e dissecadas, a poucos metros acima do nível das várzeas, ora altas e de extensões

⁶⁶ Cf. BRASIL. Ministério de Minas e Energia. *Projeto RADAM* – levantamento de recursos naturais. Rio de Janeiro: MME/DNPM, 1973. 30v; BRASIL. Ministério da Agricultura. *Aptidão agrícola das terras do Maranhão*. Brasília: MA/SNPA, 1979. BRASIL, 1984. BRASIL. Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária. *Levantamento exploratório* – reconhecimento de solos do Estado do Maranhão. Rio de Janeiro: EMBRAPA/SNCS, v. I e II, 1986.

⁶⁷ Convém ressaltar que essa área foi calculada pelo Laboratório de Geoprocessamento da Universidade Estadual do Maranhão e não tem correspondência com a oficial (aqui utilizada) e que foi definida pelo IBGE (Resolução nº 05/02), cuja superfície é de 331.983,293 km². Cf. nota 1.

consideráveis, apresentando relevo plano com pequenas e suaves ondulações” (MARANHÃO, 2002, p. 20).

Os solos Podzólicos (Vermelho-Amarelo, Vermelho-Amarelo Concrecionário, e o Acizentado) ocorrem, sobretudo no oeste maranhense, ocupam os topos e as encostas das chapadas com relevo que varia: a) de plano ao suave ondulado, cujas terras são “agricultáveis com o controle da acidez, da fertilidade e da erosão”; b) até o fortemente ondulado em que as áreas “devem ser preservadas com a vegetação nativa” (BRASIL, 1991a, p. 23); ressalte-se que os Podzólicos Vermelho-Amarelos são “um dos principais suportes dos babaçuais nativos” (MARANHÃO, 2002, p. 20).

Os Plintossolos, que ocupam 15,19% do território maranhense se caracterizam pela baixa fertilidade natural e acidez elevada, ocorrendo com mais frequência no setor oeste e possuindo “em geral relevo plano, adequado para o uso da mecanização agrícola” (BRASIL, 1991a, p. 23).

As Areias Quartzosas abrangem ainda o subtipo das marinhas e dunas, as quais são pouco desenvolvidas, arenosas, fortemente ácidas e têm fertilidade natural muito baixa, e por isso são consideradas impróprias à exploração agrícola.

Os demais solos correspondem a apenas 15,01% da superfície estadual referida, dos quais somente a Terra Roxa Estruturada (1,38%) e os Cambissolos (0,08%) possuem fertilidade natural expressiva.

Excetuando-se as águas interiores que equivalem a apenas 1,25% da superfície total, o estado do Maranhão possui somente 6,16% de suas terras sem aptidão agrícola; do restante, 41,92% correspondem a áreas agricultáveis, 25,63%

atêm-se à silvicultura e pastagem natural, e os demais 25,04% relacionam-se à pastagem plantada⁶⁸.

2.2.3 CLIMA

A proximidade do estado do Maranhão em relação à linha do Equador, aliada a sua localização entre a Amazônia (quente e úmida) e o restante do Nordeste (quente e seco), à maritimidade oriunda do Oceano Atlântico, ao relevo, à extensão territorial e à cobertura vegetal, tudo isto concorre para que do ponto de vista climático seja caracteristicamente de transição entre o clima úmido e o semi-árido, pois: a temperatura média anual oscila entre 21,8 °C (mínima) e 31,9 °C (máxima) com média de 26,2 °C; a precipitação pluviométrica varia de 800 mm até pouco mais de 2.800 mm, cujo “período chuvoso compreende os meses de outubro a maio, [...] sendo que de janeiro a abril se concentram [...] 63% do total anual, que corresponde a 1.557 mm. O quadrimestre junho-julho-agosto-setembro é o mais seco, representando apenas 10% deste total anual” (MARANHÃO, 2002, p. 34); a umidade relativa do ar é mínima no período seco (68%) alcançando o máximo de 86% no período chuvoso.

Algumas tentativas foram procedidas no sentido de classificar o clima dessa unidade da Federação, a exemplo de Lopes (1970), que o considerou como sendo amazônico⁶⁹; com base nas fórmulas climáticas de *Thorntwaite*, o governo estadual no “Atlas do Maranhão”, de 2002, admite que este é abrangido por quatro tipos climáticos: 1) Clima Úmido do tipo B1 – ocorre em parte do litoral, incluindo o Golfão Maranhense, e se prolonga para o sudoeste na direção da Floresta Amazônica e dos cerrados, passando pela Baixada. Particulariza-se por apresentar moderada deficiência hídrica entre junho a setembro; 2) Clima Úmido do tipo B2 – predomina no

⁶⁸ BRASIL. Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis/Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Turismo do Maranhão. *Diagnóstico dos principais problemas ambientais do Estado do Maranhão*. IBAMA-PNMA/SEMATUR. São Luís: Lithograf, 1991a, tabela 6, p. 24.

⁶⁹ LOPES, Raimundo. *Uma região tropical*. Rio de Janeiro: Fon-fon & Seleta, 1970.

extremo noroeste, localizando-se na Floresta Amazônica mais típica. Peculiariza-se pela pequena ou ausência de deficiência hídrica; 3) Clima Subúmido Seco do tipo C1 – prolonga-se de nordeste para sudoeste e se destaca pelo pouco ou nenhum excesso hídrico ao ano; 4) Clima Subúmido do tipo C2 – ocorre no litoral oriental direcionando-se para o centro-oeste e o sul, em que se sobressai a moderada deficiência hídrica nos meses de junho a setembro (MARANHÃO, 2002) - Figura 9.

2.2.4 RECURSOS HÍDRICOS

Devido a sua localização geográfica, o Maranhão se destaca por integrar a Amazônia Legal, possuir o segundo litoral do país (640 km à beira do Oceano Atlântico) e ter os rios predominantemente perenes e caudalosos (LOPES, 1970), cuja drenagem é exorréica. Os recursos hídricos atêm-se às bacias hidrográficas, bacias lacustres e águas subterrâneas, contudo, a semi-aridez e a desertificação questionam o discurso da abundância de águas.

As bacias hidrográficas ocupam uma área de 325.650 km², distribuídos em três limítrofes (35,4%) e nove internas (64,6%) – Quadro 3 e Figura 10 -, sendo que o relevo de planície concorre para que rios como o Itapecuru, Mearim e Pindaré apresentem potencial de navegabilidade.

Figura 9 - Mapa dos tipos de clima do Maranhão, 2002.
Fonte: MARANHÃO, 2002.

Quadro 3 - Maranhão: bacias hidrográficas, 2002.

Bacias	Rio Principal	Área (km ²)	% sobre o total	Extensão (km)
Limítrofes	Parnaíba	69.000	21,2	1.282
	Gurupi	16.000	4,9	800
	Tocantins	30.300	9,3	440
	Subtotal	115.300	35,4	-
Internas do Golfão Maranhense	Itapecuru	54.300	16,7	1.090
	Mearim	56.200	17,3	966
	Munim	15.800	4,8	275
	Pindaré	40.400	12,4	558
do Litoral Occidental	Maracaçumé	7.700	2,4	150
	Pericumã	10.800	3,3	126
	Turiação	13.400	4,1	720
do Litoral Oriental	Periá	5.000	1,5	70
	Preguiças	6.750	2,1	125
	Subtotal	210.350	64,6	-
Total	-	325.650	100,00	-

Fonte: MARANHÃO, 2002, p. 14.

No Maranhão, as bacias lacustres localizam-se predominantemente na Baixada Maranhense, “cuja área encontra-se sob o domínio de depósitos fluviais, fluvio-lacustres e fluvio-marinhos. Os campos aluviais da Baixada são drenados pelos cursos dos Baixos Pindaré, Mearim, Grajaú e afluentes que deságuam na Baía de São Marcos” (BRASIL, 1991a, p. 41), em que se sobressaem as dos lagos Açu, Cajari, Formoso, Jardim, Maracaçumé, Penalva e Viana, assim como a do lago Santo Amaro/ Travosa, localizado no litoral oriental.

Em função do excedente hídrico derivado dos altos índices pluviométricos e da estrutura geológica porosa, o estado do Maranhão apresenta “elevado potencial de águas subterrâneas” (SUDENE 1980 *apud* BRASIL, 1991a, p. 41), que “são

Figura 10 - Mapa das bacias hidrográficas do Maranhão, 2002.
Fonte: MARANHÃO, 2002.

apropriadas para o consumo humano e outros fins” (SDR/ PEI 1987 *apud* Brasil, 1991a, p. 42), sendo que estes últimos ainda precisam ser melhor determinados.

2.2.5 COBERTURA VEGETAL

As condições edáficas e a situação biogeográfica, que é de transição entre os climas subúmido e úmido da macrorregião Norte e o clima semi-árido do Nordeste, concorrem para que a cobertura vegetal do estado do Maranhão seja heterogênea (BRASIL, 1984 e 1991a; MARANHÃO, 2002). Pode, contudo, ser sintetizada em cinco tipos que incluem “desde ambientes salinos com presença de manguezais, passando por campos inundáveis, cerrados e babaçuais, até vegetação florestal [...] com características amazônicas”⁷⁰ (Figura 11).

Os manguezais constituem a cobertura vegetal de “grande poder de regeneração, [...] ocorrendo normalmente em ambientes salino e salobro, que acompanham os cursos dos rios, instalando-se nas áreas que sofrem influência das marés” (MARANHÃO, 2002, p. 22). Localizam-se na costa e concentram-se no litoral ocidental que por ser mais preservado têm porte arbóreo com até 30 metros, sendo que o extinto Instituto de Recursos Naturais do Maranhão estimou em 1976 sua área em 602.300 hectares (*apud* BRASIL, 1991a, p. 47) os quais, todavia, foram indicados recentemente para a instalação de empreendimentos de carcinicultura⁷¹. Sobressaem-se três espécies: *Rhizophora mangle* (mangue vermelho); *Avicenia nitida* (mangue siriba); e, *Laguncularia racemosa* (mangue branco).

⁷⁰ MUNIZ, Francisca H. A vegetação da região de transição entre a Amazônia e o Nordeste, diversidade e estrutura. In: MOURA, Emanuel G. de. (Org.). *Agroambientes de transição – entre o trópico úmido e o semi-árido do Brasil*; atributos; alterações; uso na produção familiar. São Luís: UEMA, 2004, p. 56.

⁷¹ MARANHÃO. Gerência de Estado de Agricultura, Pecuária e Desenvolvimento Rural. *Zoneamento Costeiro do Estado do Maranhão*. São Luís: GEAGRO/IICA, 2003b.

Figura 11 - Cobertura vegetal do Maranhão, 2004.

Fonte: MUNIZ, 2004. Adaptação: FERREIRA, A. J. de A., 2007.

Os campos inundáveis são formados predominantemente pelas gramíneas, ciperáceas, arbustos e subarbustos os quais podem ocorrer: 1) *no litoral*, de onde se expandem ao longo dos cursos d'água “e nas depressões fechadas sujeitas a inundações sazonais”; 2) *na Baixada*, que se caracteriza pelas “formações abertas, rasteiras, relacionadas com solos Gleissolos em áreas planas, inundáveis, com fisionomia campestre, onde, atualmente são mais aproveitados com pecuária extensiva de bovinos e bubalinos” (MARANHÃO, 2002, p. 22).

Os cerrados correspondem “a aproximadamente 40% do território do Maranhão, englobando várias formas de vegetação com diferentes tipos estruturais, relacionados principalmente a um gradiente de biomassa, variando desde o campo sujo, campo cerrado, cerrado (*strictu sensu*), até o cerradão” (MUNIZ, 2004, p. 62), cujas espécies predominantes são o barbatimão (*Stryphnodendron barbatiman*), a fava d'anta (*Dimorphandra gardneriana*) e o pequi (*Caryocar brasiliensis*). Ocorrem, principalmente nas chapadas do sul (Alto Parnaíba, Balsas, Carolina, São Domingos do Azeitão) e se expandem para o relevo aplainado do leste (Anapurus, Chapadinha, Urbano Santos, Vargem Grande), equivalendo a aproximadamente 4,1 milhões de hectares⁷².

A Floresta Amazônica Maranhense⁷³, que ocorre no oeste e na década de 1950 correspondeu a 46% do estado, atualmente é representada por “matas de cipó, nas áreas mais úmidas, e matas secas, mais a leste e ao sul do limite de distribuição da floresta” [...], nas quais, entre outras, se sobressaem as “Leguminosae, Sapotaceae, [...] Euphorbiaceae, Apocynaceae, Rubiaceae”, além da “*Tabebuia impetiginosa* (ipê-roxo)” – Muniz (2004, p. 58, 59 e 60).

A Floresta de Babaçu (*Orbignya spp*), que ocorre no Maranhão, equivale a 53% da área total (196.370 km²) dessa palmácea no Brasil⁷⁴; ocupa o centro e se estende pelo nordeste-sudeste, noroeste, e sudoeste, tendo por isso grande

⁷² Segundo Andrade e Serrão (2000 *apud* Becker, 2004), dos 166,5 milhões de hectares adicionados ao domínio da floresta tropical (Amazônia Clássica) no Brasil, o bioma cerrado ocupava 95,2 milhões de hectares, incluindo os 4,1 milhões do Maranhão.

⁷³ É mais conhecida como a Pré-Amazônia Maranhense, a qual foi classificada como uma “região ecológica” e ocupava 10.000.000 de hectares localizados entre o rio Gurupi (oeste), a Baixada Maranhense (litoral) e o Alto Sertão (sul). Cf. MARANHÃO. Superintendência de Desenvolvimento do Maranhão. *Novo zoneamento do Estado do Maranhão*. São Luís: SUDEMA, 1972.

⁷⁴ MAY, Peter H. *Palmeiras em chamus; transformação agrária e justiça social na zona do babaçu*. São Luís: EMAPA/FINEP/Fundação Ford, 1990.

expressão em termos econômico, social e energético⁷⁵. Pode ser considerada vegetação secundária, quando “em grupamentos compactos” que derivam

[...] da ocupação e devastação da floresta estacional perenifolia aberta com babaçu que, por processos que incluem desde a retirada de árvores de valor econômico, até abertura de áreas, utilizando o fogo, para empreendimentos agropecuários, possibilitou o aumento da densidade do babaçu, que se constitui na única espécie dominante (MUNIZ, 2004, p. 60-61).

2.3 AS CONTROVÉRSIAS E O ATUAL MARANHÃO DE TRANSIÇÃO

Em que pese as classificações oficiais que consideravam o Maranhão como pertencente à região Norte Oriental (1913), Norte (1940), Nordeste Ocidental (1945), e Nordeste (1950 e 1970), alguns estudiosos vinculados à Geologia, Economia, Geografia, Sociologia, Antropologia, entre outros ramos do conhecimento, advogam que o Maranhão é um “Estado de Transição”. Entre esses se destaca Orlando Valverde, que enquanto geógrafo do IBGE não concordava com a classificação regional desse órgão oficial, pois na Conferência de Abertura do II Encontro de Geografia do Nordeste, que se realizou em João Pessoa, em 1978, enfatizou que “naquilo que eu falar hoje sobre o Nordeste, não está incluído o Maranhão” (*apud* TROVÃO, 1989, p. 21), o que já estava indicado em “Geografia econômica e social do babaçu no Meio-Norte”⁷⁶.

Face a essa controvérsia, que não é tão recente, o governo federal tentou encerrá-la através da Lei nº 1.806/1953 que considerou amazônica toda área do Maranhão localizada a oeste do meridiano de 44°. Isto como forma de integrar esse

⁷⁵ Isto porque “o babaçu tem amplas e vantajosas possibilidades de se tornar alternativa à matriz energética local e nacional. Para tanto, a lei do Babaçu Livre deve ser ampliada e ganhar mais força, assim como investimentos, principalmente públicos, devem ser incrementados em P&D a fim de que o aproveitamento, há tempo perseguido e conhecido, seja otimizado [...] de maneira que [...] articulem todos os agentes envolvidos e relevem as recomendações dos pesquisadores e das quebradeiras de coco, os quais já revelam preocupação com técnicas de manejo adequadas ambientalmente e socialmente justas”. Cf. FERREIRA, Antonio J. de A. O babaçu enquanto alternativa energética no Maranhão: possibilidades. *Ciências Humanas em Revista*, São Luís: Edufma, v. 3, n. 2, p. 199, 2005.

⁷⁶ Cf. VALVERDE, Orlando. Geografia econômica e social do babaçu no Meio-Norte. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, ano XIX, n. 1, p. 381-420, out./dez. 1957.

estado às ações da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), que foi extinta em 1966 e transformada na Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) por força da Lei nº 5.173, a fim de ofertarem-se incentivos fiscais com o intuito de induzir a ocupação e o desenvolvimento. Essa posição foi mantida com o artigo 45 da Lei Complementar nº 31/1977 que ampliou a área da Amazônia Legal, incluindo a referida área maranhense, que abrange 75% dos atuais 217 municípios dessa unidade da Federação. Os outros 25% das municipalidades maranhenses eram jurisdictionados à Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE).

A interpretação de que o Maranhão é um “Estado de Transição” foi defendida pelo geógrafo maranhense Raimundo Lopes. Este, em “Uma Região Tropical”, de 1970, indicou que a mata localizada no oeste é semelhante à “hiléia” e, por isso, classificou o clima como amazônico, sendo que a mencionada se localiza “entre a baixada e o planalto, sob o ponto de vista do relevo, como entre a mata e o sertão sob o ponto de vista da flora”⁷⁷. As reflexões anteriores aparecem no estudo de Mário de Melo, para quem o “Maranhão é no mínimo diferente” e o classificou como pertencente ao Meio-Norte, juntamente com o Piauí⁷⁸. Meio-Norte também é atribuição do Ministério do Meio Ambiente para um dos nove ecossistemas brasileiros que ocorre entre o leste do Maranhão e o oeste do Piauí, ocupando 164.201 km² que resulta da “interpenetração das floras amazônica, central e da caatinga, que [...] dá lugar a um complexo ou mosaico de ecossistemas de transição. O clima, da mesma forma que a flora que dele resulta, varia entre tropical quente sub-úmido –

⁷⁷ Ver: LOPES, op. cit., p. 111.

⁷⁸ Cf. MELO, Mário L. de. *O Meio-Norte*. Recife: SUDENE, 1983.

característico dos limites do cerrado com a pré-amazônia – a semi-árido, característico das caatingas”⁷⁹.

Esse caráter de transição também aparece em documentos oficiais do tipo Atlas (1984 e 2002) e até no último diagnóstico dos principais problemas ambientais⁸⁰ é revelado que o

[...] Estado do Maranhão situa-se numa posição de transição entre três macrorregiões brasileiras: Norte, Nordeste e Centro-Oeste, apresentando características climatológicas e especialmente fitogeográficas típicas destas três macrorregiões (BRASIL, 1991a, p. 17).

Apesar de serem admitidos somente quatro tipos climáticos na referida unidade da Federação, os quais vão “desde o sub-úmido seco, predominando no Sudeste [...] até o úmido, predominando no extremo Noroeste” (MARANHÃO, 2002, p. 36), no leste desse estado há evidências do clima semi-árido. Contudo, a disputa por recursos financeiros levou pessoas e entidades a não aceitarem e/ ou reconhecerem estudos que revelam/ advogam que nesse estado há semi-árido, a exemplo do que ocorreu no Fórum Paralelo da Articulação do Semi-Árido (ASA) que aconteceu em Recife-PE, em julho de 1999, e o verificado no I EcoASAMaranhão e no III Encontro Nacional de Articulação no Semi-árido Brasileiro, que se realizou em novembro de 2002, em São Luís. Tais evidências são constatadas quando se utiliza a classificação de *Thornthwaite* (1948), a qual usa como critérios a alta temperatura, grande evapotranspiração real e potencial, e baixa umidade. Essas também foram ratificadas

⁷⁹ Ver: BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. *Os ecossistemas brasileiros e os principais indicadores de desenvolvimento*: subsídios ao planejamento da gestão ambiental. Brasília: MMA, 1995, p. 11.

⁸⁰ Cf. BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Atlas do Estado do Maranhão*. Rio de Janeiro: IBGE, 1984; BRASIL. Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis/ Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Turismo do Maranhão. *Diagnóstico dos principais problemas ambientais do Estado do Maranhão*. São Luís: Lithograf, 1991a; MARANHÃO. Gerência de Planejamento e Desenvolvimento Econômico. *Atlas do Maranhão*. São Luís: GEPLAN, 2002.

por Nimer (1989 *apud* Nogueira, 2003)⁸¹ e reconhecidas pela Convenção das Nações Unidas de Combate à Desertificação.

Tais evidências foram ampliadas em 2007 com a publicação de dados relativos a 46 municípios maranhenses localizados no leste (Anexo A), cuja análise se baseou no Índice de Aridez, Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), e Índice de Exclusão Social, revelando que mesmo "por falta de informações que viabilizassem a estimativa do índice de aridez" para 31 municípios, dos 15 que foram analisados, dois foram classificados como de clima árido (Buriti Bravo e Colinas) e treze (Barreirinhas, Benedito Leite, Brejo, Caxias, Codó; Chapadinha, Loreto, Matões, Santa Quitéria, Timbiras; Timon, Tutóia e Urbano Santos) foram incluídos como de clima semi-árido. Isto, contudo, e por analogia sustentada nas "características de precipitação de chuvas e de evapo-transpiração potencial semelhante" para os outros 31 municípios que ficaram de fora da estimativa concorre para a confirmação da existência do clima semi-árido no estado do Maranhão; o IDH médio dos 1.290 municípios brasileiros já reconhecidos pelo Ministério da Integração Nacional como do semi-árido, em 2004 equivalia a 0,648, valor este que seria reduzido para 0,644 se aos mesmos fossem incluídos os 46 maranhenses, cujo IDH correspondia a 0,570; "o percentual médio de exclusão social nos 46 municípios do semi-árido maranhense que é de 58,04%, é maior do que a média observada para todos os demais municípios do semi-árido (sem a participação dos municípios maranhenses) que é de 45,85%"⁸².

Com base nesses dados, o autor antes referido concluiu que eles

⁸¹ Cf. THORNTHWAITE, C. W. An approach towards a rational classification of climate. *Geographical Review*, London, 38 (1): 55-94, 1948; NOGUEIRA, José A. Leste maranhense: região vulnerável às secas. *Nascentes*. São Luís: ASAMaranhão, ano 1, n. 1, p. 5-6, out. 2003; MALHEIROS, João O. A ASA e o Semi-Árido no Maranhão. *Nascentes*. São Luís: ASAMaranhão, ano 1, n. 1, p. 2-4, out. 2003.

⁸² LEMOS, José de J. S. Inserção do Maranhão no semi-árido brasileiro. In: CONGRESSO DA SOCIEDADE BRASILEIRA DE ECONOMIA, ADMINISTRAÇÃO E SOCIOLOGIA RURAL, XLV., 2007, Londrina. *Anais*. Londrina: Sociedade Brasileira de Economia, Administração e Sociologia Rural, 2007. p. 13, 16 e 19.

[...] corroboram, em definitivo, com a assertiva de que tecnicamente, existem 46 municípios maranhenses que tem indicadores sociais e econômicos aquém daqueles observados no conjunto dos municípios que atualmente pertencem ao Semi-Árido brasileiro. Como estes municípios também apresentam Índices de Aridez que os colocam na faixa de Semi-Árido ou Árido, acredita-se que, de um ponto de vista técnico, não há porque rejeitar a hipótese de que os 46 municípios maranhenses, listados em anexo, não fazem parte dessa região, e por causa disso, deva fazer jus a todos os mecanismos de políticas públicas diferenciadas que são direcionadas para os municípios carentes dessa região (LEMOS, 2007, p. 18).

O mencionado trabalho foi apresentado e debatido durante o I Seminário Estadual sobre o Semi-Árido e Prevenção à Desertificação, o qual se realizou nos dias 07 e 08 de dezembro de 2007, na capital maranhense. Concorreu ainda para que o Deputado Federal Carlos Brandão apresentasse, nesse mês, à Câmara dos Deputados, requerimento solicitando “o envio de Indicação ao Poder Executivo, sugerindo que o Ministério da Integração Nacional promova a revisão da delimitação da área do semi-árido, nela incluindo os municípios dos estados do Piauí e do Maranhão situados a leste do meridiano de 44^o”. Tal entendimento foi corroborado através de estudos empíricos concernentes aos municípios de Grajaú⁸³ e Loreto⁸⁴, os quais apresentaram condições de semi-aridez uma vez que ficaram, respectivamente, na faixa de índice de aridez de 0,41 e 0,39, isto é, abaixo do máximo (0,50) definido pela Convenção da Nações Unidas de Combate à Desertificação.

Tratando-se da cobertura vegetal e apesar de Muniz (2004) reconhecer somente cinco tipos (manguezais, campos inundáveis, cerrados, babaçuais e vegetação florestal), Brasil (1991a, 2002 e 2004b) revela a existência de caatinga no Maranhão. Considerando que esta cobertura “é uma vegetação bastante heterogênea

⁸³ ELOI, Carlos M. de A. Ocorrência de semi-árido dentro do Estado do Maranhão no município de Grajaú segundo a equação definida pela Convenção das Nações Unidas de Combate à Desertificação (UNCCD). In: CONGRESSO BRASILEIRO DE AGROMETEOROLOGIA, 15, 2007. Aracaju. *Anais*. Aracaju: SBAGRO, 2007. p. 107-113.

⁸⁴ ELOI, Carlos M. de A.; et alii. Condições de semi-aridez no município de Loreto-MA, segundo a equação definida pela Convenção das Nações Unidas de Combate à Desertificação (UNCCD). In: CONGRESSO BRASILEIRO DE METEOROLOGIA, 15, 2008. São Paulo. *Anais*. São Paulo: SBMET, 2008. p. 120-133.

e complexa, uma vez que se apresenta sob diversos aspectos fisionômicos, desde a forma de moitas baixas, até a de mata fechada” (BRASIL, 1991a, p. 54), ela recebe dois tipos de denominação: na região do Baixo Parnaíba, mais precisamente nos municípios de Santa Quitéria, São Bernardo e Urbano Santos, ela é conhecida como caatinga; nos municípios de Coroatá e Vargem Grande é cognominada de carrasco. Ressalte-se que de acordo com Geotécnica & Acqua-plan (1975 *apud* BRASIL, 1991a), entre as espécies representativas da caatinga maranhense destacam-se a *Astronium urundeuva* (aroeira), *Caesalpinia bracteosa* (catingueira), e *Minosa caesalpiniiifolia* (sabiá). A isto se deve adicionar que, de um total de 72.391.720 hectares da “cobertura vegetal nativa remanescente” da macrorregião Nordeste, em 1990, o Maranhão possuía 14.532.100 hectares distribuídos em uma tipologia vegetal que incluía 14.000 hectares de caatinga e 1.494.100 hectares de Áreas de Tensão Ecológica, sendo que esta última resulta da “interpenetração de elementos da vegetação original e contatos edáficos e edafoclimáticos entre dois ou mais Ecossistemas”⁸⁵. Cumpre frisar-se que, mais recentemente, foi revelado que no Maranhão o “bioma caatinga” equivale a 39.062,50 km² ou 3,76% da superfície estadual, onde viviam 645.793 habitantes, em 2000⁸⁶. Tais indicações, contudo, encontram resistências daqueles que relacionam o clima semi-árido só à presença da caatinga e não admitem que no Maranhão “o semi-árido se apresenta [...] em uma região de transição, com complexas características na vegetação e no clima, oriunda

⁸⁵ Esses dados foram obtidos de FUNATURA, Itto. Diagnóstico e avaliação do setor florestal brasileiro (relatórios estaduais preliminares). Brasília, 1994. In: BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. *Os ecossistemas brasileiros e os principais macrovetores de desenvolvimento: subsídios ao planejamento da gestão ambiental*. Brasília: MMA, 1995, p. 51.

⁸⁶ Cf. Conselho Nacional de Reserva da Biosfera da Caatinga (Brasil). *Cenários para o bioma caatinga*. Recife: SECTMA, 2004, p. 40 e 41.

da mudança entre a floresta equatorial da Amazônia e da vegetação de Savana, com faixas de tensão ecológica”⁸⁷.

Essas controvérsias têm sido clareadas desde 2004 quando foi reconhecido que o estado do Maranhão possui caatinga, semi-aridez e, conseqüentemente, Áreas Suscetíveis à Desertificação classificadas na categoria de Áreas de Entorno das Áreas Semi-Áridas e Subúmidas Secas que incluem 26 municípios, os quais ocupam 41.242,4 km² em que viviam 661.142 pessoas, em 2000⁸⁸. Tal fato coloca em xeque o discurso do Maranhão dos “vales úmidos”, das “terras férteis”, da “ausência da seca”, da “abundância”, de “rios perenes”, da “inexistência da miséria”. Apesar desse discurso e da resistência que se sustenta nos gabinetes da capital maranhense, a referida unidade da Federação foi incluída tanto no Plano de Ação para o Desenvolvimento Integrado da Bacia do Parnaíba, sob o encargo da CODEVASF e o Ministério da Integração Nacional, quanto no Programa de Ação Nacional para o Combate à Desertificação e Mitigação dos Efeitos da Seca, que é afeto ao Ministério do Meio Ambiente⁸⁹. A atual gestão do governo maranhense (Jackson Lago, 2007-2010), por sua vez, iniciou discussões com a participação da sociedade civil no sentido de que sejam cumpridos os passos necessários e realizados estudos para fundamentar o pedido junto ao governo federal do reconhecimento do semi-árido no Maranhão, o que possibilitará o “acesso a novos programas, mais recursos e novas

⁸⁷ Cf. LUZ, Daniel da. “A vegetação não tem a propriedade de definir por si só o clima”. *Nascentes*, São Luís: ASAMaranhão, ano 1, n. 1, p. 9-11, out. 2003. Entrevista concedida a João Otávio Malheiros.

⁸⁸ BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. *Programa de ação nacional de combate à desertificação e mitigação dos efeitos da seca: PAN-Brasil*. Brasília: Ministério do Meio Ambiente/ Secretaria de Recursos Hídricos, 2004.

⁸⁹ Além da referência indicada na nota anterior, cf. BRASIL. Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba – CODEVASF. *Plano de Ação para o Desenvolvimento Integrado da Bacia do Parnaíba, PLANAP: Atlas da Bacia do Parnaíba*. Brasília: TDA Desenho & Arte Ltda, 2006b. Nesse plano foram criados seis “territórios” que abrangem 36 municípios, correspondendo a 65.315,6 km² ou 19,69% da superfície maranhense.

políticas públicas para a região”, a qual já é trabalhada pela ASA-Maranhão⁹⁰ e a CODEVASF.

As controvérsias sobre o semi-árido, a caatinga e áreas de desertificação no Maranhão são vinculadas a uma não-prioridade por parte de pesquisadores e gestores no sentido de estudar, caracterizar, refutar e/ ou corroborar evidências que se assentam em uma realidade cujas características, decerto, requerem exaustivos trabalhos de campo e colocam em xeque os discursos de “abundância”. Daí a questão: quem ganha(va) com isso? Na nossa avaliação, o atual estado do Maranhão é de transição e para os céticos resta a alternativa de adentrarem os estudos e discussões que deverão envolver todos os interessados, de modo que a omissão, a mesquinhez e /ou a prepotência do saber e do poder ceda lugar ao consenso e à melhoria da qualidade de vida da população que é diretamente envolvida.

⁹⁰ Ver: GOVERNADOR quer reconhecimento da região do semi-árido maranhense. *O Imparcial*, São Luís, 28 jun. 2007. Disponível em: <<http://www.oimparcial.com.br>>. Acesso em: 28 jun.2007.

CAPÍTULO 3 – FORMAÇÃO E OCUPAÇÃO TERRITORIAL DO MARANHÃO (1500 – 1920)

Antes de analisar a formação territorial e a ocupação do atual Maranhão, convém ressaltar que sua origem etimológica recebeu algumas interpretações, a saber: 1) para Godóis (1904) ela deriva do sobrenome do descobridor do rio Amazonas que pertencia à esquadra de Gonçalo Pizzaro, cuja viagem remonta a 1538; 2) Fernandes (1943) defende que é aumentativo de *maranha*, que é sinônimo de “matagal”, coisa enredada e que na província do Minho (Portugal) existe o topônimo Maranhas, e Maranhão era o nome de uma antiga aldeia alentejana; 3) Sampaio (1987) vincula tal origem ao topônimo *mbará-nhã* que significa o mar corrente; 4) tendo em vista que o litoral do Maranhão se particulariza por ser em forma de rias, Macedo (2001) a relaciona a um “emaranhado de canais costeiros”. Assim, “do que não há dúvida, porém, é de que o nome da terra nos veio do rio, ainda hoje *Marañon* em plagas peruanas, porque assim designado antes e porque confundida a sua foz com o golfo em que demora a ilha” do Maranhão⁹¹ (MEIRELES, 2001, p. 31).

3.1 O MARANHÃO COLONIAL (1500-1822)

Apesar de onze tentativas que visaram à conquista do Maranhão⁹² e de Dom João III ter instituído a estratégia geopolítica de efetivar a ocupação do Brasil em 1534

⁹¹ Resgate sobre a origem da denominação Maranhão pode ser encontrado em GAIOSO, Raimundo José de S. *Compêndio histórico-político dos princípios da lavoura do Maranhão*. Rio de Janeiro: Livros do Mundo Inteiro, 1970, p. 55-59. [1818]. MARQUES, César A. *Dicionário histórico-geográfico da província do Maranhão*. Rio de Janeiro: Fon-Fon & Seleta, 1970, p. 437-438. [1870].

⁹² STUART FILHO, Carlos. *Fundamentos geográficos e históricos do Estado do Maranhão e Grão Pará*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1959, p. 105. Sobre as tentativas, destacam-se, por exemplo, as realizadas por espanhóis (Alonso de Ojeda, 1497 e 1499), portugueses (oito tentativas, das quais cinco por mar – João Lisboa, 1503 – e três por terra – Gabriel Soares de Sousa, 1591), sob o “conhecimento” das respectivas coroas. (MEIRELES, Mário M. *História do Maranhão*. 3. ed. São Paulo: Siciliano, 2001. [1960].

mediante o instrumento das capitanias hereditárias que vigorou até 1548⁹³, foram os franceses, que sob o comando de *Jacques Riffault* chegaram à ilha do Maranhão⁹⁴ em 1594. Nesta, fundaram uma feitoria⁹⁵ e retornaram à França, porém *Charles des Vaux* permaneceu dois anos e voltou com o intuito de divulgar as riquezas encontradas e defender as “vantagens de sua colonização pelos franceses”⁹⁶ uma vez que os portugueses pretendiam retomar a posse da capitania do Maranhão, a qual equivalia a uma faixa litorânea de 265 léguas segmentada em quatro menores: primeira – 100 léguas, da baía da Traição, na Paraíba, à foz do Mossoró, no Rio Grande do Norte, doada a João de Barros e Aires da Cunha; segunda – 40 léguas, do Mossoró ao Mundaú (Camocim), no Ceará, doada a Antônio Cardoso de Barros; terceira – 75 léguas do Mundaú aos Mangues Verdes, no Maranhão, entregue a Fernão Álvares de Andrade; quarta – 50 léguas dos Mangues Verdes ao Gurupi, no Maranhão, também doada a João de Barros e Aires da Cunha⁹⁷ (Anexo B). Tal fato derivou da preocupação do governador-geral do Brasil (Dom Diogo de Botelho - 1602/1608), que defendia a imediata colonização da capitania do Maranhão.

⁹³ O sistema de capitanias hereditárias adotado pela Coroa portuguesa tinha o objetivo de garantir a posse do território e resguardá-lo para futura exploração. Cada capitania hereditária tinha como limite leste a faixa litorânea, daí avançando para o oeste (interior) até o meridiano de Tordesilhas. Face aos pífios resultados das capitanias hereditárias, tal sistema foi substituído em 1549 pelo Governo Geral, que “não as extinguiu e sim as utilizou e subordinou político-administrativamente”. (AYRES, Érico de O. J. *Processo e política atual de desmembramento municipal no Maranhão*. São Paulo, 2001, p. 67. Tese - Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo).

⁹⁴ A ilha em que se localiza a capital maranhense recebe três denominações: a) ilha de São Luís por ressaltar a importância econômica dessa capital em relação aos outros três municípios localizados na mesma; b) Upaon-Açu em alusão à toponímia indígena e conforme o artigo 8º da Constituição Estadual de 1989; c) ilha do Maranhão devido à relevância dos aspectos geográficos e históricos, a qual será utilizada nesta tese. Cf. FERREIRA, Antonio J. de A. *O Estado e as políticas do urbano em São Luís*. São Paulo, 1999, p. 14-16. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

⁹⁵ O processo de colonização que estava sendo materializado pelo Estado francês assentou-se em objetivos claros, cujas estratégias incluíam o estabelecimento de uma feitoria, a submissão dos nativos mediante a introdução de novos valores sócio-culturais, a catequese, a exploração econômica e o domínio do território.

⁹⁶ D'ABBEVILLE, Claude. *História da missão dos padres capuchinhos na Ilha do Maranhão e terras circunvizinhas*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1975, p. 9. [1614].

⁹⁷ MEIRELES, op. cit., p. 24.

Sob a concessão de Maria de Médici que era a regente na menoridade de Luís XIII, Daniel de la Touche associou-se ao conselheiro do rei, *Nicolas de Harlay*, e ao conde *François de Rasilly*, com o propósito de organizar a expedição que incluía 500 homens e três navios (MARQUES, 1970). Esta partiu da França em 19/03/1612 e chegou ao Maranhão em 26 de julho daquele ano. *Des Vaux* foi incumbido da sondagem dos índios (aproximadamente 12 mil) tupinambás acerca do desembarque na ilha mencionada⁹⁸, o que foi consentido, embora por trás da “convivência”, “alegria” e “boa-vontade” (D’ABBEVILLE, 1975) dos mesmos em trabalhar, o interesse do Estado se impôs uma vez “que foram decretadas leis [...] as quais versavam sobre a religião e, principalmente, a necessidade de obediência por parte dos nativos em relação ao Rei da França” (FERREIRA, 1999, p. 82).

Os capuchinhos franceses rezaram a primeira missa em 12/08/1612 e no dia oito de setembro do mesmo ano foi fundada a colônia, cujo forte⁹⁹ (*Saint Louis*) homenageou ao rei Luís XIII, bem como o ancoradouro recebeu a denominação de *Port de Saint Marie* em reverência à Virgem Senhora e em homenagem à rainha Maria de Médici. No local da fundação da capital maranhense (hoje, Praça Pedro II) e

⁹⁸ Considerando como fator de homogeneidade a língua falada pelos índios, estes têm sido divididos em duas grandes famílias, isto é, a dos tupis que se localizavam no litoral e a dos tapuias que se espalhavam pelo interior. Na capitania do Maranhão, os tupis eram divididos em quatro subfamílias (Tiguaras, Caetés, Tabajaras e Tupinambás que predominavam) enquanto os tapuias em sete: Tagé (bacia do Mearim); Aponegicrã (Cabeceiras do Corda); Piocobogé (nascente do Pindaré); Puramecrã (bacia do Grajaú); Capiocrã (no Balsas); Craô (no Manuel Alves Grande); e Teremembés (no Baixo Parnaíba). Essa classificação baseada na língua homogênea, no entanto, foi construída devido ao avanço da colonização, o qual atribuía aos tupis a benevolência e aos tapuias a braveza ou a “barbárie”. Assim, a “construção da diferença [dos índios pela hostilidade e língua] e a integração [civilização] por meio do domínio são, portanto, as duas faces de um mesmo processo” (PUNTONI, Pedro. *A guerra dos bárbaros: povos indígenas e a colonização do sertão nordeste do Brasil, 1650-1720*. São Paulo: Hucitec, 2002, p. 69).

⁹⁹ Esse forte era [...] composto por 20 canhões, cabanas de 1 a 2 pavimentos, 1 armazém, 1 capela e 1 cabana para habitação [...]. Cf. D’ABBEVILLE, op. cit., p. 57-58. O sítio do citado forte corresponde [...] a uma colina de aproximadamente 15 m de altitude, localizada na reentrância formada pelos rios Anil e Bacanga. A escolha de tal sítio deveu-se: 1) à função de defesa que ele proporcionaria, pois em caso de ataque, os franceses teriam boa visibilidade do movimento de embarcações à entrada do setor noroeste do Golfão Maranhense; 2) às condições de navegabilidade e ancoradouro propícias às navegações da época, o que resultou na construção do ancoradouro e depois, porto de Santa Maria, à margem direita do segundo rio. (FERREIRA, op. cit., p. 81).

junto à cruz expuseram-se “as armas da França” (MEIRELES, 2001, p. 42), demonstrando-se que estava afirmado o domínio gaulês.

A necessidade de ser ampliado o “reconhecimento da terra” impôs-se e por isso em 1613 os franceses realizaram três expedições, que saindo de São Luís se direcionaram para o interior através de cursos d’água¹⁰⁰, prosseguindo a oeste rumo à capitania do Grão-Pará e para o sul ultrapassando o rio Mearim, alcançando o Grajaú, o que foi sustentado pelo aprisionamento de índios e o conhecimento das potencialidades e vulnerabilidades, para posterior exploração econômica. Esta incluía as “plantações de tabaco, algodão e canafístula, chegando a mandar para a Europa bastante pimenta, âmbar, tatajuba (pau-amarelo), urucu e carajuru” (MEIRELES, 2001, p. 47). Para proteger melhor a extremidade leste da ilha do Maranhão e defronte à baía de São José foi erguido em 1614 o forte São José de Itapari, ano em que do outro lado dessa (no continente) também foi construído o forte Santa Maria, na localidade Águas Boas (hoje, Icatu)¹⁰¹.

Em função das ações francesas que incluíam construção de ancoradouro e forte, a catequese e a exploração econômica, ao assumir o Governo Geral do Brasil, no final de 1612, Gaspar de Sousa chegou com a orientação de retomar dos gauleses a capitania do Maranhão.

Jerônimo de Albuquerque iniciou os combates dedicados à expulsão dos franceses em 22/07/1613, o que após uma trégua e demorado litígio das Coroas interessadas, foi concretizado em 03/11/1615 com a tomada do forte São Luís, por

¹⁰⁰ Os principais cursos d’água ou os rios genuinamente maranhenses correm do sul (chapadas) para o norte (litoral) e desembocam no Golfão Maranhense em que se situa São Luís; são extensos, a exemplo do Itapecuru (1.090 km), Mearim (966 km), Pindaré (558 km) e Munim (275 km) – (ver item subitem 2.2.4), que serviram à época da colonização como acesso ao continente desconhecido e por isso se tornaram vias de penetração. (Ver Figura 10).

¹⁰¹ A construção desse forte é estimada entre 1613 e 1614, ano este em que o francês La Ravardiére o cita em correspondência. (MARQUES, op. cit., p. 281).

uma tropa sob o comando de Alexandre de Moura. A colonização portuguesa, que se expandia a contar de Pernambuco, havia conquistado a Paraíba (1556) e o Rio Grande do Norte (1596), tinha ela também, condições de avançar para o norte do Brasil¹⁰² a partir da retomada do Maranhão. Por essa razão, o domínio e administração portugueses iniciaram-se na capitania do Maranhão, e *de fato*, somente em 1616, quando Jerônimo de Albuquerque (primeiro capitão-mor do Maranhão), assumiu por dois anos “a direção dos negócios públicos”.

A ocupação territorial do Maranhão foi procedida através de duas frentes, uma do Norte e outra do Centro-Sul¹⁰³, as quais tiveram motivações e tempos diferentes (Figura 12).

A partir de 1616 a frente do norte seguiu a orientação de Jerônimo de Albuquerque visando ao reconhecimento do território da referida capitania. Neste caso, ele utilizou a ordem religiosa dos jesuítas como instrumento de dominação

¹⁰² Isto implica que “a existência da França Equinocial foi efêmera, pois a frente pernambucana animada pelo aprisionamento indígena avizinhou-se da região, e rapidamente se voltava para o combate ao ‘invasor’” (MORAES, op. cit., p. 350).

¹⁰³ A Frente do Norte ou litoral partiu de São Luís em 1616 e utilizou cursos d’água como principal elemento de penetração. A Frente do Centro-Sul se originou do avanço da pecuária oriunda da Bahia e Pernambuco, adentrando os sertões maranhenses via Floriano-PI, a contar de 1730. Sobre a primeira cf. ANDRADE, Manuel C. de. *Ensaio sobre a realidade maranhense*. São Luís: IPES, 1984. A segunda é enfatizada em MOTT, Luiz R. B. *Piauí Colonial: população, economia e sociedade*. Teresina: Projeto Petrônio Portela, 1985, e CABRAL, Maria do S. C. *Caminhos do gado: conquista e ocupação do Sul do Maranhão*. São Luís: Sioge, 1992.

Figura 12 - Mapa das frentes de ocupação do Maranhão, 1616-1821.

Fonte: PAXECO, 1922; MARQUES, 1970; BRASIL, 1984; FERREIRA, 1999; AYRES, 2001; SANTOS, 2007.

política colonial¹⁰⁴. A ação desta ordem foi iniciada pela ilha do Maranhão em que fundaram três missões denominadas Uçaguaba (da Doutrina ou Vinhais), São Gonçalo (ou Tuaiaçu Coarati) e São José. Partindo de São Luís e acompanhando o rio Itapecuru os jesuítas se defrontaram com índios e se restringiram à citada ilha e se direcionaram para Tapuitapera (hoje, é o município de Alcântara). Há indícios, todavia, de que o primeiro capitão-mor do Maranhão “mandou portadores por terra” dessa capitania à de Pernambuco, o que foi confirmado posteriormente por André Vidal de Negreiros e o padre Antônio Vieira¹⁰⁵.

Devido à morte de Jerônimo de Albuquerque em 11/02/1618, seu filho mais velho, Antônio de Albuquerque Maranhão, assumiu a “gerência dos negócios públicos [...] e nomeou Bento Maciel Parente para ser o [...] capitão das entradas e explorador das riquezas do rio Pindaré” (MARQUES, 1970, p. 297), o qual em 1619 encerrou a guerra com os Tupinambás que se localizavam entre Tapuitapera e a capitania do Grão-Pará, passando pelo rio Gurupi e abrindo um acesso terrestre entre essas capitanias. Foi ele que em 1620 iniciou a construção do forte Vera Cruz, ao lado da Cachoeira Grande. Visando efetivar a ocupação, o governador Domingos da Costa Machado introduziu, entre 1620 e 1621, 240 casais de açorianos.

Considerando a grande extensão territorial da América portuguesa, a

¹⁰⁴ Antes da ordem dos jesuítas, outros missionários portugueses se fizeram presentes na capitania do Maranhão, a exemplo dos capuchinhos da ordem do seráfico São Francisco de Assis, que vieram em outubro de 1614 acompanhando a expedição de Jerônimo de Albuquerque e permaneceram até o início de 1616. Em 1615, na expedição de Alexandre de Moura havia religiosos da Companhia de Jesus e da Ordem de Nossa Senhora do Monte Carmelo (CAVALCANTI FILHO, Sebastião B. *A questão jesuítica no Maranhão colonial (1622 – 1759)*. Recife, 1988, p. 28-30. Dissertação - Mestrado em História - Universidade Federal de Pernambuco).

¹⁰⁵ ABREU, Capistrano de. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975, p. 120-121.

presença de índios “bárbaros” e as “dificuldades de acesso pelo mar”¹⁰⁶, a Coroa incrementou estratégias para viabilizar e intensificar a ocupação da capitania do Maranhão¹⁰⁷ através da Carta Régia (de agora em diante, CR) de 13/06/1621, a qual criou dois grandes estados autônomos que assim permaneceram por 31 anos: o Estado Colonial do Maranhão (incluindo-se a capitania homônima, a de São José do Piauí, a do Grão-Pará e a do Rio Negro¹⁰⁸), ao norte e com sede em São Luís; e o Estado do Brasil, ao sul, cuja cabeça era São Salvador (Anexo B).

Na capitania do Maranhão as ações de políticas territoriais levadas a cabo por Antônio Muniz Barreiros incluíram a introdução do gado vacum e a instalação de dois engenhos de açúcar (o primeiro à margem do rio Itapecuru, em 1622)¹⁰⁹. À margem esquerda desse rio, mais precisamente uma légua ao norte da povoação denominada Rosário, o forte Vera Cruz foi utilizado tanto para “repelir os ataques do

¹⁰⁶ Para exemplificar o que significava essas “dificuldades de acesso pelo mar”, (Ibid., p. 118 e 119) recorre-se ao padre Antônio Vieira para quem “uma das mais dificultosas e trabalhosas navegações de todo o mar Oceano [...] é a que se faz do Maranhão até o Ceará por costa, não só pelos muitos e cégos baixios, de que toda está cortada, mas muito mais pela pertinácia dos ventos e perpetua correnteza das águas”. A navegação entre o Maranhão e o Pará era “mais favorável” uma vez que entre essas duas capitanias “chafam-se numerosas baías, trinta e duas segundo as contas do tempo; conquista, devido à impossibilidade do local se a navegação por fora era impraticável, a navegação interna por canoas era sempre mais ou menos possível”.

¹⁰⁷ O poderio do efetivo fornece uma idéia da estratégia da Coroa portuguesa em relação à conquista da capitania do Maranhão, pois, enquanto a força militar de Pernambuco “não chegava a 100” homens em 1616 e a da Bahia (sede do Estado do Brasil) “não passava de 140” soldados, a do Maranhão “atingia a 513 homens”; outro exemplo refere-se à quantia dispendida anualmente com a conquista nesse ano uma vez que a do Maranhão custou “aos cofres da Metrópole” a quantia de 9.635\$600 enquanto a do Pará correspondeu a 6.700\$000 e a da “Bahia, que consumia 18.681\$000, com todo o seu aparelhamento de sede de governo da colônia, no qual se gastava só com o eclesiástico cerca de 5.600\$000, serviço que nas Conquistas custava apenas 33\$600”. (VIVEIROS, J. *História do comércio do Maranhão – 1612/1895*. São Luís: Associação Comercial do Maranhão/ Lithograf, 1º v. 1992, p. 13 e 14).

¹⁰⁸ Esse estado, atualmente, corresponderia às terras das unidades da Federação do Acre, Amazonas, Roraima, Amapá, Pará, Maranhão, Piauí e Ceará ou 47,80% da área total (8.514.876,599 km²) do país e oficiosamente era conhecido como estado do Maranhão e Grão-Pará. Tal administração autônoma, todavia, só se efetivou em 03/09/1626 quando assumiu o comando o primeiro governador e capitão-general Francisco Coelho de Carvalho (1626-1636). Este fato, também, é um indicativo da “fragmentação da soberania sobre o território brasileiro” (MORAES, op. cit., p. 414) resultado da unificação das coroas ibéricas.

¹⁰⁹ Por ser o rio genuinamente maranhense mais extenso (1.090 km), apresentar condições de navegabilidade favoráveis às embarcações da época, possuir vale com terras férteis, e viabilizar o acesso melhor para a região dos sertões, além de aproximar a referida capitania das do Piauí, Bahia, Pernambuco e Goiás, o rio Itapecuru foi priorizado em se tratando de via de penetração, conquista e exploração econômica.

gentio, que embarçava as plantações de cana-de-açúcar”¹¹⁰ quanto para vigiar o acesso ao continente pela foz do Itapecuru. Isto implica que havia necessidade de serem quebradas as resistências dos índios e “vencê-los significou ao mesmo tempo, ocupar a terra e obter a mão-de-obra” (CABRAL, 1992, p. 62), o que se concretizou mediante expedições e/ ou guerras justas¹¹¹ incentivadas pela Coroa portuguesa.

Em decorrência da restauração de Portugal em 1640, Bento Maciel Parente (1638-1641), que era o governador da capitania do Maranhão, confiou no acordo de paz e ignorou o aviso do inglês *Thomas William*, que sustentava a iminência de invasão holandesa, a qual dominou São Luís com uma esquadra “composta de 18 velas com dois mil homens de desembarque” (MARQUES, 1970, p. 407). A partir daí atravessaram a baía de São Marcos, dominaram a povoação de Tapuitapera e ainda seguiram à montante do rio Itapecuru, subjugaram o forte Vera Cruz e ficaram com as cinco mil arrobas de açúcar dos cinco engenhos tomados, assim como construíram outros sete.

¹¹⁰ MARQUES, op. cit., p. 284.

¹¹¹ Os primeiros relatos da “guerra justa” são atribuídos ao governador Mem de Sá, que promoveu vingança contra os caetés que assassinaram o bispo Sardinha. Pairava “indecisão sobre a legalidade da escravidão do indígena [...] quando a Coroa instituiu a lei de 20 de março de 1570, a qual garantia o direito da liberdade e [...] esclarecia os casos em que seria lícito ‘fazer cativos os ditos gentios’: aqueles tomados em ‘guerra justa’, isto é, autorizados pelo rei ou pelo governador do Brasil, e no caso dos indígenas que praticassem a antropofagia. [...]. Em conjunto, a legislação [...] ora atendia aos interesses dos colonos, ora aos dos missionários [...], o que estava inserido em [...] um projeto colonial conduzido por uma política imperial (PUNTONI, op. cit., p. 51, 52 e 59). Particularizando o Maranhão, os “cativos se faziam com o nome de resgates, dealojando-se os Índios das povoações mais contíguas às habitações dos brancos, ora por meios brandos, por via de alguns missionários de virtude, e de prudência, ora por meios violentos, consistindo estes no ajuntamento de vários pelotoens de gente armada a que se dava o nome de *bandeiras*. Estas bandeiras hião procurar o gentio dentro dos seus proprios alojamentos, e vencidos elles em indispensavel guerra, se lhes imprimia o duro ferrete da escravidão” (GAIOSO, op. cit., p. 235). Dentre as ordens religiosas que atuaram no Maranhão, a exemplo dos capuchinhos franceses (1612), dos capuchinhos portugueses (1614), da Companhia de Jesus (1615), dos Carmelitas (1615), dos Franciscanos (1624) e a dos Mercedários (1654), a dos jesuítas colaborou mais com “o devassamento e ocupação territorial” da Coroa portuguesa uma vez que “enquanto as outras ordens desenvolveram suas atividades de preferência na ilha [...] do Maranhão [...] e adjacências, a ação missionária [...] daquela [...] revestir-se-á de caráter sertanista, o qual ensejará o levantamento de um quadro demonstrativo da região, representado pelo seu potencial humano, seus recursos naturais, sua configuração fisiográfica e, principalmente, suas possibilidades econômicas” (CAVALCANTI FILHO, op. cit., p. 38).

Sob o comando de *Pieter Bas*, os holandeses permaneceram no Maranhão por vinte e sete meses, dos quais dezessete foram de guerra “incessante e implacável” (MARQUES, 1970, p. 408) em que foram utilizadas emboscadas, guerrilhas, incêndios e resultou na expulsão dos mesmos em 28/02/1644.

Após a expulsão dos holandeses, o que sobrou da incipiente economia açucareira não a tornou competitiva “com a das florescentes capitanias do nordeste”¹¹², o que foi agravado pelo ataque indígena, em 1649, que culminou na morte de três membros da Companhia de Jesus e conseqüentemente na interrupção de atividades no rio Itapecuru e em todo o estado. A Coroa portuguesa, por seu turno, priorizou defender áreas que sofriam ameaças de ataque e extinguiu o Estado Colonial do Maranhão através da CR de 25 de fevereiro de 1652, substituindo-o por duas capitanias autônomas, isto é, a do Maranhão, e a do Grão-Pará, sendo que a extensão da costa da primeira ia da foz do rio Gurupi até o delta do rio Parnaíba (MARQUES, 1970).

Ao desembarcar para assumir a capitania do Maranhão em 17 de novembro de 1652, Baltazar Pereira incrementou a estratégia de ocupação da frente do norte levada a cabo pela Coroa portuguesa e concedeu “aos jesuítas, [...] todo o auxílio para estabelecimento de outras missões e pregação do evangelho” (MARQUES, 1970, p. 394), incluindo as recomendações de impedir resgates e de por em liberdade os indígenas do cativo. A partir de 1653 e com a chegada do padre Antônio Vieira é que os jesuítas reiniciaram a instalação de missões que adentravam o interior do continente, a exemplo de São Gonçalo, São Miguel e Nova dos Barbados, ao longo

¹¹² A agravante é que “a produção não bastava para o consumo [...]. Decorridos mais alguns anos, ainda perdurava de tal maneira a carência do produto, que a Câmara de São Luís proibiu a fabricação de doces, ‘porque as doceiras, podendo vendê-los por altos preços, atravessavam todo o açúcar, em dano do bem comum’. E porque esta medida não tivesse sido eficiente, foi a Câmara levada, logo depois, a proibir toda e qualquer exportação de açúcar, impondo ao transgressor o confisco do gênero e multa [...], pagos da cadeia” (LISBOA s.d. *apud* VIVEIROS, 1992, p. 35).

da bacia do Itapecuru, de maneira que paralelamente avançava a ocupação e a “passagem para o interior do Piauí, [...] assim [...] seria [...] assegurada”¹¹³. Em Tapuitapera (era vila desde 1648) instituíram a missão de São João de Cortes. No rio Munim, as missões de destaque foram as dos Iguaranos, a de São Jacó e a de São Gonçalo de Icatu. A ação dos Jesuítas era caracteristicamente sertanista. Também avançavam pelo rio Pindaré através do contato com os índios Guajajaras. Isto, contudo, encontrou resistência dos colonos que utilizavam os índios como mão-de-obra escrava e doméstica, o que foi agravado porque as ações estavam fugindo do controle do governo metropolitano, que observava que tal companhia estava “formando um vasto patrimônio constituído de fazendas de gado, salinas, engenhos, fábricas de farinha, terras para cultivo de roça, canaviais, fumo e algodão, e ainda, várias propriedades espalhadas pela ilha e pelo interior do antigo Estado do Maranhão” (CAVALCANTI FILHO, 1988, p. 37).

Devido à permanência dos conflitos entre colonos e jesuítas, assim como entre “governadores e demais autoridades”, através da CR de 25 de agosto de 1654 a Coroa portuguesa restabeleceu o Estado do Maranhão e Grão-Pará, com sede em São Luís e que vigorou por 118 anos, sendo que o Piauí, que o integrava, passou para o Estado do Brasil (mais precisamente para a capitania da Bahia).

Em função dos conflitos referidos e do acesso do padre Antônio Vieira ao rei, a Coroa interveio através da Provisão de 09/04/1655 que anulou os efeitos dos dispositivos de 1570, 1587, 1595, 1652 e 1653, criando a Junta das Missões do Maranhão, a qual concedeu o domínio sobre os índios em todo o estado e a administração daqueles, que estavam libertos, aos jesuítas, bem como definiu critérios do cativo indígena. Com efeito, colonos, autoridades e as câmaras do Pará

¹¹³ MORAIS, José de. *História da Companhia de Jesus na Extinta Província do Maranhão e Pará*. Rio de Janeiro: Tip. do Comércio, 1860, p. 153.

e Maranhão se aliaram, e isto culminou na primeira expulsão dos jesuítas, em 1662. No final desse ano o governador Rui Vaz de Siqueira anistiou esses religiosos que (excetuando-se o padre Antônio Vieira) retornaram às missões sem os antigos privilégios, uma vez que as demais ordens religiosas também foram autorizadas a executar a função espiritual, porém ficou proibida “qualquer jurisdição temporal [...] e introduzidas [...] uma série de reformas no tocante à administração dos índios” (CAVALCANTI FILHO, 1988, p. 49).

Esse novo contexto não impediu que os governadores subseqüentes autorizassem mais entradas¹¹⁴. Isto porque entre 1663 e 1679 delas houve quatorze. Buscavam resgatar indígenas e descobrir produtos de interesse para a Metrópole portuguesa. Por exemplo, direcionando-se para o oeste nas terras dos Guarápus, na bacia do Tocantins. Uma foi à montante do Mearim, possibilitando a exploração da baunilha. Outra rumou para o nordeste (limite do Maranhão e Piauí), mas se defrontou com os Teremembés e não avançou. Outra estratégia foi o remanejamento, entre 1670 e 1680, de cem casais dos Açores (VIVEIROS, 1992) para colonizarem a capitania do Maranhão.

Considerando-se que não havia um controle da economia regional, em 1677¹¹⁵ a Metrópole portuguesa interveio duas vezes. A primeira com o Estanco da

¹¹⁴ Em *A guerra dos bárbaros*, Pedro Puntoni (2002) ressalta “polêmicas intermináveis” acerca dos termos bandeiras, entradas, jornadas, expedições e conquistas, cujos significados são “intercambiáveis e variavam conforme o contexto [...], sendo [...] comuns em todas as capitanias e regiões do Brasil” (p. 196-197). Para ele eram as “expedições organizadas expressamente para um evento no sertão. As ‘jornadas’ do sertão’, também chamadas de ‘entradas’ ou ‘bandeiras’, eram na verdade empresas patrocinadas pela autoridade competente, fosse o governador ou o capitão-mor, que provia com um título de caráter exclusivamente honorífico um capitão ou um cabo de uma esquadra e lhe passava um regimento definindo sua tarefa e, sobretudo, sua jurisdição especial. No caso das entradas destinadas à punição de grupos indígenas ou à captura de escravos, este título, na verdade, significava a garantia da legalidade da expedição, nos termos da lei de 24 de fevereiro de 1587” (p. 192). Considerando qualquer expedição para o sertão como bandeira, Capistrano de Abreu (1975, p. 215 e 216) defende que aconteceram as paulistas, as baianas, as pernambucanas, as amazônicas e as maranhenses que tiveram “pouco alcance, ligando o Itapicuru ao Parnaíba e São Francisco, e o Parnaíba às terras aquém de Ibiapaba”.

¹¹⁵ Nesse ano, o papa Inocêncio XI criou o Bispado do Maranhão, o que concorreu para que São Luís passasse da categoria de vila para a de cidade.

Fazenda Real. Este por ser monopolizado pela Coroa encontrou resistência dos colonos e mercadores e, por isso, foi extinto em 1680¹¹⁶. A outra se relaciona à Companhia de Comércio do Maranhão e Grão-Pará, cujas atividades se iniciaram em 1682, porém fracassaram em função de irregularidades que incluíam comercialização de produtos de baixa qualidade, não cumprimento de prazos, imposição de preços e confisco de terras daqueles que não produzissem o algodão¹¹⁷.

Com o recuo das empreitadas referidas, as ações da Coroa portuguesa primaram por materializar posse de território, avançar o povoamento, fomentar a economia e realizar entradas contra os nativos. Por isso em 1683 a aldeia Capitiba (dos Guajajaras), localizada no vale do Pindaré, foi transferida para a margem do lago Maracu, ficando ela sob o encargo dos jesuítas (hoje é o município de Viana) que daí e com auxílio de índios se dirigiam por caminho rumo às aldeias do Grão-Pará¹¹⁸. Com o intuito de interligar os estados do Maranhão e do Brasil, pretendia-se “descobrir caminho por terra para a Bahia”, o que coube a João Velho do Vale, mas esta é “apenas [...] afirmação vaga” (ABREU, 1975, p. 123), embora um certo capitão Manuel Álvares Carneiro relate que já havia alcançado o Maranhão (PUNTONI, 2002). Em 1687 foi iniciada a edificação da nova igreja da vila de Icatu, que foi elevada a essa categoria em 1688. CR de 26/11/1687 corroborou a paz com os Teremembés, visando à redução da pirataria do Nordeste, bem como facilitar as comunicações por terra do Maranhão com o Ceará.

¹¹⁶ De acordo com a Carta Régia de 25/02/1680 a capitania do Ceará foi desligada do Estado do Maranhão e Grão-Pará, ficando subordinada ao governo de Pernambuco.

¹¹⁷ LIMA, Carlos. *História do Maranhão*. Brasília: Senado Federal, 1980.

¹¹⁸ Esse caminho partia de São Luís na direção da Estiva em que atravessava o Estreito dos Mosquitos rumo ao continente. Em Anajatuba transpassava o rio Mearim e alcançava Maracu, seguindo na direção do Grão-Pará depois de passar pelos rios Pindaré e Turiaçu (ABREU, op. cit., p. 119).

Em 1691¹¹⁹ houve nova tentativa de fomentar a economia através da Provedoria do Maranhão, mas os resultados também foram diminutos. Seis entradas foram direcionadas para o “sertão” em 1692, sendo mais notória aquela contra os Caicazes que se localizavam entre os rios Munim e Mearim. Outras quatro avançaram pelos “sertões” do Munim, Itapecuru e Mearim objetivando manter contato ou castigar os indígenas, de modo que, a partir das facilidades do vale do segundo rio, foi aberto um caminho que articulou São Luís à Bahia e Pernambuco (Estado do Brasil) em 1695¹²⁰, passando pelo Piauí, este anexado à capitania do Maranhão em 1715. Devido à pacificação dos Teremembés no Baixo Parnaíba, foi fundada em 1722 a missão de Nossa Senhora da Conceição, na localidade Tutóia e assim foi viabilizada a comunicação terrestre entre o Maranhão e o Ceará. No Mearim foi fundada a povoação (hoje município) de Arari, em 1723. Entre 1722-1728 foi aberto o caminho que ligava Belém a Alcântara e a São Luís, o qual se tornou uma alternativa ao ataque de corsários ao correio marítimo e ainda diminuiu pela metade os trinta dias que se perdia entre as sedes das capitanias do Grão-Pará e a do Maranhão.

O vislumbrado avanço da ocupação em direção aos sertões do sul da capitania do Maranhão deriva da associação de interesses da Coroa portuguesa com a Companhia de Jesus (Provisão Régia de 07/04/1726¹²¹) via catequese indígena que avançava pelo vale do Itapecuru através das missões dos Guanarés (1726), dos

¹¹⁹ A ação dos senhores da Casa da Torre no Médio São Francisco concorreu para que, por exemplo, em 1691 eles fossem autorizados pela Coroa portuguesa a participar das guerras justas e avançar a conquista/ ocupação de Pernambuco e da Bahia rumo ao Piauí e, posteriormente aos sertões maranhenses.

¹²⁰ Esse caminho já era, ao que tudo indica, conhecido e não ratificado. Ele o foi quando a “expedição de retorno chegou em São Luís em outubro de 1695, trazendo cartas do governador do Brasil, João de Lencastro, ao governador do Maranhão em que pedia que este atacasse os bárbaros que se refugiassem nas serras de Ibiapaba” (PUNTONI, 2002, p. 28-29).

¹²¹ Essa provisão régia determinava “ao governador do Maranhão que de cada uma das entradas ou expedições, que se fizessem ao sertão se dessem trinta ou quarenta escravos para o serviço dos colégios e fazendas da Companhia de Jesus, *em razão da grande falta, que tinham de escravos, conforme representou o visitador-geral da mesma Companhia*” (MARQUES, 1970, p. 395).

Barbados (1730, entre os atuais municípios de Pirapemas e Peritoró) e das Aldeias Altas (1741 em que fundaram um convento que funcionou até 1760. Atualmente é o município de Caxias). Essa última se tornou estratégica em relação à progressão da ocupação devido à excelente situação geográfica favorecida pela proximidade e facilidade de acesso terrestre rumo às capitanias do Piauí e da Bahia, assim como na direção da povoação de Pastos Bons que remonta a 1740 e resultou da Frente do Centro-Sul, a qual se originou da pecuária do vale do São Francisco, cujo ponto de apoio do lado piauiense¹²² foi o hodierno município de Floriano. Conseguia-se, assim, o contato entre as duas frentes de ocupação da capitania referida¹²³. Pastos Bons também era estratégica, pois foi o local em que se aquartelou “a tropa de 1ª linha [...] destinada a firmar posse e impor submissão aos selvagens, aniquilando-os”¹²⁴, e se aproximando da capitania de Goiás.

Tendo em vista a estagnação da economia da capitania do Maranhão, cujos exemplos são o pífio movimento no porto de São Luís que se restringia à entrada de um navio ao ano entre 1693 e 1755, assim como as trocas que até 1748 eram realizadas através de novelos de fio de algodão e varas de pano, as Instruções Reais

¹²² A Frente do Centro-Sul resultou de dois focos de irradiação da pecuária, que Capistrano de Abreu (1975) denominou um de “sertão de fora” por se originar em Pernambuco e avançar próximo ao litoral na direção do Ceará, enquanto o outro era cognominado “sertão de dentro” porque demandava da Bahia, acompanhando o rio São Francisco rumo ao Gurguéia e ao Parnaíba (Piauí), avançando pelo Alto Itapecuru e o Balsas (Maranhão). A pecuária foi um dos elementos que concorreu para o avanço do povoamento e complementação das atividades produtivas. Convém ressaltar que para Andrade (1984), a Frente do Centro-Sul teve três ramos: um iniciado a partir de 1730 foi preponderantemente pecuário; no princípio do século XX outros dois se originaram em Caxias, sendo que um teve intenções agrícolas e pecuárias enquanto o outro tinha intenções agrícolas.

¹²³ Ao analisar a ocupação do sertão maranhense, SANTOS op. cit., revela que, para Carlota Carvalho, em “O sertão” (1924), a ocupação da referida região foi impulsionada pelo Estado português enquanto para Maria Cabral, em “Caminhos do gado” (1992), ela resultou de uma iniciativa particular com motivos econômicos. Em que pese essa controvérsia, o que fica claro é que [...] a ocupação do sertão fez parte de um processo de interiorização da colonização da América portuguesa [...] a qual [...] resultou tanto da necessidade da expansão econômica (com a pecuária e o algodão), quanto da necessidade da conquista do território pela Coroa portuguesa (p. 30).

¹²⁴ CARVALHO, Carlota. *O sertão*. Rio de Janeiro: Obras Científicas e Literárias, 1924, p. 30.

de 31 de julho de 1751 substituíram o Estado do Maranhão e Grão-Pará pelo Estado do Grão-Pará e Maranhão¹²⁵, com sede em Belém.

As tentativas anteriores de erguer a economia da capitania do Maranhão¹²⁶ só se concretizaram com o marquês de Pombal¹²⁷, que criou em 1755 a Companhia Geral do Comércio do Grão-Pará e Maranhão, a qual se instalou em São Luís em 1758. O monopólio desta durou vinte anos sustentados na liberdade dos índios que tiveram sua escravatura substituída pela dos negros africanos, na limitação das atividades mercantis dos jesuítas, na instituição do Regimento das Missões (1757)¹²⁸ e expulsão definitiva dos mesmos em 1759 com o confisco dos bens que possuíam em “todo o mundo português” (STUDART FILHO, 1959, p. 339). Foram financiadas as culturas do arroz, algodão e cana-de-açúcar, além da expansão das fazendas de gado do sertão com o intuito de avançar a ocupação e ampliar a oferta de couros, sendo priorizada a exportação do herbáceo e para tanto a navegação regular para Lisboa foi efetivada. Face à iminência de ataques, foi reforçada a defesa militar

¹²⁵ Tal estado foi dividido de acordo com a CR de 06/08/1753 em quatro capitanias: São José do Piauí; Maranhão; Grão-Pará; e São José do Rio Negro. Cada uma tinha “um governador subordinado ao governador-geral e capitão-general, sediado em Belém” (MEIRELES, op. cit., p. 152).

¹²⁶ O governador do então Estado do Grão Pará e Maranhão, Francisco Xavier de Mendonça Furtado (1751 a 1759), escreveu ao seu irmão (o marquês de Pombal) que “Este Estado, e principalmente esta Capitania [Maranhão], se acha reduzido à extrema miséria. Todos os seus moradores estão na última consternação. São poucos os que ainda cultivam algum gênero” (VIVEIROS, 1992, p. 68).

¹²⁷ Em 31 de julho de 1750 ascendeu ao trono português Dom José I, que privilegiou o ministro Sebastião José de Carvalho e Melo, cognominado marquês de Pombal, a fim de efetivar uma gama de reformas no reino em decadência com o objetivo primordial de eliminar a dependência de Portugal em relação à Inglaterra e ao mesmo tempo revitalizá-lo.

¹²⁸ De acordo com o § segundo desse regimento, as missões dos jesuítas perderam tal denominação e foram classificadas conforme o número de habitantes, sendo criadas as *vilas* para aglomerações com até 150 moradores, e *lugares* para as que tinham número inferior. Neste caso, somente em 1757 foram criadas as vilas de Viana (antiga Maracu), Monção (Carará), Vinhais (Doutrina), além dos lugares Lapela (Gamelas), Trizidela (Aldeias Altas), São José de Ribamar, São João de Cortes (São João). Em 1758 foi criada a vila de Guimarães em substituição à aldeia Fazenda Guaramiranga, além dos lugares Nossa Senhora da Lappa e São Miguel (ex-São Miguel), São Mamede (Pequena), São Pedro (Adega Grande de São Lourenço de Barbado) e Tutoya (COELHO, Elizabeth, M. B. *A política indigenista no Maranhão provincial*. Natal, 1989, p. 168-169. Dissertação - Mestrado em Ciências Sociais -, Universidade Federal do Rio Grande do Norte).

através do forte Apóstolo São Mateus, erguido em Alcântara em 1763¹²⁹.

Tais estratégias revelam que o propósito consistia em frear as ações dos jesuítas que se contrapunham, nesse momento, aos interesses da Coroa no sentido de integrar a capitania referida ao circuito do comércio internacional e dependência do contexto mundial do qual foi, no início, favorecida devido à demanda européia por matérias-prima baratas (sobretudo indústrias têxteis inglesas) e aos problemas com o principal exportador de então (colônias britânicas), mais precisamente os inerentes às taxas e limitação das atividades econômicas impostas pela Inglaterra, entre 1764 e 1775, as quais concorreram para a Guerra da Independência (1775-1783) do, hoje, Estados Unidos da América.

Foi com a referida companhia que as exportações da capitania do Maranhão cresceram sustentadas pelo algodão, peles e arroz (Quadro 4). O cultivo do algodão foi priorizado uma vez que em 1760 foram exportadas 651 arrobas, enquanto em 1772 o foram 25.473 arrobas que ascenderam para 63.510 arrobas em 1788¹³⁰ (MARQUES, 1970), cujas áreas de produção de um lado abrangiam parte da Baixada Maranhense em direção ao rio Turiaçu e de outro lado subiam até 390 km ao longo do rio Itapecuru, concentrando-se em Caxias. O herbáceo chegou a ser responsável por

¹²⁹ Tal ação foi justificada porque “se houvesse um desembarque de inimigos nesta vila poderiam eles sem a violência das armas reduzir a capital a uma lamentável consternação, tirando-lhe os meios de sua subsistência” (correspondência de 27/02/1755 do governador Gonçalo Pereira Lobato a S. M. *apud* MARQUES 1970, p. 68). Essa preocupação já era evidenciada pela construção de outros fortes, a exemplo do da Ponta-d’Areia e o do São Francisco, que remontam a 1700 e 1737, respectivamente, os quais se localizam em São Luís. O seu propósito era defender a sede da capitania e vigiar o canal de acesso “por onde necessariamente hão de passar os navios” (Ibid, p. 282 e 283).

¹³⁰ O Maranhão foi importante para tal companhia, pois entre 1760 a 1771 os 71 navios que fizeram a rota São Luís – Lisboa exportaram “112.339 arrobas de algodão, 4.437 de arrôz, 21.084 de gengibre, 398 de cacáu, 249.780 de atados (couros curtos), 255 alqueires de tapioca, 439 pães de cêra, 23 peças de lona de algodão, 3.936 quartas de óleo de copaíba, 138 tóros de madeira fina, 1.564 hastes de parreira, 5.350 velas de sêbo, 1.599 madeiras para navio, cravo, fumo, café, sóla, anil, sêda em rama, âmbar, tartaruga, etc” (PAXECO, Fran. *Geografia do Maranhão*. São Luís: Teixeira, 1922, p. 263). Convém ressaltar que, ao analisar-se o superávit da balança comercial da América portuguesa entre 1795 e 1796, constata-se que “a participação do Maranhão [...] chega a mais de 25%. Lembrando que a província (*sic*), neste período, era considerada um dos principais pólos do domínio português na América” (SANTOS, op. cit., p. 43).

70% da exportação da capitania em apreço, sendo considerado o “eixo da [...] economia e continuaria a sê-lo por mais de um século (VIVEIROS, 1992, p. 112).

Quadro 4 – Capitania do Maranhão: principais produtos exportados, 1760-1788.

Ano	Produto		
	Algodão (arroba)	Pele (unidade)	Arroz (arroba)
1760	651	21.810	
1765		45.235	
1770	15.576		627
1771		11.460	
1772	25.473		30.194
1774			102.944
1788	63.510	6.669	313.435

Fonte: MARQUES, 1970; VIVEIROS, 1992.

Enquanto o algodão se espalhava pela Baixada Maranhense e o vale do Itapecuru, nos sertões do sul a resistência indígena¹³¹ não impediu o avanço da pecuária, cujas fazendas receberam apoio da mencionada companhia e a exportação de peles passou de 21.810 unidades em 1760 para 45.235 em 1765, declinando para 11.460 unidades em 1771 (VIVEIROS, 1992, p. 77).

A referida companhia permitiu a introdução (1766) do arroz branco da Carolina (oriundo do atual, Estados Unidos da América)¹³², de modo que em termos anuais a exportação que era pífia (apenas 627 arrobas em 1770) cresceu de 30.194 arrobas em 1772 para 102.944 em 1774, de maneira que o número de navios ao ano partindo de São Luís para Lisboa passou de dez (antes da dita companhia) para vinte e quatro em 1781, chegando a uma centena em 1788 (MARQUES, 1970).

Apesar do incremento das culturas do algodão e do arroz, assim como da exportação de peles, ao final do reinado de Dom José, este não renovou o “contrato celebrado entre o ministério português e vários negociantes” (MARQUES, 1970, p. 212), o que culminou na Provisão Régia de 25/02/1778 e extinção da referida

¹³¹ Nos anos de 1760, 1763 e 1772, os Amanajó e os Acoroá empreenderam ataques a fazendas entre a povoação de Pastos Bons e o vale do Balsas.

¹³² De acordo com Gaios (1970), o cultivo do arroz no Maranhão foi iniciado com os indígenas que desenvolviam a variedade “vermelho” ou arroz da terra.

companhia. Esta, porém, enquanto ativa, concorreu tanto para dinamizar a economia e ampliar o povoamento quanto para que tal capitania sofresse

[...] todos os danos infligidos às economias periféricas pelo imperialismo da fase mercantil, inclusive a elevada vulnerabilidade a (sic) nível de preços e mercados para sua produção tendente à monocultura. E o florescimento algodoeiro canalizou para Portugal volume considerável de rendas, no Maranhão deixando, apenas, a marca arquitetonicamente apreciável, mas economicamente pouco significativa, da área colonial de São Luís e Alcântara¹³³.

Em termos territoriais, dois fatos merecem destaque. Um foi a abertura da Estrada Real em 1769, pelo governador do Grão-Pará, a qual partiu da vila do Ourem em direção à aldeia de Maracu (no Maranhão) a fim de conter “o rápido decrescimento da produção de gado em Marajó” e atender à demanda de carne e farinha da população daquela capitania através das “boiadas do Maranhão e Piauí” (MARQUES, 1970, p. 173). O outro se refere ao ano de 1772, quando o estado do Grão-Pará e Maranhão foi dividido em dois governos, isto é, o do Grão-Pará e Rio Negro, com capital em Belém, e o do Maranhão e Piauí, cuja sede era São Luís, vigorando durante trinta e nove anos. Com tal mudança a capitania do Maranhão teve sua fronteira oeste com a do Grão-Pará recuada do rio Gurupi para o Turiaçu. (Anexo B).

Em direção aos sertões do sul maranhense, a partir de Pastos Bons a pecuária avançou pelas cabeceiras dos rios Neves, Mearim, Farinha e Macapá, originando as povoações (e hoje, municípios) de Riachão (1808), Carolina (1810) e

¹³³ GOMES, José P. T. *Formação econômica do Maranhão: uma proposta de desenvolvimento*. São Luís: FIPES, 1981, p. 17. Como reflexo da atuação dessa companhia, do porto de São Luís partiam entre 100 a 150 navios por ano e a exportação alcançou um milhão de libras, o que colocou a capitania do Maranhão como o único entre os “três principais centros econômicos” de então (além da faixa açucareira, e da região mineira) a conhecer “efetiva prosperidade” (FURTADO, 1971, p. 90 e 91). Para Andrade (1970), a renda oriunda do desenvolvimento desse período de vinte anos concentrou-se “nas mãos de uma minoria insignificante [...] expressa por [...] comerciantes – ingleses e portugueses, sobretudo, - estabelecidos em São Luís e em Caxias e um pequeno grupo de grandes proprietários se beneficiaram do lucro advindo do crescimento da exportação e poderiam elevar o nível de vida, melhorar as condições de conforto e enviar os filhos a estudar na Europa” (p. 146-147).

Porto da Chapada (Grajaú, 1811). Desta, “Antonio Francisco dos Reis, servindo-se dos autoctonos como informantes, guias e remeiros, desceu o rio Grajaú até o rio Mearim e daí a São Luís, [...] revelando a [...] existência de um mundo novo além da impervia mata” (CARVALHO, 1924, p. 40). Por isso, a navegação nos rios Mearim e Grajaú e, principalmente, no Tocantins foi (baseada na CR de 12/03/1798) estimulada para articular o norte (São Luís) e o sul (sertões), assim como as fazendas de gado seguiram na direção das barrancas do Tocantins confrontando¹³⁴ e aniquilando indígenas, de maneira que “conseguiram dilatar seus limites e tomar a Guaiáz o território de Carolina” (ABREU, 1975, p. 127).

No plano político, o governador da capitania do Maranhão cometeu “arbítrio e violência” no exercício do cargo em que se inclui interferência na Justiça, suspensão e prisão do governador da capitania subalterna de São José do Piauí. Tal fato resultou na demissão daquele por Dom João através da CR de 24/10/1810, substituindo-o por uma junta. Com efeito, pela CR de 10/10/1811 a capitania de São José do Piauí foi retirada da jurisdição do Maranhão, assim permanecendo durante 12 anos.

A articulação territorial ainda era inexpressiva visto que no início do século XIX, mais precisamente em 1815, na capitania do Maranhão existiam apenas seis “estradas”: duas partiam de São Luís, sendo que uma se direcionava para Belém via oeste (Estrada Real), e outra, “à beira-mar”, seguia para Pernambuco (leste), passando pelo Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba, a qual desde 1813 servia aos “correios mensais” (marítimos); duas articulavam Itapecuru-Mirim, sendo que uma ia para Tutóia e daí para o Piauí (Estrada da Boiada) e outra (Estrada do Galho) descia para Caxias. Outras duas tinham por base Caxias, de maneira que a Estrada Real rumava para a barra do Poti e para Pernambuco e Bahia (e por mar até

¹³⁴ A exemplo do levante indígena que aconteceu em Pastos Bons no ano de 1812, assim como os Piocobogés que atacaram a antiga povoação de Porto da Chapada, em 1813.

o Rio de Janeiro), enquanto a Estrada do Sertão se direcionava para a região de Pastos Bons. Isto implica que os quadrantes do centro, e do sul, além da maior parte do oeste maranhense encontravam-se isolados em função dos poucos “caminhos do gado”, da cobertura vegetal arbórea e da presença indígena, os quais eram passíveis de ocupação e são compreendidos como fundos territoriais.

Quanto à conformação do território, no dia nove de julho de 1816 foi lavrado o Auto de Demarcação que fixava como limites entre as províncias¹³⁵ do Maranhão e de Goiás os rios Manuel Alves Grande e Tocantins, embora permanecessem pendências quanto à localização das terras do atual município de Carolina.

Em 1821 a província do Maranhão possuía uma população estimada em 152.283 habitantes (pouco mais de 50% eram negros africanos) que se concentravam na única cidade, São Luís, e se distribuíam por doze vilas (Quadro 5) e dezenove povoações, correspondendo a uma densidade demográfica de 0,5 habitantes por quilômetro quadrado¹³⁶.

A população citadina correspondia a 22,89% do total da província, cuja sede respondia por 56,25% dos habitantes da cidade e vilas juntos. Entre estas, a de Alcântara se sobressaía por ser área de produção de algodão e por ser escolhida pela população mais abastada para residir, visto que São Luís era considerada uma cidade de mercadores¹³⁷. Ao longo da bacia do Itapecuru destacavam-se Itapecuru-Mirim e Caxias em função do avanço da cultura do algodão, de maneira que esta servia até como entreposto e feira para os produtos que se originavam nos sertões do sul a

¹³⁵ Convém destacar que “o nome ‘Capitania’ foi substituído pelo de ‘Província’ em 1815, com a elevação do Brasil à condição de Reino Unido ao de Portugal” (SOUZA 1988 *apud* MARTIN, op. cit.).

¹³⁶ Essa densidade demográfica foi estimada por GOMES, op. cit., p. 17.

¹³⁷ A importância de Alcântara pode ser ilustrada pelo fato de que possuía “câmara, dois juizes ordinários – do cível, crime e órfãos; no inverno, juntavam-se lá umas oito mil pessoas, que se reduziam a três mil, por todos os lavradores se retirarem para as fazendas, no verão” (PAXECO, op. cit., p. 400). Por outro lado, em 1819 São Luís ocupava à “vista de sua população e riqueza, o quarto lugar entre as cidades brasileiras” (SPIX; MARTIUS, op. cit., p. 269).

partir de Pastos Bons que aglomerava as fazendas de gado¹³⁸. Na Baixada Maranhense se destacavam as vilas de Guimarães e a de Viana devido, a primeira, à cultura do algodão; e a segunda, à missão de catequese e à função de entreposto na direção de Belém. No Baixo Parnaíba as referências eram as vilas de São Bernardo e a de Tutóia que articulavam o Maranhão com o Piauí e o Ceará.

Quadro 5 - Província do Maranhão: cidade e vilas, 1821.

Situação	Nome	Número	
		Habitantes	Casas
Cidade	São Luís	19.611	2.714
Vila	Alcântara	8.000	1.223
	Caxias	2.426	-
	Guimarães	480	110
	Viana	300	-
	Monção	90	25
	Vinhais	300	32
	Tutóia	760	98
	Paço do Lumiar	520	-
	Itapecuru-Mirim	767	138
	Icatu	480	125
	São Bernardo	650	-
	Pastos Bons	480	60
Total	-	34.864	4.525

Fonte: PAXECO, 1922, p. 400 e 401; BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República/ Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Coleção de monografias municipais (Nova Série – n° 38). *Paço do Lumiar*. Rio de Janeiro: IBGE, 1983; BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República/ Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Coleção de monografias municipais (Nova Série – n° 233). *Caxias*. Rio de Janeiro: IBGE, 1984; BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República/ Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Coleção de monografias municipais (Nova Série – n° 153). *Icatu*. Rio de Janeiro: IBGE, 1985.

Em síntese, pode-se concluir que desde o início do período colonial o atual Maranhão esteve submetido a políticas territoriais. Legalmente pertencia à Coroa portuguesa desde 1500 e, apesar da instituição das capitanias hereditárias (1534-1548), foi fundada por franceses em 1612 que a dominaram até 1615 quando foram expulsos pelos portugueses. Esta foi a primeira ação concreta da Coroa lusitana

¹³⁸ As citadas 44 fazendas de gado que existiam em 1751 na Ribeira do Sertão de Pastos Bons ascenderam para 123 em 1815 e foram estimadas em mais de 300 no ano de 1836. Tal atividade recebia o suporte de uma população escrava que correspondia a 20% do total (5.000), entre 1819-1821. Cf. CABRAL, op. cit., p. 141 e 150.

visando à ocupação, que foi iniciada em 1616. Esteve sob o domínio holandês (1641 - 1644) e culminou em nova retomada pelos portugueses. Para tanto, foram instalados sete fortes, realizadas vinte e três (subestimadas) entradas do sertão que avançaram pelos rios e se defrontaram com indígenas. Colonos foram introduzidos, dezesseis missões religiosas (sendo três francesas) foram implantadas, das quais as jesuíticas predominaram e avançaram o povoamento, originando núcleos que, posteriormente, foram transformados em povoação, lugares e vilas. Apesar de predominar a navegação a vela, caminhos foram abertos na direção oeste (Grão-Pará), leste (Piauí e Ceará), sul (Goiás e Bahia), facilitando a acessibilidade e a exploração econômica através da cana-de-açúcar, algodão e fazendas de gado, o que foi incrementado pela Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (1758-1788), a qual substituiu a escravidão indígena pela negra africana e expulsou os jesuítas. A conformação territorial foi modificada em função das divisões político-administrativas impostas pela Coroa, que totalizaram cinco e transformaram-no em um estado independente do Brasil entre 1621-1652 e 1654-1772, concorrendo para litígios, redefinição de limites e divisas, além de redução da superfície.

3.2 POLÍTICAS TERRITORIAIS NO MARANHÃO PROVINCIAL (1823-1889)

Um efeito imediato da adesão do Maranhão à Independência do Império do Brasil em 28/07/1823¹³⁹ foi que “os postos de comando e os cargos de governo que até então” cabiam aos portugueses foram deles retirados, o que concorreu para que as três famílias mais importantes e ricas (os Bruces, os Burgos e os Belforts)

¹³⁹ Apesar de a independência do Brasil ter ocorrido em 07/09/1822, a adesão da província do Maranhão ocorreu em 23/07/1823, devido às resistências do frei Joaquim de Nossa Senhora de Nazaré, o qual estava à frente da Junta Provisória e Administrativa dessa, e se deparou com a propagação dos ideais da independência que se originaram em São José dos Matões, avançaram por Caxias, Itapecuru-Mirim, Brejo, São Bernardo, Guimarães, Alcântara e São Luís em que o Almirante da Arma Imperial, o lorde inglês Alexandre Thomas Cochrane, impôs a obediência a Dom Pedro I. Com efeito, “as vilas e cidades existentes expandiram seus termos, que foram transformados oficialmente em municípios” (AYRES, op. cit., p. 141).

demonstrassem a “ambição de firmar-se, uma delas, na liderança política da nova ordem, para se fazer dona da situação futura”, cujo fato ficou conhecido como a “Guerra dos Três Bês” (MEIRELES, 1994, p. 97). Os fatos culminaram na instituição de uma junta em 1824, que funcionou até 1825.

Ao final da década citada e a seguinte, dois fatos merecem registro. Um se refere aos manifestos impressos em 1827. Estes se sustentavam em discursos no sentido de que a terra e as pessoas do sertão estavam abandonadas, eram desconhecidas e esquecidas por São Luís. Esse fenômeno social ficou conhecido como a República de Pastos Bons. Esse assunto requer estudo aprofundado¹⁴⁰.

Outro fato que merece ser destacado é que, com a ascensão ao poder por parte dos liberais em decorrência da Revolução de 1831, na escala dessa província registrou-se o conflito de interesses entre estes (denominados de Bem-te-vis ou Republicanos) e os conservadores (chamados de Cabanos, governistas ou portugueses). O resultado foi a união das pessoas, política, econômica e socialmente marginalizadas em geral e compostas pelas “classes inferiores” e “homens de cor”, a qual ficou conhecida como A Balaiada¹⁴¹ e a partir de 1838 abarcou “todo o Maranhão

¹⁴⁰ Não se catalogou nenhum estudo específico sobre a República de Pastos Bons, mas apenas passagens sobre fatos a ela relacionados, a exemplo do indicado em Carvalho (1924), Cardoso (1947, sobretudo p. 5 e 45-49), Abranches (1959), Silva (1972), Cabral (1992) e Meireles (1994). Mesmo assim, tal fato foi apurado pelo presidente da província através do capitão Teodorico Fernandes da Silva que confirmou a existência de manifestos impressos e mereceu registro na ata da Comissão de Constituição da Câmara dos Deputados, realizada no Rio de Janeiro em 29 de maio de 1829.

¹⁴¹ A Balaiada chegou “a agrupar [...] mais de 20 mil homens” (CARVALHO, 1924, p. 113), dos quais “3.000 eram escravos fugidos das fazendas” (VIVEIROS, 1992, p. 203). Convém ressaltar que embora tenha sido “apontada por muitos dos que sobre ela escreveram como uma explosão de banditismo, devido à origem humilde de seus chefes e aos excessos que eles cometeram, foi, na realidade, um dos mais expressivos movimentos populares realizados neste país [...] e também se propôs [...] a vingar os crimes e as barbaridades que eram há séculos contra eles cometidos” (SERRA 1940 *apud* ANDRADE, 1970, p. 151 e 153), sendo que também questionavam os abusos das leis dos prefeitos, o despotismo, o privilégio dos portugueses. A preocupação com esse movimento era tal que entre os objetivos da Lei nº 85/1839, a qual regulava a criação e administração das missões indígenas, se destacava o de “aquietar os indígenas, ou seja, segregá-los em uma dada área onde fosse possível controlá-los, de forma a liberar outras áreas para a expansão da lavoura, [...] e ainda [...] evitar que os índios se associassem aos revoltosos da Balaiada” (COELHO, op. cit., p. 143 e 145).

oriental, entre os baixos Parnaíba e Mearim [...] e se estendeu [...] para quase todo o Piauí e chegou mesmo a alguns municípios do Ceará” (ASSUNÇÃO, 1998, p. 68), contudo, sob o comando do coronel Luís Alves de Lima, foi debelada em janeiro de 1841¹⁴².

Face ao ataque de índios a fazendas e à proibição da escravidão destes, na província do Maranhão foi instituída a Lei nº 85/1839 que trata de “um plano de civilização e catequese” através da autorização da implantação de três missões (duas no Alto Mearim e um no Alto Grajaú), as quais

[...] deveriam ser assentadas em terras próprias para lavrar, nas proximidades de rios, e campos para criar [...] a serem [...] demarcadas pelo Presidente da Província e ficariam restritas ao cultivo por parte dos índios. Em cada missão deveria ser construída uma Igreja, um cemitério e uma ou mais oficinas (COELHO, 1989, p. 141 e 143),

bem como seriam distribuídas sementes e haveria um missionário e um diretor. A primeira tentativa de implantação de uma missão indígena ocorreu em 1840. Recebeu ela a denominação de São Pedro do Pindaré, localizada na margem direita do rio que lhe dá o nome e próximo à freguesia de Monção, cujos indivíduos pertenciam à etnia Guajajara. Com o objetivo de melhor administrar as tribos indígenas da província do Maranhão e com base no decreto imperial nº 426/1845 foram criadas as *diretorias parciais de índios* de Barra do Corda, Alpercatas e Foz do Grajaú, as quais concorreram para facilitar a navegação nos rios na área de influência dessas missões e diretorias.

Na década seguinte sobressaíram-se quatro fatos, cujas referências foram o território maranhense, as “medidas civilizadoras” do índio, a colonização estrangeira e o soerguimento da economia. O primeiro fato atém-se à conformação territorial

¹⁴² Esse militar veio nomeado (Carta Imperial de 12/12/1839) para a província do Maranhão como presidente e comandante das armas. Devido aos serviços prestados, em 18/07/1841, o Imperador conferiu-lhe o título de barão de Caxias, assim como o promoveu a brigadeiro.

porque, através do Decreto nº 639, de 12/06/1852, o território do município de Turiaçu foi anexado à província do Maranhão e, por isso, o limite desta com a do Grão-Pará, a oeste, que era o rio Turiaçu voltou a ser o rio Gurupi. A Lei Provincial nº 772/1854 anexou à província do Maranhão as terras nas quais se localizava a povoação de Santa Tereza (atual município de Imperatriz). Esta era reivindicada pela do Grão-Pará. Por intermédio do Decreto nº 773, de 23/08/1854, foram restabelecidos os limites da província do Maranhão com a de Goiás (hoje, estado do Tocantins) na serra das Mangabeiras e nos rios Manuel Alves Grande e Tocantins, incluindo-se a incorporação da povoação de São Pedro de Alcântara (hodiernamente é o município de Carolina) à primeira. Em consequência, conformou-se o território da província do Maranhão que tinha como única pendência o limite no delta do Parnaíba com a província de São José do Piauí (MARQUES, 1970; AYRES, 2001).

O segundo fato refere-se aos índios e a estratégia da província enquanto “medida civilizatória” consistiu na retomada das missões em 1854 através da denominada Januária (foz do rio Caru, no Pindaré), da etnia Guajajara, e da Leopoldina (margem esquerda do rio Mearim, na paragem Bacabal) composta das etnias Crenzés e Pobzés. Nesse ano foram criadas sete diretorias (Palmeira Torta, Camacaoca, Boa Vista, Sapucaia, Alto Pindaré, Caru e Alto Mearim). Outra estratégia utilizada previa o engajamento dos índios nas obras públicas relativas à abertura, manutenção e melhorias de vias de comunicação terrestre¹⁴³.

O terceiro fato é a colonização estrangeira levada a cabo entre 1853 e 1855. Houve sete tentativas que resultaram na entrada de 850 indivíduos, sendo trinta

¹⁴³ Tal estratégia, contudo, implicava numa forma de exploração da mão-de-obra indígena, que se sujeitava “a vencimentos baixos, o pagamento era feito em mercadorias, [...] sendo discriminada [...] como trabalhadores braçais. Nenhum índio consta na função de cabo, feitor, e muito menos ainda, diretor” (COELHO, op. cit., p. 150). Vale notar que em 1851 e 1853 foram instituídas, respectivamente, as diretorias parciais Tapera da Leopoldina e Juçaral.

chineses e os demais, portugueses. Apenas a Santa Isabel dava esperanças de progredir enquanto as outras foram logo abandonadas e por isso “tendo sido extinta a repartição da colonização, foi por ordem da presidência de 8 de junho de 1860 cometida à Diretoria Geral dos Índios a inspeção e gerência da colonização estrangeira” (MARQUES, 1970, p. 205).

O quarto fato relaciona-se ao declínio da economia após a Balaiada¹⁴⁴, cuja saída foi o fomento da cana-de-açúcar através da “concessão de 30 contos de réis para premiar aos lavradores que produzissem mais de 1.000 arrobas de açúcar, e que de Caiena o governo tinha recebido mudas de cana de qualidade superior para distribuição gratuita” (VIVEIROS, 1992, p. 205). Esta estratégia contribuiu para a expansão do cultivo da cana-de-açúcar por “toda a Baixada, às margens do Itapecuru, do Mearim [...]” (MEIRELES, 2001, p. 259), concentrando-se no vale do Pindaré e por “isso em 1860, o Maranhão contava 410 engenhos, dos quais 284 movidos à máquina a vapor e à força hidráulica e 136 de tração animal” (VIVEIROS, 1992, p. 206). Isto concorreu para que a produção da cana-de-açúcar da província do Maranhão que sequer era exportada em 1821, devido a uma produção de apenas 417 arrobas¹⁴⁵, passasse para 100.000 em 1858, e com tendência de aumento (ANDRADE, 1970).

O incremento da atividade da cana-de-açúcar¹⁴⁶, paulatinamente, contribuiu para a relevância de novos ares da modernização que se expressam no

¹⁴⁴ Ao assumir a presidência da província do Maranhão, em 1846, Joaquim Franco de Sá se deparou com o déficit da balança comercial (entre 1845 e 1848 chegou a 66:481\$000) e a redução da média de exportação (de 2.319 contos obtidos no período de 1812 a 1821 passou para 1.634 contos entre 1840-1849). Somando-se a esse triênio os relativos a 1848-1851 e 1852-1854, o citado déficit acumulou a cifra de 987:713\$578. (VIVEIROS, op. cit., p. 289 e 290).

¹⁴⁵ Cumpre frisar-se que, enquanto a cana-de-açúcar teve tênue produção, em 1821, as culturas do arroz e do algodão eram expressivas e atingiram 250.000 e 300.000 arrobas, respectivamente (VIVEIROS, 1992).

¹⁴⁶ Na província do Maranhão, de 1873 a 1882 registrou-se o “período áureo” da indústria açucareira, pois em 1873 foram produzidos 5.000.000 kg que ascenderam para 10.900.000 kg em 1876 e 16.100.000 kg em 1882, sendo que além da população dessa província, “abastecia-se Pará e Ceará, e exportava-se o excedente para a Inglaterra” (Ibid, p. 208).

aparelhamento material até então inexistentes. Neste caso, destaca-se: a instituição de estabelecimentos bancários (oriundos da articulação do capital comercial com grandes firmas exportadoras portuguesas), cujo primeiro foi o Banco Comercial do Maranhão que remonta a 1847. Foi efetivada a exploração da navegação fluvial (Lei Provincial nº 255/1849)¹⁴⁷ com o intuito de interligar as áreas de produção à de escoamento (porto de São Luís) e para tanto foi fundada a Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão (1856), que, a partir de 1857, explorou os rios Itapecuru (até Caxias) e Mearim, além da costa (de Alcântara ao Turi)¹⁴⁸. A iniciativa privada criou a Comissão da Praça (07/09/1854), cuja ascensão dos negócios concorreu para a instalação do Banco do Maranhão (1858) e, em 1869, do Banco Comercial, além do Banco Hipotecário e Comercial do Maranhão (1877)¹⁴⁹.

Nas últimas décadas do século XIX os transportes terrestres no sul da província do Maranhão tinham por referência a vila de Carolina que, enquanto entreposto, a articulava às províncias de Goiás, e Grão-Pará. Partindo da Caxias a

¹⁴⁷ “Com a chegada de D. JOÃO VI, este, após a abertura dos portos ao comércio internacional (1808), expediu outro decreto, em 3 de agosto de 1818, permitindo a navegação a vapor no Brasil [...] mas o fato é que [...], a navegação fluvial pouca importância teve, não só no Império, como na primeira República” (SILVA, op. cit., p. 157). Com efeito, a navegação fluvial da província em apreço foi cogitada por meio da Lei nº 42/1837 que concedia privilégios e obrigações a quem requeresse concessões para tal, o que foi ratificado pela Lei nº 91/1840 através da qual foi dilatado o “prazo do privilégio para 20 anos e autorizou o prêmio de 800\$000 mensais enquanto durasse a rebelião [A Balaíada], à empresa que se organizasse”. Somente em 1849 e depois de autorizado “um empréstimo de 25.000\$000, sem juros, a quem fizesse a navegação a vapor no rio Itapecuru”, foi que a empresa Porto se candidatou, mas teve vida útil de apenas dois anos. (VIVEIROS, op. cit., p. 255-266).

¹⁴⁸ Ao analisar os sistemas de transportes do Maranhão, Ayres (2001) indica três fases: 1) navegação à vela (1612-1856); 2) navegação fluvial motorizada (1856-1950); e, 3) rodovias pavimentadas (1950-1999).

¹⁴⁹ Convém ressaltar que a primeira tentativa de se criar estabelecimento dedicado a esse setor no Maranhão remonta a 14/08/1799 quando Dom Diogo de Sousa informou à Metrópole “que tinha principiado a executar as reais ordens para o estabelecimento das Caixas de Crédito em benefício da agricultura” (MARQUES, 1970, p. 166); outras tentativas seguiram-se, a exemplo da: de 1827 quando se aprovou a criação da Sociedade Agronômica para Colonização de Estrangeiros, Comissões e Bancos; de 1833 através da instituição de uma Comissão que deveria apresentar sugestões no sentido de ser criado um banco; e outra que em 1846 definiu os estatutos do estabelecimento bancário a ser criado e efetivado em 1847 sob a denominação de Banco Comercial do Maranhão, mas em 1855 o governo Imperial determinou “a sua dissolução e fusão na Caixa Filial do Banco do Brasil” (VIVEIROS, 1992, p. 273).

“estrada do sertão” se prolongou até Carolina (180 léguas), bem como um ramal convergiu na direção de Porto da Chapada (atual município de Grajaú) perfazendo 60 léguas. Deste havia dois traçados: o primeiro se prolongava na direção de Barra do Corda (80 léguas), seguindo para Coroatá (59 léguas) de onde descia na direção de São Luís pelo rio Itapecuru através dos vapores da citada empresa de navegação. Com a intenção de “dar fácil trânsito às boiadas” e a partir da iniciativa do presidente da província do Grão-Pará entre 1860-62 foi implantada a “estrada Dom Pedro II”, a qual interligou Carolina à povoação de Capim (naquela província e passando por Santa Tereza – é hoje, Imperatriz) de onde alcançava Belém por barco em três dias, materializando um sonho que remonta aos “tempos do regime colonial” (MARQUES, 1970, p. 180 e 181). No ano subsequente, e também partindo de Carolina, foi efetivada uma estrada até a vila de Monção, o que permitiu chegar até São Luís via rio Mearim, cuja viagem pelos vapores da companhia de navegação que demandava dois meses foi reduzida para quinze dias.

Ainda nos sertões do sul dessa província a Lei de 08/06/1871 desmembrou as terras da Vila Nossa Senhora da Vitória (corresponde, atualmente, aos municípios de Alto Parnaíba e Tasso Fragoso) do município de Pernaguá que pertencia à província do Piauí e as anexou ao município de Loreto, no Maranhão. Em 1873 o presidente Gomes de Castro solicitou a incorporação de uma companhia para definir e implantar o traçado de uma estrada de ferro que ligasse Carolina a Barra do Corda, cognominada Central do Maranhão. Esta malogrou porque o governo do Império não viabilizou a “garantia de juros para o capital a despender e um determinado praso para uso e gôso da estrada a construir” (VIVEIROS, 1992b, p. 202). Além dessa ferrovia, em 1875, outras duas (Caxias a Teresina e São Luís a Rosário) tinham

projetos dependendo de decisão do governo imperial¹⁵⁰. Some-se a isso que os ares da modernização eram mais sentidos na sede da província que desde 1856 contava com abastecimento de água através de chafariz, a iluminação a azeite foi substituída pela de gás hidrogênio em 1863, os bondes remontam a 1870 e quatro anos depois foi instalado o cabo submarino implicando que “São Luís acompanhava de perto a corte” (PAXECO, 1922, p. 106), enquanto o telégrafo terrestre era ampliado pela província desde 1884.

Foi devido ao declínio da cana-de-açúcar, que sustentava a economia agro-exportadora da província maranhense, derivado da proibição do tráfico negreiro (1850) e leis complementares de 1871 (Ventre Livre), dos Sexagenários (1885) e Áurea (1888)¹⁵¹ que aproximadamente “11.000 contos, dos quais 5.000 representavam a conta dos ex-lavradores” (VIVEIROS, 1992a, p. 558) foram reinvestidos na atividade industrial baseada na fiação de tecidos, a partir de 1875. Isto foi vislumbrado como saída pela elevação do preço da arroba no mercado internacional porque a Inglaterra teve comprometido seu fornecimento de algodão em decorrência da Guerra da Secessão (1860-1865) e da libertação dos escravos (1862-1865) nos Estados Unidos da América, assim como pela guerra Brasil-Paraguai¹⁵².

¹⁵⁰ A primeira estrada de ferro do Brasil foi inaugurada em 1854 e possuía só 18 km, localizando-se no Rio de Janeiro. Em trinta anos (1854-1889) o Império brasileiro “instalou no seu território 9.355 quilômetros de linha férrea, o que dá uma média de 267 quilômetros. Mas desse total nem um quilômetro havia tocado ao Maranhão [...] o que pode ser creditado a [...] falta de trabalho dos seus políticos, que estavam convencidos bastarem à Província os seus rios, e, portanto não precisar de linhas férreas” (VIVEIROS, 1992b, p. 164 e 165).

¹⁵¹ Em 1882 a província do Maranhão produziu 16.100.000 kg de açúcar, os quais foram gradativamente reduzidos para 2.200.000 kg em 1887, 1.098.000 kg em 1889 e 634.000 kg em 1894 (VIVEIROS, J. *História do comércio do Maranhão – 1896-1934*. São Luís: Associação Comercial do Maranhão/ Lithograf, 1992, p. 2 e 3). A antiga Comissão da Praça (atualmente corresponde à Associação Comercial do Maranhão) se posicionou contrária ao fim da escravatura e defendia que não se devia incorrer na “loucura da época – transformar o Maranhão agrícola em Maranhão industrial”. Alegava ainda que a simples notícia do fim da escravidão elevou os custos da escravaria, pois um escravo custava a essa altura mais de 1:500\$000 (GOMES, 1981, p. 18).

¹⁵² Nesse contexto, o preço da arroba do algodão oscilou de 10\$000 entre 1818-19 para 6\$000 em 1820, 28\$000 no ano de 1864 e 13\$000 em 1870. (GOMES, op. cit., nota 5, p. 18).

Em relação à escala mundial, o parque têxtil maranhense se implantou tardiamente com a Companhia Industrial Caxiense em 1883. Essa ação serviu de estímulo para outras concentradas em São Luís, a exemplo da Companhia de Fiação e Tecidos Maranhense, que remonta ao penúltimo ano (1888) do Império do Brasil.

Uma síntese dos fatos que aconteceram no hodierno estado do Maranhão durante o Império revela que ele implantou duas estratégias de colonização, sendo uma indígena, resultando em sete missões e dez diretorias que acompanhavam os rios que adentravam a hinterlândia; e outra, que visava à implantação de sete núcleos de assentamento de estrangeiros, dos quais apenas um teve resultados positivos. A Balaiada colocou em xeque o regime, mas foi debelada. Os limites dessa província com as do Grão-Pará e Goiás foram acordados, contudo permaneceu pendência com a do Piauí acerca da foz do rio Parnaíba. A economia teve soerguimento entre 1860 e 1875 com a cana-de-açúcar, o que concorreu para a instalação de equipamentos de modernização como, os estabelecimentos bancários, a efetivação da navegação fluvial a vapor, bem como para serem vislumbradas alternativas de transportes devido ao assoreamento gradativo dos principais rios. Com efeito, estradas foram abertas ligando, predominantemente o sul maranhense a partir de Carolina, com Belém, Caxias e São Luís (via Monção), assim como desde 1873 planejou-se a construção da Estrada de Ferro Central do Maranhão e de outra ao longo da bacia do Itapecuru, entre São Luís e Teresina. Em função do declínio da produção da cana-de-açúcar, associado aos efeitos da Guerra da Secessão americana, a economia teve relativa prosperidade com a inversão (tardia) do empresariado local na indústria têxtil a contar de 1883.

3.3 A MODERNIZAÇÃO DA ECONOMIA E A PREOCUPAÇÃO COM A ARTICULAÇÃO DO TERRITÓRIO MARANHENSE (1889 - 1920)

Com o advento da Proclamação da República continuou a instalação de indústrias têxteis em São Luís, “coincidindo com o primeiro surto de industrialização do Brasil, [...] sendo que [...] este setor atravessou um período dinâmico em que iniciativas inovadoras, e em alguns casos grandiosas, foram implementadas” (KATZ; LIMA, 1994, p. 81), a exemplo da Fabril Maranhense (reunia as fábricas São Joaquim e a Santa Isabel, em 1890), da Cãmhamo (1891), da de Fiação e Tecidos do Rio Anil (1893), além da Fiação e Tecelagem São Luís (1894) e da Santa Amélia (1895). Por conseguinte, em 1895 o estado do Maranhão possuía o segundo parque industrial do Brasil com 16 unidades de produção¹⁵³. A capital maranhense, porém, aglomerava 10 fábricas (09 de tecido de algodão e uma de juta e malva)¹⁵⁴, enquanto Caxias possuía quatro e Codó, uma (PAXECO, 1922; VIVEIROS, 1992), implicando que a produção concentrada ao longo da bacia do Itapecuru era escoada pela Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão.

Devido a problemas de assoreamento nos rios maranhenses que eram utilizados pela citada companhia de navegação e à má gestão, foi retomado o projeto da Estrada de Ferro Caxias-São João de Cajazeiras (esta última é hoje a sede do

¹⁵³ No ano de 1895, Viveiros (1992b, p. 49) indica que “ocupava o primeiro lugar, entre os Estados, [...] o de Minas Gerais, com 37 fábricas, e o segundo, Maranhão, com 16. Estávamos acima da Capital Federal, do Rio de Janeiro, Bahia e São Paulo, que tinham, respectivamente, 15, 14, 12 e 10. Entretanto, tínhamos começado em 1885. Em dez anos, pois, construímos um parque industrial de 15 unidades, com capitais exclusivamente nossos, sem recorrermos a um ceitil do estrangeiro”.

¹⁵⁴ A indústria têxtil em São Luís, por exemplo, entre 1890-1895, criou empregos para “3.000 operários, um peso relativamente significativo face à população da cidade que beirava 45 mil habitantes com uma população em idade de atividade econômica de aproximadamente 18 mil habitantes e uma força de trabalho estimável em 8/9 mil pessoas” (GOMES, 1988, p. 22).

município de Timon), que com 78 km de extensão foi inaugurada em 09/06/1895¹⁵⁵ e se tornou referência no concernente a alternativa de transportes que reduzisse a dependência fluvial, articulasse de maneira mais eficaz o território maranhense, reduzisse custos e ampliasse as possibilidades de concorrência dos produtos locais.

O surto industrial mencionado, todavia, deparou-se no final do século XIX e começo do XX com entraves que o comprometeu porque, por exemplo, no mercado externo os Estados Unidos da América e a Inglaterra passaram a controlar o preço do algodão e a dominar mercados e por isso a cotação do herbáceo tendeu à estagnação. No mercado interno apareceu como forte concorrente a indústria têxtil paulista, que se baseava na reinversão do capital acumulado com a exportação do café e na mão-de-obra livre (européia). Na escala local a maioria dos empresários se endividou ainda mais com a desvalorização da moeda devido à baixa cambial e não reinvestiu os lucros na atividade referida, o que concorreu para o declínio¹⁵⁶ que se agravou porque a produção direcionava-se para o Amazonas, Pará, Piauí e Ceará ou ficava no próprio Maranhão¹⁵⁷, onde o Estado ampliava a cobrança de impostos e no

¹⁵⁵ Deve-se considerar que essa ferrovia foi autorizada através do Decreto Imperial nº 10.250/1889 que concedeu ao engenheiro Nicolau V. *Le Cocq* o privilégio de construir e explorá-la durante oitenta anos. Posteriormente, o Decreto Republicano nº 529/1890 autorizou a transferência da concessão recebida pelo citado engenheiro para a Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil. Idêntica autorização foi procedida mediante ato de 23/03/1891 do Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas em que a beneficiada foi a Companhia de Melhoramentos do Maranhão. Esta foi concebida como a salvação “da grande crise que assoberbava [o Maranhão], ocasionada pela abolição da escravidão e que o sonho industrial ia agravando dia a dia” (VIVEIROS, 1992b, p. 83), mas se excetuando a referida ferrovia e melhorias no porto de São Luís, ela também malogrou com a agravante de que havia retomado em 1890 o projeto da vislumbrada Estrada de Ferro Central do Maranhão, mas abriu apenas uma picada entre Caxias e Pedreiras.

¹⁵⁶ Apesar do declínio do parque industrial maranhense, em 1906 ele continuava impressionando em São Luís uma vez que “as sirenes matutinas e, nas ruas, o movimento de operários e de operárias que, apressadamente, se dirigiam para toda a parte em roupas de trabalho, denotavam que um grande número de fábricas, notadamente de tecidos e de fiação, estava em atividade desde as primeiras horas da manhã. Aprofundando mais ainda essa observação e buscando as origens desse intenso labor das indústrias, ver-se-ia que fora o Maranhão, no Norte do Brasil, o pioneiro da tecelagem e de variadíssimas indústrias, infelizmente desprezadas em grande parte já naquela época” (MACEDO, Eurico T. de. *O Maranhão e suas riquezas*. São Paulo: Siciliano, 2001, p. 68).

¹⁵⁷ Cf. MELO, Maria C. P. de. *O bater dos panos*. São Luís: SIOGE, 1990.

período de 1901 a 1910 o ciclo da borracha culminou na emigração de pessoas do Maranhão¹⁵⁸, pois

[...] a nossa pobreza contrastava com a fortuna ostentada pelos dois Estados do extremo Norte – Pará e Amazonas, mercê da borracha, artigo então, de valor elevado nos mercados consumidores. Essa riqueza seduzia o maranhense e daí a sua emigração para o El-Dourado da sua fantasia (VIVEIROS, 1992b, p. 15).

Para reverter um quadro em que “o Maranhão ingressou no século XX sem boas perspectivas”¹⁵⁹, entre 1910 e 1914 o governador Luís Domingues tentou, sem sucesso, impulsionar os navios da Empresa Maranhense de Navegação porque as áreas de produção às margens dos principais rios foram, gradativamente, abandonadas em função do arrefecimento da indústria têxtil¹⁶⁰. Outra tentativa de criar-se alternativa de transportes é que, em 1910, o governador referido ampliou o traçado do projeto da Ferrovia Central do Maranhão, de Carolina a Barra do Corda para Coroatá (na bacia do Itapecuru), totalizando 584 km de extensão, mas somente em 1921 o governo federal autorizou o início da construção¹⁶¹, sendo que só 40 km foram concluídos entre Coroatá e Pedreiras e logo abandonados (VIVEIROS, 1992b).

Em nível de mercado internacional no início do século XX a copra destacou-se no ramo das gorduras vegetais, sendo bastante disputada. Devido à gradativa

¹⁵⁸ A preocupação com esse “despovoamento da terra maranhense” foi discutida pela imprensa local, sobretudo em artigos, a exemplo do publicado em “O Globo”, de 03/03/1890 (VIVEIROS, 1992b).

¹⁵⁹ Isto porque estava a “agricultura em crise grave – e uma vez mais reduzida à rigidez monocultora do algodão, pelo fracasso da tentativa Agro-Industrial do açúcar, de tão curta duração – e de uma indústria que representava esforço superior à sua real capacidade financeira”. (GOMES, 1981, p. 25).

¹⁶⁰ Além da dependência do contexto internacional, a indústria têxtil deparou-se com o assoreamento do rio Itapecuru, sendo que uma viagem entre São Luís e Caxias (900 km ida e volta) durava trinta dias, em 1909 (Macedo, *op. cit.*).

¹⁶¹ [...] o governo federal dizia não construir uma via férrea no Maranhão porque o que este produzia mal sustentava a navegação fluvial, enquanto que os maranhenses explicavam a pouca produção e a falta de iniciativa particular pela dificuldade e precariedade dos transportes. Além disso, havia a lenda de que o Maranhão possuía ótimas vias fluviais, podendo, assim, dispensar a construção de vias terrestres, o que prejudicava sempre a aspiração maranhense de possuir uma estrada de ferro. (SOARES, 1957, p. 445).

importância das oleaginosas, o mercado de compras do babaçu¹⁶² atraiu empresas estrangeiras que se instalaram no Maranhão, a exemplo da norueguesa *The Oversea Company Ltda*¹⁶³, da belga Companhia Turiense, das francesas Companhia de Culturas de Plantas Tropicais e da Companhia Agrícola de Pinheiro, além da norte-americana *Brazilian Babaçu Corporation*. À exceção da primeira que dispunha de capital de Cr\$ 11.000.000,00, as demais possuíam capital superior a Cr\$ 4.000.000,00 (GALVÃO, 1955) e, com efeito, a exportação da amêndoa dessa palmácea ascendeu de “588 quilos em 1912, 16.972 em 913, 19.462 em 914, 836.408 em 1915, 4.010.100 em 1918, 5.603.200 em 919” (VIVEIROS, 1992b, p. 218). Isto culminou na instalação em São Luís de uma agência do Banco do Brasil e de uma filial do *London in Brazilian Bank, Limited*, assim como de equipamentos modernos para a época como, telefone (1890), estação radiográfica, luz e tração elétricas, em 1918.

Apesar do “surgimento do babaçu [...] como fonte de receita fiscal (pela primeira vez no orçamento de 1916) e a grande procura dessa oleaginosa provocando arrecadações jamais previstas” (MEIRELES, 2001, p. 293), o estado do Maranhão não teve por muito tempo soerguida a economia em função do não acompanhamento da demanda no mercado europeu durante a I Guerra Mundial (1914-1918) e da baixa

¹⁶² A preocupação com a dependência econômica do Maranhão foi ressaltada em 1853 quando o presidente da província, Eduardo Olímpio Machado, solicitou um levantamento sobre o potencial econômico do babaçu, e “nomeou uma comissão para estudar o ouro do Maracaçumé, organizando a Companhia de Mineração Maranhense [...], que também deveria estudar [...] as jazidas de cobre do Grajaú” (MEIRELES, 2001, p. 249). Até então, a extração das amêndoas do babaçu era realizada manualmente e para partir o coquilho era utilizado um machado (MACEDO, 2001).

¹⁶³ Essa companhia [...] não se limitou a exportar as amêndoas, e passou a industrializar o produto pelo processo de diluição em excelente fábrica de óleos [...], mas [...] devido a terem falhado os seus negócios [...] durante a crise açucareira [...], em Cuba, [...] foi vendida ao governo, e os responsáveis pela economia do Estado, ao invés de conservarem em atividade tão importante estabelecimento ou vendê-lo a qualquer interessado no fabrico do óleo, desmontaram os maquinismos moderníssimos e os atiraram em sucata, vendendo a retalho [...] a quem mais desse para montar no mesmo local, acanhado e impróprio, a Usina de Força e Luz da Capital. (MACEDO, *op. cit.*, p. 62).

gradativa na cotação dos preços.

Em termos de conformação territorial, a última pendência existente foi resolvida em 08/08/1920 quando os governos dos estados do Maranhão e do Piauí assinaram acordo que fixou a barra das Canárias como o eixo fluvial do rio Parnaíba e, assim, ficaram reconhecidos seus limites e as divisas, sendo que o território do primeiro permanece inalterado até os dias atuais (área equivalente a 331.983,293 km² ou 3,90% da superfície do Brasil). Confira-se, a respeito, o Quadro 6 e o Anexo C.

Quadro 6 – Estado do Maranhão: limites e divisas a partir de 1920.

Posição	Limite	Divisas	Total (km)	
			Parcial	Geral
Norte	Oceano Atlântico	Linha litorânea com supressão dos recortes	-	639,5
Sul	Estado do Tocantins	Chapada das Mangabeiras	365,5	365,5
Leste	Estado do Piauí	Todo o curso do rio Parnaíba	-	1.365,5
Oeste	Estados do Pará e Tocantins	Toda a extensão do rio Gurupi	668	-
		Geodésia entre a nascente do rio Itinga e a foz do Araguaia	130	-
		Rio Tocantins entre as confluências dos rios Manuel Alves Grande e Araguaia	431	-
		Rio Manuel Alves Grande entre a nascente e a foz do rio Tocantins	263,5	1.492,5
Total	-	-	-	3.863

Fonte: FEITOSA, Antônio C.; TROVÃO, José R., 2006.

CAPÍTULO 4 – PROJETOS DE COLONIZAÇÃO NO TERRITÓRIO MARANHENSE (1942 – 1979)

Ao iniciar-se a segunda década do século XX o atual estado do Maranhão já estava conformado territorialmente. Era o décimo primeiro do Brasil em termos demográficos e em número de estabelecimentos industriais e capitais neles empregados, ocupava o sexto lugar na produção do arroz, o décimo terceiro no da mandioca e do fumo, o nono, em se tratando do algodão; o sexto, no da mamona, assim como décimo sexto no que tange ao milho. As vias de acesso terrestres eram precárias e comprometiam o desenvolvimento econômico (FERNANDES, 2003), apesar da inauguração em 1921¹⁶⁴ dos 372 km de estrada de ferro entre as cidades de São Luís e Caxias (que se somaram aos 78 km existentes entre esta e Timon – Anexo C). Este quadro há tempo era argüido pela classe comercial e por isso era urgente mudá-lo, pois em expedição realizada em 1924 ficou constatado que a

[...] situação é convidativa para a construção de estradas de rodagem – encorajada pela suavidade da topografia – e para o planejamento de esquemas de colonização. Em suma, podemos dizer que o Estado parece estar pronto para um desenvolvimento grande e rápido. (SHAW; DARNELL, 1946, p. 580).

O governador Magalhães de Almeida (1926-1929), por seu turno, anunciou em 1927 um plano de construção de rodovias. Nesse ano excursionou pelo sertão maranhense e, em 1928, em entrevista ao periódico “O Imparcial”, intitulada “Novos Rumos na Vida Econômica do Maranhão”, revelou que entregava 1.904 km de estradas carroçáveis (Quadro 7), dos quais 42 km se localizaram em São Luís, 206

¹⁶⁴ O trecho da estrada de ferro entre São Luís e Caxias foi autorizado pela Lei Federal nº 1.329/1905. O contrato de construção deriva do Decreto nº 7.073/1908. Devido a uma série de questões operacionais, sua construção foi postergada e concluída só em 1921.

Quadro 7 - Maranhão: estradas de rodagem concluídas, em 1929.

Trecho	Extensão (km)
Marco da Capital a Estiva	42
Coroatá a Pedreiras	93
Pedreiras a Presidente Dutra	113
Presidente Dutra a Barra do Corda	177
Barra do Corda a Carolina	438
Carolina a Riachão	165
Riachão a Balsas	98
Balsas a Loreto	192
Loreto a Mirador	176
Mirador a Colinas	52
Colinas a Presidente Dutra	125
Presidente Dutra a Dom Pedro	37
Dom Pedro a Codó	116
Pastos Bons a Mirador	50
Nova Iorque a Pastos Bons	30
Total	1.904

Fonte: FERNANDES, 2003, p. 346.

quilômetros interligaram a bacia do Itapecuru ao vale do Mearim e daí em direção ao centro-sul¹⁶⁵, de maneira que 86% se concentraram nos sertões do sul dessa unidade da Federação com o intuito de facilitar o escoamento da produção. Tal plano de rodovias, contudo, não foi suficiente para superar a estrada de ferro São Luís-Cajazeiras e principalmente os rios que continuavam sendo responsáveis pela maior parte do tráfego de mercadorias e pelo escoamento de produtos¹⁶⁶, sobretudo porque a população se concentrava na zona rural e os navios do *Lloyd Maranhense*

¹⁶⁵ A este respeito, o referido governador disse que no “Sertão, há mais vida, mais movimento [...]”. Em Pedreiras, por exemplo, nota-se uma verdadeira febre de trabalho. A exportação desse município aumentou sensivelmente. O arroz, o algodão e o babaçu aí tiveram uma safra enorme, porque, animados com as estradas, os lavradores desenvolveram as suas roças e os caminhões foram buscar os produtos onde estes se encontravam, trazendo-os para a sede do município, o que antigamente era penoso com os meios rudimentares de transporte, quando não sofriam os cereais acumulação nos depósitos, onde se deterioravam, o que era mais freqüente” (Entrevista do governador Magalhães de Almeida *apud* FERNANDES, 2003, p. 349). Esses 1.904 km de estradas carroçáveis que foram entregues em 1929 pelo citado governador foram acrescidos aos 1.224 km que já existiam, de maneira que o Maranhão possuía um total de 3.128 km de estradas (SILVA, op. cit., Quadro nº 4, p. 129).

¹⁶⁶ Por exemplo: “Quase todas as fazendas [...] possuem pequenos portos, junto aos rios, por onde embarcam seus produtos, em canoas e barcos de vela, em demanda dos mercados consumidores e distribuidores. Também as cidades se alinham ao longo dos rios, estando geralmente situadas nos terraços marginais ao abrigo das inundações” (p. 73 e 76) de onde escoam produtos agrícolas como o arroz, algodão, cana-de-açúcar, mandioca, gergelim, gado e pele de animais. Cf. EGLER, Eugênia G. Distribuição da população no Estado do Maranhão em 1940. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 13, n. 1, p. 71-84, jan./mar. 1951. Para essa autora a função de vias de comunicação dos rios era desenvolvida nos médios vales do Mearim e Itapecuru na zona do Golfão Maranhense, pelos vales do Munim e do Parnaíba no Leste, pelos altos vales do Grajaú, Mearim, Itapecuru e Mearim nas Chapadas do Sul e pelos vales do Gurupi, Turiaçu, Grajaú e Pindaré no Noroeste Maranhense.

conseguiam navegar pelo Itapecuru até a cidade de Caxias enquanto pelo Mearim alcançavam Pedreiras.

No início da década seguinte a Associação Comercial do Maranhão fez mais um alerta aos prefeitos acerca do escoamento e da redução dos impostos¹⁶⁷, pois a produção dos chamados produtos basilares da economia maranhense continuava registrando decréscimo, sobretudo o algodão, o babaçu e o arroz, agravado pela crise mundial de 1929 que indicava que tal situação se manteria nos próximos anos e pela falência da mais importante companhia de navegação do estado (Empresa Fluvial Maranhense, em 1931¹⁶⁸). Além disso, a dívida interna e externa do estado, remontando a empréstimos de 1912 e 1922, continuava na casa dos Rs. 51.599:200\$000, o que era “muito superior à capacidade de pagamento, nas condições contratuais dos empréstimos”¹⁶⁹.

A crise apontada pela Associação Comercial do Maranhão, novamente foi posta em tela e desta vez se baseou nos três principais problemas que travavam o desenvolvimento estadual. O primeiro era a precariedade das vias de transporte que se tornavam empecilho para o escoamento e para a circulação de pessoas e mercadorias. O segundo relacionava-se à necessidade de dragagem e limpeza dos rios Itapecuru, Mearim, Pindaré e Grajaú que até então eram utilizados como vias de penetração rumo ao interior e de escoamento visando ao porto de São Luís. O terceiro, às difíceis condições de ancoradouro do porto de São Luís devido ao

¹⁶⁷ Ofício-Circular da Associação Comercial do Maranhão, de 10/07/1930, *apud* MEIRELES 1992, p. 13 e 14.

¹⁶⁸ Nesse ano operavam sete companhias de navegação no Maranhão, das quais a Empresa Fluvial Maranhense era a mais importante uma vez que possuía uma frota de doze navios-gaiola, enquanto as outras seis, e que continuavam em atividade, detinham, em conjunto, somente cinco navios e “pesados batelões que eram rebocados por lanchas” (MEIRELES, *op. cit.*, p. 17-18).

¹⁶⁹ *Ibid.*, p. 16.

assoreamento¹⁷⁰ decorrente “da erosão das barreiras da cidade e de outros pontos circunvizinhos” (VIVEIROS, 1992a, p. 408).

Em relação aos transportes o governo federal lançou em 1934 o Plano Geral de Viação Nacional que previa construir 51.077 km, mas até 1945 foram construídos apenas 1.356 quilômetros¹⁷¹. O estado do Maranhão seria contemplado com três linhas, sendo uma tronco no sentido dos meridianos, a TM-3 (hoje, BR-010) que interligaria Belém ao Rio de Janeiro e pelo mesmo passaria entre os atuais municípios de Itinga e Estreito (279 km). As outras duas eram no sentido dos paralelos, a saber, as TP-2 e a TP-3; a primeira interligaria Recife a Belém, passando nessa unidade da Federação entre os municípios de Timon e Boa Vista do Gurupi (566 km), de maneira que atualmente corresponde à BR-316. A segunda partia do Recife na direção de Santa Maria do Araguaia, passando no território maranhense, entre outros, pelos hodiernos municípios de Barão de Grajaú, Pastos Bons, Balsas, Carolina e Estreito (654 km), de maneira que viabilizasse a articulação (95 km) das atuais BR's 230 e 010. O fracasso desse plano no Maranhão implica que dos 1.499 km previstos foram construídos 640 quilômetros (42,69%) entre 1930 e 1937, pois a extensão de estradas passou de 3.128 km para 3.768 km nesse período¹⁷².

Na escala internacional o contexto se revelou favorável para o Maranhão, visto que até 1935 a exportação do babaçu, que era direcionada para a Europa (sobretudo Holanda e Alemanha), foi beneficiada com o Acordo Geral do Babaçu (1942 a 1947), que do lado norte-americano ficou ao encargo da *Commodity Credit Corporation*, a qual de um lado passou a controlar o mercado e isentou a amêndoa da

¹⁷⁰ Cf. Revista da Associação Comercial do Maranhão, São Luís, ano IX, n. 99, set. 1933. Em relação às estradas, entre 1928 e 1930 não foi construído um centímetro sequer, pois sua extensão permanecia em 3.128 km (SILVA, op. cit., Quadro nº 4, p. 129).

¹⁷¹ SILVA, op. cit., p. 208. Maiores detalhes estão contidos no capítulo 1 e Figura 3 desta tese.

¹⁷² Ibid., Quadro nº 4, p. 129.

taxa de importação (AMARAL FILHO, 1990), enquanto do outro assegurava a matéria-prima utilizada na fabricação de óleo (incluindo o do tipo diesel), além de outros derivados. Com efeito, foi positivo o saldo da balança comercial com base na referida palmácea, que de uma exportação de apenas 9,4% do total estadual, em 1934, passou para 39,9% em 1936 e em 1942 já era responsável por 41,25%. Para tanto foi efetivado o Banco do Estado do Maranhão para ampliar a oferta de créditos, assim como as vantagens concedidas às usinas de extração de óleo e aproveitamento de subprodutos do coco babaçu derivadas do Decreto-lei nº 153/1938¹⁷³. Convém ressaltar que a ascensão da citada palmácea em relação ao algodão e ao arroz (até então os principais produtos exportados por esse estado) decorre do comprometimento desses últimos em termos de seleção de semente, plantação, colheita, armazenamento e transportes que concorreram para que fossem colocados no mercado em qualidade inferior, de maneira que, por exemplo, apenas em 1937 “havia dado um prejuízo estimado em nada menos que Rs. 3.026.286\$000”¹⁷⁴.

Somente com o Estado Novo (1937-1945), que pretendia levar a cabo a colonização do interior e a integração nacional, é que o interventor nomeado do Maranhão, Paulo Martins de Sousa Ramos, vislumbrou a resolução dos problemas dos transportes a fim de dar suporte à economia, recuperando “os 950 km que encontrou e que eram poucos para a extensão territorial”¹⁷⁵ maranhense e construiu

¹⁷³ Esse decreto teve por base as sugestões que visavam ao aproveitamento do babaçu, as quais foram indicadas por ABREU, S. de F. *O coco babaçu e o problema do combustível*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional de Tecnologia, 1928. Posteriormente foi revelado que essa palmácea tem uma gama de usos, sendo responsável por 68 subprodutos, cf. MAY, Peter H. *Palmeiras em chamas: transformação agrária e justiça social na zona do babaçu*. São Luís: EMAPA/FINEP/Fundação Ford, 1990.

¹⁷⁴ MEIRELES, Mário M. *História do Maranhão*. São Luís: Associação Comercial do Maranhão/Lithograf, 1992, p. 41.

¹⁷⁵ MEIRELES, op. cit., p. 44.

mais 1.121 km em 1937, que no ano seguinte somavam 3.200 km de estradas carroçáveis, aos quais foram adicionados mais 602 km, em 1939 que

[...] levavam dos centros produtores para as vilas e cidades que marginavam os rios ou aquela única via férrea existente e que, assim, propiciariam mais fácil acesso a São Luís, o grande centro consumidor e exportador do que era produzido e distribuidor do que era importado. (MEIRELES, 1992, p. 44).

Essas ações culminaram na instituição do Departamento de Estradas de Rodagem (Decreto-lei nº 405/1940). Este ficou incumbido de apresentar o Plano Rodoviário do Maranhão que integraria o homônimo nacional (aprovado quatro anos depois) a fim de assistir à agricultura, ao comércio e principalmente facilitar o escoamento da produção. Tal plano estadual, uma vez concluído, elevaria os 4.149 km de estradas existentes em 1939¹⁷⁶ para “8.031 km, dos quais 4.374 seriam de estradas-tronco de 1ª classe, sendo 1.932 federais e 2.442 estaduais, afora 3.637 outras também estaduais mas de 2ª classe”¹⁷⁷. A isso se deve adicionar a conclusão em 1938 de 2 km da estrada de ferro que atravessa o rio Parnaíba e liga Timon (MA) a Teresina (PI), a qual, somada aos trechos entre Timon e Caxias, e desta cidade a São Luís passou a totalizar 452 km e recebeu a denominação de Estrada de Ferro São Luís-Teresina.

O advento da II Guerra Mundial (1939-1945) repercutiu-se no Maranhão à medida que a economia, que se reerguera, mais uma vez começou a declinar em função da diminuição e/ ou cancelamento da procura por óleo de babaçu na Europa e nos Estados Unidos, somado à concorrência de indústrias de óleo localizadas no Piauí, Ceará e em São Paulo. Por isso, a participação do babaçu em amêndoas iniciou queda na exportação estadual visto que declinou de 58.964.657 quilos (1948)

¹⁷⁶ SILVA, op. cit., Quadro nº 4, p. 129.

¹⁷⁷ O referido plano foi orçado em Rs. 87.804:960\$000, incluindo a contrapartida do governo estadual que seria de 64,70%. Cf. MEIRELES, op. cit., p. 44 e 45. Este tema será retomado no próximo capítulo.

para 45.720.242 kg, em 1949. Esse fato deve ser vinculado à constatação de que tal conflito mundial resultou na “falta quase absoluta de navegação para os próprios mercados americanos que se haviam constituído compradores exclusivos, provocando prejuízos de extensão imprevisível com o gravante de que o custo de vida, aumentando de dia para dia”¹⁷⁸.

Convém notar que o censo de 1940 revelou que o estado do Maranhão possuía 65 municípios, em que moravam 1.235.169 habitantes (8,5 % do total da macrorregião Nordeste), dos quais 85% se localizavam na zona rural. Esses, pois, se distribuíam de forma esparsa pelo território uma vez que a densidade correspondia a 3,81 habitantes por km². Tal população dedicava-se preferencialmente “à exploração extrativa vegetal (babaçu e carnaúba), à lavoura e à criação”¹⁷⁹, complementadas por casas de comércio e administração pública, implicando que apesar da ascensão da industrialização do babaçu tanto o setor secundário quanto o terciário absorviam pequena parcela daqueles que residiam no Maranhão à essa época. As vinte principais cidades de 1940 possuíam 125.917 habitantes que correspondiam a apenas 10,19% da população total estadual¹⁸⁰ e se concentravam na capital que respondia por 46,65% desses habitantes urbanos (Quadro 8). Apesar da ocupação rural havia, contudo, um potencial em termos de “fundos territoriais” (SANTOS; SILVEIRA, 2001) equivalentes a aproximadamente 200.000 km² (D’APOTE 1970 *apud* ANDRADE, 1973), que incluía a floresta pré-amazônica, os babaçuais e os cerrados do sul (Figura 13) considerados atrativos para os imigrantes, sobretudo da própria macrorregião Nordeste, mais precisamente a partir da cidade de Caxias, Barra do Corda e Grajaú, cujo avanço tinha intenções agrícolas e pecuárias no sentido do

¹⁷⁸ Cf. Relatório da Administração de 1941. São Luís: DEIP, 1942.

¹⁷⁹ EGLER, op. cit., p. 51.

¹⁸⁰ Os outros 4,81% de um total de 15% da população urbana do Maranhão distribuíam-se em 45 cidades com menos de 2.000 habitantes.

sudoeste (Porto Franco e Imperatriz), e intenções agrícolas na direção do noroeste (Bacabal e Carutapera).

Quadro 8 - Maranhão: nominata das vinte principais cidades, 1940.

Número	Cidade	População *
1	São Luís	58.735
2	Caxias	7.042
3	Pedreiras	4.760
4	São Bento	4.654
5	Bacabal	4.162
6	Rosário	4.080
7	Arari	4.019
8	Pinheiro	3.756
9	Viana	3.660
10	Coroatá	3.452
11	Codó	3.405
12	Carolina	3.359
13	Araíoses	3.001
14	Cururupu	2.967
15	Brejo	2.911
16	Colinas	2.666
17	Tutóia	2.518
18	Grajaú	2.463
19	Penalva	2.228
20	Barra do Corda	2.079
Total	-	125.917

Fonte: IBGE. *Recenseamento geral do Brasil (1º de setembro de 1940). Série regional; parte IV – Maranhão*. Rio de Janeiro: IBGE, 1952.

*A população inclui os presentes em domicílios situados nos quadros urbano e suburbano.

Figura 13 - Mapa da articulação espacial do Maranhão, 1940.
 Fonte: Recenseamento Geral do Brasil (1º de setembro de 1940), IBGE, 1952 (Série Regional, parte IV - Maranhão); EGLER, 1951; BRASIL, 1984; FERNANDES, 2003.

Na escala nacional as políticas territoriais ganharam destaque na década de 1940 a partir da necessidade de ser ocupado o interior através da colonização e da integração via transportes (rodoviários, sobretudo). No recém-conformado estado do Maranhão, as políticas territoriais representaram um momento de ruptura por intermédio dos projetos de colonização e de povoamento, que direta e/ ou indiretamente concorreram para o início da reorganização do espaço estadual.

4.1 COLÔNIA AGRÍCOLA DE BARRA DO CORDA

A idéia da colonização oficial foi retomada em nível federal com o advento do Estado Novo que, através do Decreto nº 3.059/1941, criou seis “Colônias Agrícolas Nacionais” com o intuito de “receber e fixar como proprietários rurais, cidadãos brasileiros reconhecidamente pobres que revelem aptidão para os trabalhos agrícolas e, excepcionalmente, agricultores estrangeiros”, o que de um lado estava vinculado ao discurso da “Marcha para o Oeste”, e por isso se concentraram em Goiás e Mato Grosso enquanto de outro lado revelava a preocupação do governo central com o incremento da presença do imigrante estrangeiro.

Entre as seis colônias, incluiu-se uma no Maranhão, isto é, a Colônia Agrícola de Barra do Corda que foi criada através do Decreto nº 10.325/1942, instalada dois anos depois e por isso é a referência em termos da implantação de políticas territoriais porque até então “a ocupação das áreas florestais do Estado, a partir da margem esquerda do Itapecuru, [...] era caracteristicamente uma [...] penetração espontânea e desordenada nas terras ‘libertas’ ou da ‘nação’” (BRASIL, 1984, p. 39). Para tanto, o governo estadual doou uma área de 340.000 hectares, localizada no município homônimo (na região do Alto Mearim), com o objetivo de colonizar e/ ou regularizar as terras através da distribuição de lotes (com dimensão máxima de 50 hectares), cujos pretendentes desde o início do século XX ampliavam

[...] o processo espontâneo de ocupação das terras virgens devolutas nas bacias dos rios Mearim, Pindaré, Tocantins e Turiaçu [...]. Nessa área, todavia, os solos eram [...] pobres, muito arenosos, a Colônia teve sempre problemas de abastecimento d'água, tendo necessidade desde o seu início de abrir poços e construir açudes (BRASIL, 1984, p. 25 e 38),

cujo agravante era o sistema agrícola baseado no deslocamento anual das roças e queimadas, bem como a proximidade (ao sul) das atuais Terras Indígenas Cana Brava e Guajajara, e da Lagoa Comprida. Convém notar que a partir da diretriz federal sustentada no “levantamento, pesquisa e de aconselhamento sobre os problemas do território”, atribuída ao IBGE, o governo do Maranhão procurou criar vínculos com essa política oficial através do Departamento de Terras, Geografia, Colonização e Imigração¹⁸¹.

A citada colônia não vingou uma vez que a distribuição dos lotes e, principalmente, dos títulos definitivos foi lenta, mas em sua área e em torno núcleos permaneceram e se beneficiaram da “expropriação e transferência de aldeias indígenas” (sobretudo, Tenetehara) do Alto Mearim (GOMES 1977 apud OLIVEIRA, 2006).

Em função da instituição do INCRA e aos diminutos resultados da Colônia Agrícola de Barra do Corda, na mesma área foi implantado, a partir de 1970, o Projeto Integrado de Colonização homônimo e, para tanto, em 1977, foi criada a Cooperativa Integral de Reforma Agrária – CIRA Barra do Corda - com o propósito de apoiar e implementar o citado projeto (Figura 14 e Quadro 9).

Devido ao número de colonos residentes na área (6.000 famílias e aproximadamente 30.000 pessoas), o INCRA reduziu os lotes de 100 hectares para

¹⁸¹ Tal departamento foi criado através da Lei nº 270/1948, com o intuito de “promover, em nome da Fazenda do Estado, a discriminação das terras devolutas, a fim de descrevê-las, medi-las e estremá-las das pertencentes a particulares, [...] funcionar nos processos de concessão, gratuita ou a título oneroso, e nos de arrendamento de terras devolutas [...] e dirigir o serviço de colonização em todo o território do Estado, de conformidade com a legislação reguladora do assunto” (artigo 2º, a, e, e m).

Figura 14 - Mapa das políticas territoriais implantadas no Maranhão, 1942 a 1980.
Fonte: BRASIL, 1984, escala 1: 4.000.000.

50 ha em 1977 e até outubro de 1978 entregou 2.521 títulos que correspondiam a 161.400 hectares, ou seja: 48,91% da área total (330.000 ha) do projeto em tela, embora fosse divulgado que o PIC Barra do Corda já se encontrava com a superfície “ocupada de fato, a exceção de uma área aproximadamente de 30.000 hectares, localizada entre os rios Corda e Mearim, destinado à reserva florestal” (BRASIL, 1984, p. 25).

Quadro 9 – Maranhão: políticas territoriais implantadas entre 1942 e 1962

Estratégia de intervenção	Mecanismo concreto	Início	Objetivo	Área (ha)	Localização	Subordinação
Colonizar e/ou regularizar terras	Colônia Agrícola Barra do Corda	1942	Promover o desenvolvimento econômico.	340.000	Barra do Corda	Colônia Agrícola Nacional
Integração regional/nacional	Rodovia Belém-Brasília (BR-010)	1958	Implantar um eixo pioneiro para integrar a Amazônia Oriental ao restante do Brasil	-	-	MINTER/ Governo Federal
Ocupação /desenvolvimento regional	SUDENE	1959	Coordenar e supervisionar planos e programas de desenvolvimento regional via aplicação e distribuição de incentivos fiscais visando à “incorporação de sua economia ao todo nacional”	-	Macrorregião Nordeste	Governo Federal
Povoamento do oeste do Maranhão	I Plano Diretor Regional	1961	Ampliar a fronteira agrícola do país, viabilizar a absorção de parte dos excedentes da força de trabalho rural do Nordeste e a ocupação do oeste maranhense.	3.095.000	noroeste do Estado do Maranhão	SUDENE
	Projeto de Povoamento do Maranhão	1962	Induzir a ocupação/ colonização do oeste maranhense		Entre o município de Pindaré-Mirim e a região do Alto Turi	SUDENE

Fonte: DROULERS; MAURY, 1981, p. 1038; BRASIL, 1984; BECKER, 1990, Quadro 1, p. 16 e 17; CANEDO, 1993; ALMEIDA, 1994; COSTA, 1997.

Apesar da instituição da mencionada cooperativa, o PIC de Barra do Corda resultou “num grande fracasso” pois em sua avaliação da primeira metade dos anos 1980 constatou-se

[...] a ocupação desordenada e predatória dos recursos naturais [...],

as más administrações, o envolvimento político de seus administradores, a não seleção do agricultor para receber o título do lote, a aquisição de lotes exclusivamente para a exploração madeireira ou a especulação imobiliária, a não existência de um módulo econômico de exploração, a preocupação básica de distribuição pura e simples do lote ao colono sem assistência técnica e creditícia de tipo algum (BRASIL, 1984, p. 25).

4.2 PROJETO DE POVOAMENTO DO MARANHÃO

O Projeto de Povoamento do Maranhão (PPM) foi precedido da inclusão deste na área da Amazônia Legal por força da Lei Federal nº 1.806/1953. Foi iniciado em 1962 e deriva de duas estratégias de intervenção: a primeira (integração regional /nacional) remonta a 1958, quando o Ministério do Interior (MINTER) iniciou a implantação da Rodovia Belém-Brasília, cujo traçado corta o Maranhão de sudoeste para oeste, isto é, de Carolina a Itinga (249,5 km, passando por Imperatriz); a segunda (ocupação /desenvolvimento regional) foi materializada a partir de 1959, quando foi criada a SUDENE. Esta apresentou o seu I Plano Diretor Regional (1961-63) com o objetivo de ampliar a “fronteira agrícola do Nordeste do Brasil”, de maneira que fosse viabilizada a “absorção de parte dos excedentes da força de trabalho rural da região”¹⁸², bem como a ocupação das terras devolutas (aqui entendidas como fundos territoriais nos quais o Estado vai atuar) localizadas no setor noroeste maranhense, visto que o mesmo “concentrava 40% do total (500.000 km²) de terras públicas disponíveis na macrorregião Nordeste, em que poderiam ser alocadas 290.000 famílias” (D’Apote 1970 *apud* ANDRADE, 1973, p. 128).

O referido projeto de povoamento derivou do mencionado plano diretor que selecionou os vales úmidos, objetivando de um lado reduzir a evasão populacional do

¹⁸² ANDRADE, Gilberto O. de. O Projeto de Colonização do Alto Turi (Maranhão). In: *Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros*, São Paulo: AGB, v. XVIII, 1973, p. 124.

Nordeste decorrente da concentração de terras, falta de perspectivas, e seca¹⁸³, e de outro aproveitar o fluxo migratório (espontâneo) que já se constatava em decorrência, sobretudo, da existência de fundos territoriais e do Decreto n° 2.098/1961 através do qual o governo estadual doou 3.095.000 hectares, localizados entre o município de Pindaré-Mirim e o Alto Turi. Isto, a fim de reduzir a pressão dos posseiros mediante “trabalhos de povoamento e desenvolvimento econômico em convênio com órgãos” das outras esferas de poder, cuja previsão indicava o “aproveitamento para 25.000 famílias”, devendo ser incorporadas 5.000 ao ano durante cinco anos¹⁸⁴.

Cumprir-se que tal superfície (3.095.000 ha) equivalia aos fundos territoriais, cuja tentativa de apropriação/ ocupação, principalmente no Alto e Médio Turi, foi precedida da implantação da “picada” da linha do telégrafo nacional rumo a Maracaçumé, em 1945, e da abertura de caminhos que originariam o traçado da rodovia BR – 316 (Teresina – Belém), entre 1959-60. Essa área, contudo, é próxima de Terra Indígena (Alto Turiaçu, a oeste), havia a dependência da via fluvial do Pindaré, e ainda os empecilhos que se apresentavam a exemplo “da falta de um levantamento das condições ambientais da área, assim como da falta de recursos financeiros para cobrir os investimentos e custos da implantação”¹⁸⁵ de um projeto de tal envergadura, que por isso ficou restrito a uma área-piloto levada a cabo na localidade Zé Doca.

¹⁸³ Convém ressaltar que na macrorregião Nordeste do Brasil, de “1900 a 1950, houve secas nos anos de 1900, 1903, 1915, 1919, 1932 e 1942” [...], além [...] “de 1951-53 (três anos), 1958, 1966, 1970, e 1976” (CARVALHO, Otamar de. *Nordeste: a falta que o planejamento faz*. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. (Org.). *Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional*. São Paulo: Editora UNESP e ANPUR, 2003, p. 323-324).

¹⁸⁴ Considerando-se a seca no Nordeste entre 1958-59, foi estimado que a população “de 40.000 colonos espontâneos (*sic*) em 1962, teria subido já a 60 ou 65.000 em 1966” no Maranhão (ANDRADE, op. cit., p. 146).

¹⁸⁵ LIMA JÚNIOR, Heitor M. *Colonização de fronteira agrícola: um modelo de desenvolvimento rural*. São Luís: Edufma, 1987, p. 59 e 60.

4.3 PROJETO DE COLONIZAÇÃO DO ALTO TURI

A solução para superar os empecilhos identificados na primeira etapa do Projeto de Povoamento do Maranhão foi apresentada em 1968 a partir da cooperação com instituições internacionais (Organização para a Agricultura e a Alimentação - FAO, Banco Mundial, e Governo Britânico) que pretendiam “resolver os problemas agrários nas áreas pioneiras da América Latina” (DROULERS; MAURY, 1981, p. 1.036). Tendo em vista que em 1970 se estimava que 60% do total (328.663 km²) das terras do Maranhão eram cadastradas como devolutas (CANEDO, 1993, p. 73), em 1972 teve início uma outra etapa do referido PPM. Esta passou a ser denominada de Projeto de Colonização do Alto Turi (PCAT), ficou ao encargo da Companhia de Colonização do Nordeste (COLONE), a qual era uma empresa de economia mista vinculada à SUDENE e tinha sede em São Luís; ela deveria operar “com financiamento do BIRD (Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento) tendo a SUDENE como maior acionista, seguida do BNB (Banco do Nordeste do Brasil), do INCRA (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária)” e o governo do estado do Maranhão¹⁸⁶, que por intermédio da Lei nº 2.238/1972 foi autorizado a participar da empreitada, porém com uma área bem inferior (30,34%) à inicial, isto é, somente 939.000 hectares¹⁸⁷.

Essa área da COLONE abrangia nove municípios (Cândido Mendes, Carutapera, Godofredo Viana, Luís Domingues; Monção, Penalva, Pinheiro, Santa Helena e Turiaçu). Foi dividida em três subáreas: a I e II correspondiam a 489.000

¹⁸⁶ Ibid., p. 63.

¹⁸⁷ O BIRD emprestou “US\$ 6,7 milhões para financiar as infra-estruturas” do PCAT, sendo que 77% se destinaram “a abertura de estradas de penetração” (DROULERS, M.; MAURY, P. Colonização da amazônia maranhense. *Ciência e Cultura*, 33 (8), 1981, p. 1041 e 1042). Sobre os custo da colonização, Cf. ALMEIDA, Anna L. O. de. *Colonização dirigida na Amazônia*. Rio de Janeiro: IPEA, 1992.

hectares nos quais se iniciou a colonização, incluindo-se Bom Jardim e Monção até o rio Turiaçu e deste ao Paruá; a III equivalia a 450.000 hectares localizados entre o rio Paruá e os limites com o estado do Pará, que eram destinados para expansão. (Figura 14).

O objetivo inicial do PCAT era fixar 5.200 famílias em quatro anos (1973 – 1976), das quais 3.000 seriam assentadas de acordo com o planejamento físico e 2.200 teriam legalização das posses já instaladas. Na implantação do projeto, todavia, a COLONE deparou-se com problemas de ordem financeira (várias fontes de financiamento não liberavam os recursos nos prazos adequados), fundiária (a área era ocupada por grandes, médios e pequenos posseiros) e demográfica (crescimento da população atingida e sua pressão através da figura do “agregado” e pela infraestrutura sócio-econômica).

De acordo com Brasil (1984), o PCAT apresentou os seguintes resultados: assentou 3.200 famílias entre 1973 e 1976, sendo 2.200 inerentes ao planejamento físico e 1.000 relativas à regularização fundiária; em 1978 havia 3.500 colonos no projeto, dos quais 2.500 se vinculavam ao planejamento físico; o Plano Plurianual de 1977 – 1979 concentrou os recursos na construção de estradas vicinais, programa de desenvolvimento agropecuário (500 famílias), programa de desenvolvimento comunitário (assistência a 1.200 associados da Cooperativa Mista do Alto Turi), no projeto saúde (manutenção do hospital de Zé Doca e criação de cinco minipostos) e na construção de escolas (seis, em 1977).

4.4 PROJETO PIONEIRO DE COLONIZAÇÃO

O Projeto Pioneiro de Colonização (PPC) tem de inovador o fato de ser exclusivo da alçada do governo estadual, que já desenvolvia parceria nesse sentido através dos citados PPM e PCAT. Ele, todavia, se originou no projeto político

“Maranhão Novo” (1966-1970, concebido na gestão José Sarney¹⁸⁸), cujo discurso denominado de “Maranhão Libertado” retirou do poder um grupo político que por vinte anos foi “responsável pelas mazelas” no referido estado. Contava com o apoio das “pessoas mais simples e da classe empresarial”, o seu mentor era considerado letrado e tinha o apoio da administração federal (no caso já há a ditadura militar)¹⁸⁹.

O projeto político “Maranhão Novo” articulou quatro ações. A primeira é que por intermédio do Decreto nº 2.669/66 foi criada a Superintendência de Desenvolvimento do Maranhão (SUDEMA) com o intuito de planejar, coordenar e controlar a política de desenvolvimento econômico e social, um órgão que concentrava a política estadual de incentivos fiscais. A segunda foi a instituição do Grupo de Trabalho de Assessoria e Planejamento do Governo (GTAP) através do Decreto nº 3.178/1966, visando elaborar e controlar a execução do Programa de Ação Governamental para o exercício de 1966 e elaborar o Plano Quadrienal de Desenvolvimento Econômico e Social do Maranhão. A terceira implicou na criação da “Reserva Estadual de Terras e seus órgãos, as Delegacias de Terras, no interior do Estado” (Decreto nº 3.831/1968), com o objetivo de “disciplinar a ocupação e [...]

¹⁸⁸ Entre 1945 e 1965 o Maranhão esteve sob o comando político de Victorino Freire e de 1966 a 2005 José Sarney deu as cartas. O projeto “Maranhão Novo” foi uma “ideologia geográfica” (MORAES, 1996) que aliou os ideais da “Liberdade” e do “Novo” levados a cabo por dez governadores subsequentes e seus aliados, incluindo-se sua filha (Roseana Sarney, 1995-2002) com o lema “Um Novo Tempo”. José Sarney (1966-1970) apresentou o I Programa de Governo do Estado do Maranhão (1968-1970) que, de acordo com Bello Filho (1998), na verdade, era o terceiro plano estadual e foi assim enumerado para realçar o seu caráter pioneiro visando à “resolução” dos problemas dessa unidade da Federação.

¹⁸⁹ Para uma análise do contexto político, do discurso da legitimidade e da ascensão ao poder de José Sarney, cf. COSTA, Wagner C. da. *Sob o signo da morte: o poder oligárquico de Victorino a Sarney*. São Luís: Edufma, 2006; AZEVEDO, Emílio. *O caso do convento das mercês: as marcas do atraso político e a ilegalidade envolvendo o patrimônio público*. São Luís: Lithograf, 2006; FILHO, Othelino; NETO, Othelino. *A oligarquia da serpente: artigos e crônicas*. São Luís: Lithograf, 2006; GONÇALVES, Maria de F. da C. *A reinvenção do Maranhão dinástico*. São Luís: Edições UFMA/PROIN (CS), 2000; GUILHON, Maria V. M. Sarneísmo no Maranhão: os primórdios de uma oligarquia. *Revista de Políticas Públicas*, São Luís, v. 11, n.1, p. 125-148, jan./jun. 2007. Convém ressaltar que para esta autora, [...] “a história do Maranhão [...] é feita, na verdade, no sentido de tomar posse de um patrimônio – o Estado – que representa fonte de riqueza, prestígio e poder” (p. 126).

titular as áreas de terras devolutas”¹⁹⁰, o que foi viabilizado pelo Decreto nº 4.028/1969 que facultava a venda destas sem licitação. A quarta foi a Lei nº 2.979/69 que “autorizava o Governo a vender as terras devolutas do Estado, em grandes extensões de território, por um simples requerimento, criando sociedades anônimas sem número limitado de sócios, podendo requerer cada sócio, três mil hectares” (BRASIL, 1984, p. 25) com o discurso de regularizar a situação fundiária estadual¹⁹¹, contudo “possibilitou o início dos grandes e médios empreendimentos agropecuários no Maranhão” (GONÇALVES, 2000, p. 175), que foram atraídos pelos incentivos fiscais da Superintendência para o Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e da SUDENE. Vale ressaltar que a SUDAM foi criada pela Lei nº 5.173/1966 com o objetivo de assegurar a compatibilização das diferentes áreas ou setores de atuação federal entre si e conforme os propósitos da política nacional de desenvolvimento da Amazônia. Para tanto, foi instituído o Fundo para Investimentos Privados no Desenvolvimento da Amazônia (FIDAM), sendo que a Lei nº 5.174/1966 concedeu Isenções em Geral (artigo 1º, capítulo I) até o exercício de 1982, incluindo a “isenção do imposto de renda e quaisquer adicionais a que estiverem sujeitos, em 50% para os empreendimentos que se encontrarem efetivamente instalados à data da publicação da Lei, em 100% para os empreendimentos que se instalaram até 1971, os que ainda não iniciaram a fase de operação, ou os que ampliassem a sua instalação” (SÁDER, 1986, p. 37). Na escala estadual foi efetivado o Departamento de Desenvolvimento Agrário através da Lei nº 3.079/70.

¹⁹⁰ SADER, Maria R. C. de Toledo. *Espaço e luta no bico do papagaio*. São Paulo, 1986, p. 44. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

¹⁹¹ O governo do Maranhão, assim, divulgou durante o 1º Encontro de Investidores do Nordeste que se realizou em junho de 1966, em Fortaleza-CE, que “Nobres FLORESTAS de lei, somente o Maranhão tem no Nordeste” (COSTA, W., op. cit., p. 223), bem como, ao tratar do avanço para a Amazônia, órgãos de veiculação nacional estampavam que o “Maranhão é a passagem da ocupação e Sarney abre caminho” (In: *Folha de São Paulo*, São Paulo, 16 abr. 1967. Suplemento).

Essas ações criaram condições para a ocupação dos fundos territoriais através do Projeto Pioneiro de Colonização do Maranhão. A estratégia era “ocupar racionalmente a Pré-Amazônia” e o discurso, instalar “10.000 famílias [...], pois imigravam [...] anualmente 60.000 famílias vindas de outras áreas do nordeste” (CANEDO, 1993, p. 73). Isto, por intermédio de duas etapas (Figura 14 e Quadro 10).

Quadro 10 – Maranhão: políticas territoriais implantadas entre 1966 e 1980.

Estratégia de intervenção	Mecanismo concreto	Início	Objetivo	Área (ha)	Localização	Subordinação
Induzir o avanço da fronteira agrícola	SUDAM	1966	Coordenar e supervisionar programas e planos regionais	-	Macrorregião Norte e parte do Nordeste	Governo Federal
Concessão de incentivos fiscais	SUDAM	1968	Promover investimentos na Amazônia		Parte do Maranhão	Governo Federal
Distribuição de terras	INCRA	1970	Promover a colonização de “áreas vazias”			Governo Federal
Integração espacial do Brasil	Plano de Integração Nacional	1970	Financiar o plano de obras de infraestrutura nas áreas de atuação da SUDENE e da SUDAM, a fim de integrá-las (com base em rodovias) mais rapidamente à economia nacional		Todo o Estado do Maranhão	Governo Federal
Eixos de Desenvolvimento	Terras de Segurança Nacional	1972	Viabilizar o ordenamento territorial ao longo de 100km das duas margens das rodovias federais na Amazônia	4.100.000	Pré-Amazônia	INCRA
Povoamento do oeste do Maranhão	Projeto de Colonização do Alto Turi	1972	Incorporação produtiva de terras ociosas maranhenses; Reduzir pressões populacionais em áreas críticas do Nordeste.	939.000	Municípios de Cândido Mendes, Carutapera, Godofredo Viana, Luís Domingues; Monção, Penalva, Pinheiro, Santa Helena e Turiaçu	COLONE
Ocupar racionalmente a Pré-Amazônia maranhense	Projeto Pioneiro de Colonização	1973 1979	Executar as políticas estaduais de colonização e fundiária.	1.700.000 (gleba Buriticupu) 400.000 (gleba Maracaçum é)	Municípios de Santa Luzia, Bom Jardim, Amarante do Maranhão, Grajaú; Paulo Ramos, Altamira do Maranhão, Santa Inês e Pindaré-Mirim. Municípios de Carutapera, Luís Domingues, Godofredo Viana, Cândido Mendes e Turiaçu.	COMARCO COTERMA
Desenvolver áreas prioritárias	POLONORDESTE	1976	Proceder à regularização fundiária e a promoção sócioeconômica e cultural do pequeno e médio produtor	2.448.900	Baixo Parnaíba, Médio Vale do Mearim, e Baixada Maranhense	Governo Estadual e Federal
Regularização fundiária	Projeto Fundiário de Bacabal	1976	Desapropriar com regime de colonização	7.487.000	33 municípios do centro, leste, e parte da Baixada Maranhense	INCRA
Promover a regularização fundiária	Grupo Executivo de Terras Araguaia-Tocantins (GETAT)	1980	Proceder à titulação de pequenos produtores assentados por agências oficiais, o assentamento de lavradores sem terra e a regularização da situação fundiária urbana.	5.770.000	Municípios de Imperatriz, João Lisboa, Montes Altos, Carolina, Porto Franco; Grajaú, Amarante do Maranhão, Sítio Novo, Santa Luzia, Riachão, Carutapera, Bom Jardim e Açailândia	INCRA

Fonte: DROULERS; MAURY, 1981, p. 1038; BRASIL, 1984; BECKER, 1990, Quadro 1, p. 16 e 17; CANEDO, 1993; ALMEIDA, 1994; COSTA, 1997.

A primeira etapa do Projeto Pioneiro de Colonização do Maranhão equivaleu à gleba Buriticupu, localizada entre Santa Luzia e Grajaú. Foi iniciada em 1973 numa área de 1.700.000 hectares afetos à Companhia Maranhense de Colonização (COMARCO, criada pela Lei nº 3.230/1971) e que faziam parte de um total de 2.100.000 hectares que o governo estadual havia incorporado ao seu patrimônio através dos decretos 3.262/1973 e 3.472/1973. Tal companhia tinha como metas a “execução de projetos de colonização, a ordenação das ocupações já existentes, e a localização de médios e grandes empreendimentos agropecuários, de interesse sócio-econômico para o Maranhão” (SADER, 1986, p. 47).

A referida gleba foi dividida em três subáreas: uma de 885.000 hectares foi destinada para a implantação dos grandes projetos agropecuários e madeireiros; uma de 600.000 hectares era reservada para projetos de ordenação das ocupações já existentes nos municípios de Pindaré-Mirim, Santa Inês, Santa Luzia, Paulo Ramos, e Grajaú; e uma de 215.000 hectares que ficou dedicada ao Projeto Pioneiro de Colonização de Buriticupu, no município de Santa Luzia.

Para viabilizar a ocupação da gleba Buriticupu o acesso foi ampliado através da implantação de um trecho de 250 km entre Santa Luzia e Açailândia (então denominado MA-74, hoje parte da BR-222), assim como

[...] em 1973, o Senado Federal aprovou em sessão extraordinária o Projeto de Resolução, cujo relator foi o Senador José Sarney, que autorizava o governo a alienar terras públicas à margem da rodovia Açailândia-Santa Luzia com o objetivo de implantar na área um grande projeto de colonização (ALMEIDA 1981 *apud* GONÇALVES, 2000, p. 175).

Por conseguinte, a COMARCO foi autorizada a alienar glebas a terceiros (até 25.000 hectares) a fim de que fossem implantados projetos agropecuários e /ou projetos de reflorestamento (até 50.000 hectares). Este fato, portanto, concorreu para que essa companhia cedesse, em 1973, áreas para quarenta grandes projetos

madeireiros e agropecuários na região do Pindaré- Grajaú, além de outros dezesseis na região do Turiaçu.

A implantação do Projeto Pioneiro de Colonização de Buriticupu à margem da BR-222 teve o desenvolvimento comprometido, uma vez que não foi

[...] feito um levantamento prévio de classificação dos solos, aptidão agrícola, inventário florestal e levantamento topográfico, o que foi efetuado só em fim de 1974, após o assentamento dos colonos. Disso decorreu a falta de um modelo econômico previamente determinado para a exploração racional dos lotes. Além disso, tendo sido feita a incorporação das terras, sem a prévia ação discriminatória, os colonos não têm titulação dos lotes, apenas contratos, o que impossibilita o acesso ao crédito rural (BRASIL, 1984, p. 26),

o que era agravado pela pobreza dos solos e dificuldades em se tratando do abastecimento de água.

Cumprе ressaltar que esse PPC se localizava próximo das Terras Indígenas Caru, Araribóia e Urucu Juruá que ainda não estavam demarcadas e homologadas. Esse fato, ao contrário de impedir, estimulou a compra de terras devolutas (a preços baixos e subsidiados pela União) por empresas as quais, na prática, especularam e almejavam a transferência da propriedade. É por essa razão que se constata a revalorização das áreas adquiridas entre 1974 e 1979 por grupos como o Edson Queiroz, *Warm*, Cacique, e Meira Lins que menos de vinte anos depois obtiveram lucros cujo ágio variava entre um mínimo de 820,61% e um máximo de 24.801,03% (Quadro 11), o que foi viabilizado porque “os empresários compraram as glebas por um valor entre Cr\$ 7,00 e Cr\$ 47,00 o ha quando o preço na região variava de Cr\$ 500,00 a Cr\$ 1.000,00, dando apenas 20% de entrada e o saldo em cinco anos” (SADER, 1986, p. 50).

A COMARCO previa assentar 10.000 famílias nos, inicialmente, 300.000 hectares do Projeto Pioneiro de Buriticupu. Devido ao fato de empresas particulares terem penetrado nessa área, o projeto foi reformulado e aprovado pela Portaria

INCRA nº 50/ 1977, que culminou na redução da mesma para 215.000 hectares em que deveriam ser assentadas 3.100 famílias em lotes de 50 hectares. Os resultados revelam que, até 1979, haviam sido demarcados 1.035 lotes rurais, além de 1.092 urbanos residenciais, 15 comerciais, 6 industriais e 12 áreas comunitárias, e havia ainda 83.086 hectares de reservas florestais (BRASIL, 1984).

Quadro 11 - Maranhão: terras públicas alienadas a particulares, 1974 – 1979

Fazenda	Proprietário	Área (ha)	Preço de compra (R\$) e data	Vendedor	Preço de venda* (R\$) e data	Valorização (%)
Flomasa	Grupo Edson Queiroz	46.753,95	537.020 19/08/74	COMARCO	4.943.911 24/04/95	820,61
Faisã	Grupo Warm**	18.430,59	108.812 16/11/77	COMARCO	1.483.772 23/10/96	1.317,97
Tucumã	Grupo Cacique	20.481,34	67.532 17/08/78	COMARCO	4.744.265 04/10/95	6.925
Cacique	Grupo Cacique	21.822,18	52.501 10/10/79	COTERMA	6.743.172 04/10/95	12.742
Promasa	Grupo Meira Lins	4.498,20	7.428 14/09/79	COMARCO	1.849.649 28/08/95	24.801,03

Fonte: CARNEIRO et alii, 1996.

OBS: (*) Indenização proposta pelo INCRA.

(**) Em 30/11/94 a multinacional do setor farmacêutico MERCK transferiu essa fazenda para o Grupo Warm Assessoria e Consultoria Técnica.

Tais lotes, contudo, possuíam apenas 35 hectares, o que contrariava a mencionada portaria. Dos 762 km de estradas de penetração e dos 1.524 km de estradas secundárias previstos foram construídos somente 92 km e 88 km, respectivamente. Cinco dos seis povoados não tinham poços. Eram insatisfatórios o abastecimento com carros-pipa, os serviços de Saúde e Educação. Havia energia só nos dois núcleos administrativos (BRASIL, 1984). Em função desse quadro, registrou-se o esvaziamento da área e rotatividade dos colonos que acabaram se empregando em grandes projetos agropecuários. Em 1980, o IBGE revelou que havia 5.813 habitantes nessa gleba, que se distribuíam em seis povoados, dois núcleos administrativos e três lotes rurais dispersos. Os últimos dados disponibilizados, revelaram que em 1981 havia 1.105 colonos com lotes demarcados (267 eram agregados) e 180 lotes vagos.

Devido a esses fatos, Sader (1986, p. 47) classificou como “nefasta” a atuação da COMARCO visto que a “grilagem das terras se institucionalizava”, o que pode ser sustentado porque, antes dessa companhia (1965-1970), apenas 27 projetos tinham sido aprovados pela SUDAM e do seu advento (1970) até 1980 esse número ascendeu para 103 (alta de 381,48%)¹⁹².

A segunda etapa do PPC mencionado correspondeu à gleba Maracaçumé que abrangeu 400.000 hectares localizados numa faixa que se prolongava à margem direita da BR-316 (sentido entroncamento da MA-106 para o limite do município de Santa Helena) até a fronteira com o Pará (Figura 14 e Quadro 10), a qual coube à Companhia de Colonização de Terras do Maranhão (COTERMA, instituída através da Lei nº 4.036/1979 em substituição à COMARCO), tendo por função executar a política de colonização e fundiária, cuja jurisdição abrangia todo o estado do Maranhão, porém não tinha poder decisório na área de atuação do GETAT (ver subitem 5.3).

O Projeto Pioneiro de Colonização referido dedicou-se a legalizar as posses existentes, uma vez que dos 400.000 hectares da gleba Maracaçumé, 300.000 ha estavam ocupados por dezesseis grandes projetos agropecuários e madeireiros enquanto os outros 100.000 ha eram divididos em duas áreas de ordenação das ocupações existentes, mais precisamente ao longo dos dois lados da rodovia MA -106 (desde o limite entre os municípios de Turiaçu e Santa Helena até o entroncamento com a BR – 316) e na margem direita desta última rodovia (do rio Urubuçu até o limite com o Pará). Ainda assim, entre 1980 e 1985 apenas a SUDAM financiou 65 projetos no Maranhão (incremento de 73% em relação a 1975 – 1980) enquanto em Goiás o foram 39 (SADER, 1986).

Em síntese: os projetos de colonização levados a efeito a partir de 1942

¹⁹² SUDAM – Projetos Aprovados de 1966 a 1985, mimeo (*apud* Sader, 1986, p. 54).

chegaram ao início da década de 1980, mas entre o discurso do início e os resultados finais constatou-se um fracasso quase que total. Isto porque de um lado, se os projetos analisados se depararam com empecilhos vinculados a repasse de recursos financeiros, pressão demográfica¹⁹³ e problemas fundiários, de outro concorreram para a reorganização dos setores noroeste e oeste do Maranhão devido à gradativa apropriação dos fundos territoriais, a qual foi viabilizada pela estratégia de “ocupar racionalmente a Pré-Amazônia Maranhense” mediante incentivos fiscais da SUDENE¹⁹⁴ e SUDAM¹⁹⁵, além da inversão de capital de instituições internacionais. Por exemplo, nas duas glebas do PPC (Buriticupu e Maracaçumé) registrou-se, gradativamente, a revalorização das terras via melhoria da acessibilidade e a possibilidade de reprodução do capital, o que se expressou pela instalação de grandes projetos¹⁹⁶ agropecuários e madeireiros que ocupavam

[...] uma área de 509.803 ha, sua superfície territorial média é de 26.831 ha [...] o que implica que os mesmos [...] e os demais financiados por bancos de desenvolvimento ou por iniciativas de capitais próprios, e as apropriações especulativas de terra que marcam o momento atual da dinâmica fundiária do campo maranhense resultariam [...] na progressiva desarticulação da pequena produção mercantil, baseada no trabalho familiar, de lógica não capitalista e tradicional responsável pelo abastecimento alimentar do Nordeste (ARCANGELI, 1987, p. 131),

o que é resultado, na prática, da reprodução da estrutura agrária nacional que

¹⁹³ Os imigrantes oriundos de outros estados do Nordeste vincularam-se ao avanço da frente de expansão e gradativamente ampliaram sua participação na população total do Maranhão, que de 16,04%, em 1940, ascenderam para 20,14% (1950), 32,74% (1960) e 34,64%, em 1970, implicando no acréscimo de 838.735 indivíduos em trinta anos uma vez que em 1940 eram apenas 198.139 pessoas enquanto em 1970 já eram 1.036.874 (Arcangeli, op. cit., tabela 2, p. 111).

¹⁹⁴ Entre 1969 e 1981 o FINOR viabilizou 52 projetos no Maranhão dos quais 50% dedicados exclusivamente à pecuária bovina de corte; 73% foram aprovados nos anos 70 e 21% o foram entre 1981-82; 35% localizam-se na área de colonização dirigida (ARCANGELI, Alberto. *O mito da terra: uma análise da Colonização da Pré-Amazônia Maranhense*. São Luís: Edufma, 1987, p. 122-24).

¹⁹⁵ No período de 1965 a 1985, no Maranhão, a SUDAM financiou 195 projetos (em Goiás o foram apenas 85), dos quais 60 eram do setor de arrozais, 26 de transformação da madeira, 25 agropecuários e 6 de madeiras, sendo que 26% se concentraram em Imperatriz (SADER, op. cit., p. 54, 57 e 58).

¹⁹⁶ Entre esses projetos destacam-se os de grupos Büng-Born, Cacique, Pão-de-Açúcar, Varig, Bamerindus, Mesbla, Meira Lins, Bom Pastor, EIT e Santa Fé. (ARCANGELI, op. cit., p. 130).

institucionalizou a grilagem e não alterou o sistema de produção vigente. Some-se a isso a infra-estrutura alocada (estradas, energia elétrica, agência bancária, hospital, posto de saúde, gradativa diversificação do comércio), o número de aglomerados humanos cresceu, a exploração madeireira e a pressão sobre as terras indígenas acentuaram-se. Outra prova dessa reorganização pode ser inferida com o fato de que a sede da subárea I (Zé Doca) e a localidade de Santa Luzia do Paruá registraram dinamismo e foram elevadas à categoria de município, em 1980, o que se repetiu em 1994 com as então sedes das subáreas II (Nova Olinda) e III (Encruzo) juntamente com Maranhãozinho, Maracaçumé, e Junco do Maranhão.

CAPÍTULO 5 - PROJETOS DE ORDENAÇÃO TERRITORIAL NO MARANHÃO (1972-1995)

A partir da década de 1970 também foram levados a cabo projetos, ações e programas que objetivaram à ordenação territorial. No estado do Maranhão se sobressaíram o Projeto Fundiário de Bacabal, o POLONORDESTE, o GETAT, a criação de Unidades de Conservação, a demarcação de Terras Indígenas, a implantação do Centro de Lançamento de Alcântara, assim como o Programa de Desenvolvimento Integrado da Amazônia Oriental.

5.1 PROJETO FUNDIÁRIO DE BACABAL

O Projeto Fundiário de Bacabal em Área de Tensão Social foi criado por intermédio dos Decretos Presidenciais nº 70.250/1972, 11.195/1972, 77.037/1972 e 78.250/1976, os quais deixaram jurisdicionadas à Área Prioritária de Reforma Agrária afeta ao INCRA, trinta e três municípios maranhenses, o correspondente a 7.487.000 hectares (Figura 14) almejando

[...] assegurar o direito de posse aos ocupantes de áreas encravadas nos municípios de Caxias, Matões, Timon e Bacabal, onde estão localizados focos de tensão social, [...] de maneira que fosse garantido [...] o assentamento ordenado das famílias, já instaladas, corrigir distorções no uso e posse da terra, equilibrar a renda das famílias, para o desenvolvimento sócio econômico do Maranhão (CANEDO, 1993, p. 76 e 77).

Os resultados demonstraram que até 1976 somente quatro glebas haviam sido desapropriadas, “com regime implantado de colonização” iniciado com a expedição de uma autorização de ocupação que tinha prazo de validade de dois anos, em cujo fim deveria ser comprovada a “vocaço agrícola do interessado” visando à expedição do título definitivo. Neste caso, incluem-se as glebas Montevideu, Taboleiro Alegre, Cigana, e Saco das Almas (Quadro 12) que somavam 104.036 hectares desapropriados em seis municípios e correspondentes a 3.308 lotes

(156 urbanos e 3.152 rurais), sendo que em 1980 foram criadas mais nove glebas¹⁹⁷, e a agravante é que

[...] segundo o Plano de Governo do Estado 1979/83, a ação do INCRA tem se mostrado lenta. Além da distribuição de terras não se fazer acompanhar de um programa de desenvolvimento, algumas vezes resulta na formação de minifúndios com é o caso da Gleba Cigana, em Pio XII. [...] Some-se a isso que [...], a incorporação de extensas áreas a projetos de grandes empreendimentos rurais tem dado continuidade à formação de latifúndios [...] e incrementado o êxodo rural. (BRASIL, 1984, p. 26).

Quadro 12 – Maranhão: glebas desapropriadas no Projeto Fundiário de Bacabal em Áreas de Tensão Social, 1975 – 1976.

Gleba	Decreto Lei de criação	Área (ha)	Municípios	Lotes		
				Rurais	Urbanos	Total
Montividéu	78.251/ 1976	46.587	Governador Eugênio Barros e São Domingos do Maranhão	1.136	23	1.159
Taboleiro Alegre	78.598/ 1976	15.716	Caxias	227	07	234
Cigana	78.599/ 1976	30.289	Pio XII	1.031	26	1.057
Saco das Almas	76.896/ 1975	11.453	Brejo e Buriti	732	126	858
Total	-	104.036	-	3.152	156	3.308

Fonte: Brasil, 1984, p. 26.

5.2 POLONORDESTE

O Programa de Desenvolvimento de Áreas Integradas do Nordeste (POLONORDESTE) era uma política regional do II PND, criada pelo Decreto Federal nº 74.794/74. No Maranhão ele foi efetivado através do Decreto Estadual nº 6.093/1976, teve acompanhamento da Secretaria de Agricultura e culminou na implantação dos Projetos de Desenvolvimento Rural do Baixo Parnaíba, do Médio Vale do Mearim e o da Baixada Ocidental (área não confirmada), ocupando uma área de 24.489 km² e beneficiando 564.174 pessoas (números subestimados). Esses, objetivavam

[...] provocar mudanças substanciais nas áreas rurais, capazes de permitir ao pequeno e médio produtor a sua promoção sócio-econômica-cultural de forma permanente, assegurando uma

¹⁹⁷ Como: a Furo da Pipa, Canaã, Canafistula e Palmeira Cortada no município de Esperantinópolis; Matinha, abrangendo os municípios de Vitorino Freire, Pio XII e Olho-d'Água das Cunhãs; Piratininga (3.592 hectares em que viviam 145 famílias descendentes de escravos), em Bacabal; Santa Rosa II, Cana Brava (58.058 hectares em que seriam beneficiadas mil famílias, das quais 595 já residiam na área) e Bonito, localizadas nas municipalidades de Matões, Caxias e Timon.

exploração eficiente dos produtos agrícolas e da pecuária em cada área [...], bem como [...] previa [...] o aperfeiçoamento da infraestrutura básica local (estradas, eletrificação rural, educação, saúde, saneamento, pesquisa agropecuária, fortalecimento e expansão dos serviços de crédito, assistência técnica, fomento, armazenagem, comercialização, mecanização agrícola e pesca). (BRASIL, 1984, p. 27).

O Projeto de Desenvolvimento Rural do Baixo Parnaíba foi implantado em 1976, nos municípios de Araiões, Brejo, Buriti, Coelho Neto, Duque Bacelar, Magalhães de Almeida, Santa Quitéria e São Bernardo, ocupando uma área de 10.656 km² em que viviam 164.174 habitantes. O Projeto do Médio Vale do Mearim foi implantado em 1978, teve a finalidade de levar a efeito a regularização fundiária, bem como aperfeiçoar a infra-estrutura básica, incluindo estradas, eletrificação rural, educação, assistência técnica, armazenagem, comercialização, expansão dos serviços de crédito, mecanização agrícola, pesquisa agropecuária, e pesca; isto numa área de 13.833 km² que abrangia as municipalidades de Bacabal, Esperantinópolis, Igarapé Grande, Lago da Pedra, Lago do Junco, Lago Verde, Lima Campos; Olho-d'Água das Cunhãs, Pedreiras, Pio XII, Poção de Pedras, Santo Antônio dos Lopes, São Luís Gonzaga e Vitorino Freire, pretendo beneficiar aproximadamente 400.000 pessoas. O referente à Baixada Ocidental iniciou em 1981 (BRASIL, 1984).

Cumprir considerar-se que esses projetos de desenvolvimento rural eram apoiados pela Secretaria de Agricultura do Maranhão. Esta, a partir de 1972, iniciou uma gama de ações visando à criação de órgãos para atuar de forma regionalizada no campo da pesquisa, assistência técnica, extensão e defesa da atividade agropecuária. Assim, foram instituídas a Companhia de Mecanização Agrícola do Maranhão (CIMEC, 1972), a Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural do Maranhão (EMATER, 1975), a Empresa Maranhense de Pesquisa Agropecuária (EMAPA, 1976), a Companhia Maranhense de Abastecimento (COMABA, 1978) e a

Companhia de Defesa e Promoção Agropecuária (CODAGRO, 1979).

5.3 GETAT

O Grupo Executivo de Terras do Araguaia – Tocantins (GETAT) foi instituído pelo Decreto-Lei nº 1.767/1980 com a incumbência de (mais uma vez) “promover a regularização fundiária, sob a supervisão direta da Secretaria-Geral do Conselho de Segurança Nacional, no sudeste do Pará, oeste do Maranhão e norte de Goiás” (BRASIL, 1984, p. 26), de maneira que, no discurso do governo militar, fosse extinta a legalização de títulos falsificados atribuída ao INCRA e à até então Coordenadoria Especial do Araguaia-Tocantins que lhe antecedeu. Desse modo seriam garantidos tanto o aceleração da ocupação através da política de incentivos a empreendimentos agropecuários, levada a efeito pela SUDAM, sobretudo na área cognominada de Bico do Papagaio¹⁹⁸ (em que na década de 1960 acusava violentos conflitos de terra) quanto a implantação do Projeto Carajás nessa área considerada “indispensável à segurança e ao desenvolvimento nacionais”. Neste caso, o governo federal sustentou seu discurso porque combateu a Guerrilha do Araguaia que se instalou nessa área¹⁹⁹ desde 1969 e, para tanto, o Exército desenvolveu três

¹⁹⁸ Essa área situa-se no extremo norte do estado do Tocantins e oeste do Maranhão, mais precisamente na confluência dos rios Araguaia e Tocantins cuja configuração lembra (para os moradores locais) o formato de um Bico de Papagaio. Em seu em torno, atualmente concentram-se a “hidrovia Araguaia-Tocantins, o complexo mineral de Carajás, a ferrovia de Carajás (e sua extensão Norte-Sul), a usina hidrelétrica de Tucuruí, a rodovia Belém-Brasília, a recém-construída linha de transmissão Tucuruí-Santarém e o ‘linhão’ interligando o sistema elétrico Norte-Nordeste com o Sul-Sudeste” (In: *MÁFIA verde – o ambientalismo a serviço do governo mundial*. 9. ed. Rio de Janeiro: Capax Dei, 2005, p. 167).

¹⁹⁹ A área de atuação do GETAT abrangia parcial ou integralmente os seguintes municípios: Conceição do Araguaia, Itupiranga, Jacundá, Marabá, Moju; Santana do Araguaia, São Domingos do Capim, São Félix do Xingu, São João do Araguaia, e Tucuruí, no Pará; Ananás, Araguaatins, Axixá de Goiás, Babaçulândia, Filadélfia; Goiatins, Itaguatins, Nazaré, São Sebastião do Tocantins, Sítio Novo de Goiás, Tocantinópolis, e Xambioá, em Goiás; Açailândia, Bom Jardim, Carutapera, Imperatriz, João Lisboa, Monção; Montes Altos, Porto Franco, e Santa Luzia, no Maranhão. (Decreto-Lei nº 1.767/1980, combinado com o Decreto nº 87.095/1982). Deve-se frisar que o GETAT foi precedido pelo Grupo Executivo de Terras do Sudoeste do Paraná (GETSOP), o qual foi instituído “para resolver os graves problemas da luta pela terra no Paraná, que, em 1957, haviam levado os trabalhadores da região à revolta e à criação de governos populares em vários municípios” (MARTINS, José de S. *A militarização da questão agrária no Brasil – Terra e poder: o problema da terra na crise política*. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 1985, p. 22).

campanhas militares entre 1972 e 1973.

Por essa razão, o GETAT representou a intervenção militar na questão agrária²⁰⁰ e resultou

[...] como momento de junção de razões e práticas que têm como referências a administração da estrutura fundiária, os conflitos sociais pela posse da terra, a doutrina de segurança nacional, a racionalidade burocrática-autoritária e as práticas herdadas do passado institucional da região (SANTOS FILHO 1984 apud SADER, 1986, p. 62).

No que tange à unidade da Federação em questão, o GETAT abrangeu uma área de 5.971.272 hectares que incorporou três antigos projetos (Figura 14): 1) Projeto Fundiário de Imperatriz (4.200.000 ha); 2) Projeto Fundiário de Açailândia (279.272 ha); e 3) Projeto Fundiário de Carolina (1.492.000 ha). Apesar do discurso, o GETAT “tem se mostrado um organismo de caráter excepcional e intervencionista e não traz como objetivo qualquer mudança estrutural na situação fundiária da área sob seu controle” (BRASIL, 1984, p. 26), e por essa razão principal os empreendimentos agropecuários e madeireiros avançaram, assim como tornaram tal área (Bico do Papagaio) conhecida nacionalmente, pois das 131 mortes derivadas de conflitos agrários no Maranhão entre 1964 e 1984, 20% concentraram-se em Imperatriz e 16% em Santa Luzia, cuja referência foi o assassinato do padre Josimo Tavares, em 10/05/1986²⁰¹.

5.4 UNIDADES DE CONSERVAÇÃO

Inicialmente, convem lembrar que até o advento da República, no Brasil houve poucas “medidas precursoras de uma política de conservação de recursos

²⁰⁰ Isto porque [...] “a tática do governo se desenvolveu claramente no sentido de fazer o cerco e a desativação dos focos de tensão, sem conceder uma política de colonização social, de redistribuição de terras, de reassentamento maciço de colonos sem terra” (Ibid., p. 53).

²⁰¹ Sobre esse tema, Cf. Sader, op. cit., (especialmente o quarto capítulo – A expropriação do campesinato - p. 139 a 208). ALMEIDA, Alfredo W. B. de. *Carajás: a guerra dos mapas*. Belém: Falangola, 1994. FERREIRA, Benedita. *As relações cidade/campo no vale do Tocantins: o caso de Imperatriz no Maranhão*. São Paulo, 1995. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

naturais” que remontam à Colônia e ao Império²⁰². A criação do Parque Estadual da Cidade de São Paulo, em 1896, é considerada a primeira iniciativa republicana que almejava à conservação da natureza. A noção de “reserva natural”, todavia, foi introduzida enquanto dispositivo legal através do Decreto nº 23.793/1934 que aprovou o primeiro Código Florestal e instituiu o Serviço Florestal Federal, o precursor dos órgãos dedicados à questão ambiental. A partir de então foram iniciadas ações governamentais com o intuito de regulamentar a apropriação de recursos (estratégicos) a serem explorados pela indústria em que os códigos de Águas (1934), de Caça e Pesca (1967), e de Mineração (1968) servem de exemplos.

No Maranhão, o referido Código Florestal serviu de base para o Decreto Federal nº 51.026/1961 que criou a Reserva Florestal do Gurupi, com uma área de aproximadamente 1.674.000 hectares localizados no setor oeste, abrangendo os municípios de Bom Jardim, Carutapera e Monção (Figura 14), de maneira que se tornou marco da conservação estadual²⁰³, ao lado de mais oito reservas, parques e florestas que foram instituídas no país nesse ano. Isto parece contraditório com as ações anteriores que almejavam a colonização em Barra do Corda e o povoamento no oeste (entre os vales do Pindaré e do Turiaçu), contudo deve ser entendido como necessário e complementar no sentido de proteger (no papel) a flora e a fauna de uma área muito representativa e que durante muito tempo foi considerada empecilho

²⁰² De acordo com Silva (1995 *apud* Rosa, Maria C. Conservação da natureza, políticas públicas e reordenamento do espaço: contribuição ao estudo de políticas ambientais no Paraná. São Paulo, 2000, p. 156, Tese - Doutorado em Geografia – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo).

²⁰³ A proteção de sítios naturais remonta a 1872 quando foi criado o Parque Nacional de *Yellowstone*, nos Estados Unidos da América; este serviu de modelo de conservação para a instituição de congêneres em outros países a exemplo do Canadá (1885), Nova Zelândia (1894), Austrália, África do Sul e México (1898), Argentina (1903), Chile (1926), Equador (1934), Venezuela e Brasil (1937). Neste, o marco é a criação do Parque Nacional de Itatiaia. Seguiram-se: o Parque Nacional do Iguaçu e o Parque Nacional da Serra dos Órgãos (1939); a Floresta Nacional Araripe-Apodi (1946); e a Floresta Nacional de Jamari (1954). Cf. BRESSAN, D. *Gestão racional da natureza*. São Paulo: Hucitec, 1996, p. 25. ROSA, op. cit., p. 48-60.

ao avanço da colonização/ povoamento em que predominavam “terras baixas, constituída por floresta úmida perenifolia ombrófila densa, amazônica [...], cujas [...] árvores de maior altura atingem 40 metros e seus troncos são retos e de grande diâmetro, o clima é quente e úmido com precipitações pluviométricas entre 1.750 e 2.000 mm anuais, com temperaturas máxima de 40°C e mínima de 12°C”²⁰⁴.

Embora tenha sido concebida como uma ação de ordenamento territorial, a reserva mencionada tornou-se figura decorativa porque pretendia desapropriar terras para diminuir a pressão de colonos, posseiros e pessoas vinculadas a empreendimentos diversos que se instalavam no entorno, além de concorrer para a demarcação de terras indígenas. Por isso, durante dezoito anos (1961 a 1979) o estado do Maranhão não desenvolveu ações concretas no sentido de ampliar o que hoje se entende por “unidade de conservação”²⁰⁵, apesar da Lei nº 4.771/1965 ter instituído o novo Código Florestal que passou a exigir planos de manejo para exploração de florestas e criou a categoria Reservas Florestais Legais em que deveriam ser mantidos, pelo menos, 50% da vegetação nativa.

Em função de diretrizes do II PND, o Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal (IBDF)²⁰⁶ apresentou, em 1979, o plano do Sistema de Unidades de Conservação para o Brasil através do qual propôs a criação de reservas biológicas e novos parques na Amazônia a partir do uso de critérios técnicos e científicos, sendo

²⁰⁴ BRASIL. Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis/Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Turismo do Maranhão. *Diagnóstico dos principais problemas ambientais do Estado do Maranhão*. IBAMA-PNMA/SEMATUR. São Luís: Lithograf, 1991, p. 148.

²⁰⁵ Por unidade de conservação, entende-se o “espaço territorial e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituído pelo Poder Público, com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção” (inciso I, artigo 2º, da Lei Federal nº 9.985/2000). De acordo com a referida lei, as unidades de conservação dividem-se em dois grupos: 1) Unidades de Proteção Integral – estação ecológica, reserva biológica, parque nacional, monumento natural, e refúgio da vida silvestre; 2) Unidades de Uso Sustentável – área de proteção ambiental, área de relevante interesse ecológico, floresta nacional, reserva extrativista, reserva de fauna, reserva de desenvolvimento sustentável, e reserva particular do patrimônio natural (artigos 7, 8 e 14).

²⁰⁶ O Decreto-Lei nº 285/1967 criou o IBDF e o vinculou ao Ministério da Agricultura. Foi antecedido pelo Departamento de Recursos Naturais Renováveis (1963) e o Serviço Florestal Federal (1934).

que, de 1980 até 1989, foram instituídas 58 unidades de conservação no país contra 11 no período de 1970 a 1979²⁰⁷. Por essa razão, somente no início da década de 1980 é que foram instaladas três unidades de conservação no Maranhão, sendo duas estaduais e uma federal, as quais somaram 658.061 hectares e abrangeram quatro municípios. A primeira corresponde ao Parque Estadual do Mirador, localizado no sul do estado e no município homônimo. Ainda nesse ano foi criado em São Luís o Parque Estadual do Bacanga. No ano seguinte foi instalado o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses (litoral oriental – Quadro 13) já como reflexo do Decreto nº 84.017/1979 (instituiu o regulamento dos parques nacionais brasileiros) e da Política Nacional do Meio Ambiente que foi criada pela Lei nº 6.938/1981. Esta, por conseguinte,

[...] disciplina o Sistema Nacional de Meio Ambiente (integrando as esferas federal e estaduais) e cria o Conselho Nacional de Meio Ambiente (organismo intergovernamental e com ampla representação da sociedade civil) [...], implicando que os [...] ecos da democratização começam a se fazer sentir na estrutura setorial, [...] cuja segunda fase [...] prioriza as ações de conservação e preservação de áreas dotadas de condições naturais pouco alteradas pela ação antrópica. (MORAES, 2002, p. 185)²⁰⁸.

Quadro 13 - Maranhão: unidades de conservação, 1980 - 1981.

Categoria	Área Total (hectares)	Diploma Legal	Subordinação	Municípios
Parque Estadual do Mirador	500.000	Lei 7.671/80	SEMA	Mirador
Parque Estadual do Bacanga	3.061	Dec. 7.545/80, 9.550/84 e 9.677/84	SEMA	São Luís
Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses	155.000	Dec. 86.060/81	IBAMA	Primeira Cruz e Barreirinhas
Total	658.061	-	-	-

Fonte: BRASIL, 1991a; MARANHÃO, 2002.

²⁰⁷ ROSA, op. cit., Quadro 8, p. 59.

²⁰⁸ Cf. MORAES, Antônio Carlos Robert. *Território e história no Brasil*. São Paulo: Hucitec, 2002. Para esse autor, a política ambiental do Brasil teve três fases: 1) pioneira – prioriza o combate à poluição e “uma ótica tecnicista permeia as propostas elaboradas”, vigorando entre 1975 e 1980; 2) “visão biológica predomina no setor”, mais precisamente entre 1981 – 1987; 3) a noção de “desenvolvimento sustentável” é incorporada ao setor a partir de 1988 e tem por base a promulgação da Constituição Federal que possui “índole claramente descentralizante”, o Programa “Nossa Natureza”, a criação do IBAMA, a instituição de um Ministério afeto à temática, e a realização da Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento no Rio de Janeiro (p.185-186).

Em decorrência de um contexto em que conferências internacionais colocaram em voga a questão ambiental, o governo federal passou a organizar o seu setor temático baseado em uma noção de desenvolvimento sustentável que levou a efeito “a retomada de um enfoque territorial na condução das ações, com maior espacialização dos projetos e programas desenvolvidos” (MORAES, 2002, p. 186) em que se destaca o Programa de Defesa do Complexo de Ecossistemas da Amazônia Legal (Decreto nº 96.944/1988), incluído no programa “Nossa Natureza”. Este derivou das pressões de agências multilaterais para fins de obtenção de financiamento de obras de infra-estrutura e culminou na retomada da “discussão do ordenamento territorial na Amazônia”²⁰⁹, cujo principal instrumento foi a proposta de Zoneamento Ecológico-Econômico²¹⁰ que pretendia articular duas dimensões opostas, isto é, a econômica e a ecológica, enquanto o mecanismo financeiro ateve-se ao Fundo Nacional do Meio Ambiente e as diretrizes incluíam a Educação Ambiental, a criação de unidades de conservação, a demarcação de terras indígenas e o Ecoturismo.

Isto implica que desde o final dos anos oitenta do século XX

[...] o Brasil dispõe de aprimorados instrumentos de planejamento e gestão ambiental, que contemplam a espacialização dos processos, que estimulam a participação dos atores locais das áreas de ação, que possuem uma retaguarda técnica substantiva, e que se amparam num quadro legislativo bem discriminado. Existem leis, metodologias, colegiados e propostas definidas à exaustão. Contudo, a efetivação das ações e metas revela-se ainda bastante problemática, muito aquém do requerido pela dinâmica territorial e populacional vivenciada

²⁰⁹ MELLO, Neli Aparecida de. *Políticas públicas territoriais na Amazônia brasileira*. Conflitos entre conservação ambiental e desenvolvimento, 1970-2000. São Paulo, 2002, p. 61. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Universidade de São Paulo/ Universidade de Paris X Nanterre.

²¹⁰ Sobre este tema, Cf. BRASIL. Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal. *Detalhamento da metodologia para execução do zoneamento ecológico-econômico pelos estados da Amazônia Legal*. Brasília: MMA/SAE, 1997; PRETTE, Marcos E. del. Metodologias de zoneamento: controvérsias sobre o ecológico e o econômico. In: STEINBERGER, Marília. (Org.). *Território, ambiente e políticas públicas espaciais*. Brasília: Paralelo 15 e LGE Editora, 2006, p. 187-215. Entre as causas da “pouca efetividade” do ZEE, destacam-se os “desníveis entre as expectativas que foram geradas, o conjunto de argumentos e a dificuldade de se chegar à sua aplicação efetiva; os objetivos dos processos técnico e político encontram-se descompassados e temporalmente distantes um do outro; a negociação política poderia ter sido um caminho para a melhor gestão dos conflitos existentes; objetivos e escalas desse zoneamento” (MELLO, op. cit., p. 78 a 80).

no país. (MORAES, 2002, p. 188).

Isto ocorre a contar do artigo 225 da Constituição Federal de 1988 que, por exemplo, viabilizou a instituição e o enquadramento de várias áreas protegidas, o que também ficou previsto nas congêneres estaduais em que no caso do Maranhão é ressaltado que é “competência do Estado [...] proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas”²¹¹. Esse quadro foi redimensionado em decorrência da instituição do Programa Nacional do Meio Ambiente, em 1989, que priorizou

[...] as ações de proteção dos grandes ecossistemas – Pantanal, Costeiro e Mata Atlântica; a consolidação de unidades de conservação existentes e criação de novas; o fortalecimento institucional do IBAMA e dos Órgãos Estaduais de Meio Ambiente da Amazônia Legal (ROSA, 2000, p. 149),

o que foi reforçado pela Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento que se realizou no Rio de Janeiro em 1992, ano em que o Brasil assinou a Convenção da Diversidade Biológica, que foi referendada pelo Congresso Nacional depois de dois anos. Com efeito, a mencionada Política Nacional de Meio Ambiente ganhou relevância²¹², dispondo de instrumentos, como a avaliação de impactos, o sistema de licenciamento ambiental, as penalidades, o sistema nacional de unidades de conservação, os padrões de qualidade ambiental e o zoneamento ambiental (MELLO, 2000, e 2002).

Em consequência, no Maranhão a Constituição estadual de 1989 previu “a implantação de unidades de conservação representativas de todos os ecossistemas

²¹¹ Cf. alínea f, inciso I, artigo 12, Seção II (Da Competência do Estado). A Constituição do Estado do Maranhão foi promulgada em 05/10/1989. O seu “Capítulo IX” (artigos 239 a 250) é dedicado ao “Meio Ambiente”, bem como o artigo 40 do “Ato das Disposições Constitucionais Transitórias” criou o Conselho Estadual do Meio Ambiente (CONSEMA).

²¹² Por exemplo, a União criou o Ministério do Meio Ambiente e da Amazônia Legal (1993), efetivou a partir de 1994 o Programa Piloto para Proteção das Florestas Tropicais do Brasil (PPG7), instalou as agendas Azul (recursos hídricos), Verde (biodiversidade e florestas) e Marrom (qualidade ambiental em assentamentos humanos).

originais da área territorial do estado, vedada qualquer utilização ou atividade que comprometa seus atributos essenciais”²¹³, bem como a manutenção das existentes. Por isso, as unidades de conservação passaram de três (1981) para quatorze (1994), implicando que houve um incremento de 916,17% haja vista que a área protegida com UC passou de 658.061 hectares para 6.687.025,57 hectares que abrangem setenta municípios. Essa área distribuiu-se em cinco unidades de conservação federais, duas particulares e sete estaduais (Quadro 14 e Anexo D), sendo que 93,65% se referem a Áreas de Proteção Ambiental, 5,55% a RESEX, 0,51% à Reserva Biológica e 0,67% ao Parque Ecológico da Lagoa da Jansen (na capital maranhense) e à Reserva Biológica do Gurupi (REBIO, ambos de 1988).

Convém frisar-se que a citada REBIO resultou de estudos iniciados em 1981 pelo extinto IBDF²¹⁴, os quais objetivavam a compreensão de “aspectos básicos da biologia da arajajuba em estado selvagem”, assim como conter a invasão da área da até então Reserva Florestal do Gurupi (existia só no papel) por parte de empreendimentos madeireiros e agropecuários, além da instalação de projetos de colonização. Três anos depois, o relatório final recomendou a instituição de uma reserva biológica ou parque nacional no oeste maranhense, suplementar estudo com o propósito de que fosse conciliado desenvolvimento econômico com conservação ambiental. Com efeito, através do Decreto Federal nº 95.614/88 ela foi criada, correspondendo a 341.650 hectares ou 20,40% da área definida em 1961 (1.674.000 ha) e que equivalia à mencionada reserva.

²¹³ De acordo o inciso I, artigo 241, da Constituição do Estado do Maranhão/1989.

²¹⁴ A Lei nº 7.735/1989 criou o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), o qual resultou da fusão da SEMA à Superintendência de Desenvolvimento da Borracha (SUDHEVEA), à Superintendência do Desenvolvimento da Pesca (SUDEPE) e ao IBDF. Passou, logo, a executar a Política Nacional do Meio Ambiente, com ênfase no controle, fiscalização e monitoramento.

Quadro 14 - Maranhão: unidades de conservação, 1988 – 1994.

Categoria	Área (hectares)	Diploma Legal	Subordinação	Municípios*
Reserva Biológica do Gurupi	341.650	Dec. 95.614/88	IBAMA	Bom Jardim, Centro Novo do Maranhão e São João do Caru
Parque Ecológico da Lagoa da Jansen	150	Lei 4.778/88	SEMA	São Luís
Parque Estadual Marinho do Parcel de Manuel Luis	45.237	Dec. 11.902/91	SEMA	Cururupu
APA da Região de Maracanã	1.831	Dec. 12.103/91	SEMA	São Luís
APA da Foz do Rio Preguiças/Pequenos Lençóis e Região Lagunar Adjacente	269.684	Dec. 11.899/91 corrigido no DOE nº 195, de 09/10/1991	SEMA	Água Doce do Maranhão, Araiões, Barreirinhas, Paulino Neves e Tutóia
APA da Baixada Maranhense	1.775.035	Dec. 11.900/91 corrigido no DOE nº 195, de 09/10/1991	SEMA	Anajatuba, Arari, Bequimão, Cajapió (incluindo a ilha dos Caranguejos), Cajari, Lago Verde; Matinha, Mirinzal, Monção, Olho d'Água das Cunhãs, Palmeirândia, Penalva; Peri-Mirim, Pinheiro, Pindaré-Mirim, Pio XII, Santa Helena, São Bento; São João Batista, São Mateus, São Vicente Ferrer, Viana e Vitória do Mearim.
APA das Reentrâncias Maranhenses	2.680.911	Dec 11.901/91, corrigido no DOE nº 195, de 09/10/1991	SEMA	Alcântara, Apicum-Açu, Bacuri, Bequimão, Cândido Mendes; Carutapera, Cedral, Central do Maranhão, Cururupu, Godofredo Viana, Guimarães, Luís Domingues; Mirinzal, Porto Rico do Maranhão, Serrano do Maranhão e Turiaçu.
APA Upaon-Açu / Miritiba / Alto Preguiças	1.535.310	Dec. 12.428/92	SEMA	Axixá, Barreirinhas, Humberto de Campos, Icatú, Morros, Paço do Lumiar, Presidente Juscelino; Primeira Cruz, Raposa, Rosário, Santa Quitéria do Maranhão, Santa Rita, São Benedito do Rio Preto, São Bernardo; São José de Ribamar, São Luís, Tutóia e Urbano Santos.
RESEX Quilombo Frechal	9.542	Dec. 536/92	IBAMA	Mirinzal
RESEX Mata Grande	10.450	Dec. 532/92	IBAMA	Davinópolis, Senador La Roque e João Lisboa.
RESEX Extremo Norte	9.500	Dec. 535/92	IBAMA	Imperatriz e João Lisboa
RESEX Ciriaco	7.534	Dec. 534/92	IBAMA	Cidelândia
RPPN Sítio Jaguarema	7,68	Portaria 2.468/90		São José de Ribamar
RPPN Estiva	116,57	Portaria 053/94-N		São Benedito do Rio Preto
Total	6.687.025,57			

Fonte: BRASIL, 1991a; MARANHÃO, 2002; CNPT/IBAMA – Maranhão, 2006.

* Incluindo os municípios criados pelo artigo 48 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Constituição do Estado do Maranhão, de 05/10/1989.

Tomando-se por base a instituição do Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (Lei 7.661/1988) e o extenso litoral maranhense (640 km, o segundo do país, atrás apenas do estado da Bahia) que “apresenta ecossistemas ricos em produtividade e especificidades tais como manguezais, praias, dunas, restingas, campos inundáveis, reentrâncias recortadas por rias, baías e enseadas, banco de corais, entre outros”²¹⁵, em 1991 foi criado o Programa Estadual de Gerenciamento

²¹⁵ Cf. MARANHÃO. Gerência de Estado de Meio Ambiente e Recursos Naturais. Programa Estadual de Gerenciamento Costeiro do Maranhão. *Descrição situacional*. São Luís. s.d. 9p. Nesse documento é ressaltado que o GERCO-MA atua em uma área de 42.771,228 km² que abrange 51 municípios em que residiam aproximadamente 1.778.889 habitantes em 2000 (p. 2).

Costeiro (GERCO-MA) visando às ações de gestão da costa dessa unidade da Federação as quais, inicialmente, se ativeram à implantação do citado programa e à instituição de unidades de conservação. Em relação a estas, nesse ano, foram criadas cinco, a saber: Parque Estadual Marinho do Parcel de Manuel Luís (na plataforma ocidental maranhense e considerado o primeiro do Brasil) e as Áreas de Proteção Ambiental (APA) das Reentrâncias Maranhenses (litoral ocidental), da Baixada Maranhense (região continental a oeste e sudoeste da baía de São Marcos), da Foz do Rio Preguiças - Pequenos Lençóis (litoral oriental), e da Região de Maracanã (em São Luís)²¹⁶.

Em 1992 o Poder Público criou a APA de Upaon-Açu/Miritiba/Alto Preguiças (golfeão maranhense e litoral oriental – Anexo D), o que implica que, a partir de então, toda a costa maranhense estava legalmente protegida e sustentada na lei 5.405 desse ano, a qual instituiu o Código de Proteção do Meio Ambiente do Estado do Maranhão. Este definiu que a finalidade da Política Estadual do Meio Ambiente consiste na “preservação, conservação, defesa, recuperação e melhoria do meio ambiente, como bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida” (artigo 2º). Essa deve ser concretizada pelo Sistema Estadual de Meio Ambiente (artigo 10) e possuía onze instrumentos (artigo 20) em que se destacam o “planejamento e o zoneamento ambientais” (inciso II), além dos “espaços territoriais especialmente protegidos, incluindo as unidades de conservação” (inciso VI).

A divulgação de experiências positivas de Reservas Extrativistas (RESEX) localizadas no estado do Acre concorreu para que, ainda em 1992, fossem instituídas quatro no Maranhão (Mata Grande, Ciriaco, Extremo Norte, e Quilombo Frechal). Até

²¹⁶ Vale ressaltar que desde 1981 havia dispositivo legal (Lei Federal nº 6.902) que estabelecia normas para a criação de Áreas de Proteção Ambiental (APA) e as Estações Ecológicas (Esec).

a efetivação de uma RESEX²¹⁷, contudo, é necessário o cumprimento de quatorze itens: 1) solicitação dos moradores através de um abaixo-assinado; 2) vistoria do IBAMA por intermédio do Centro Nacional para o Desenvolvimento Sustentado das Populações Tradicionais (CNPT, criado em 1992), a quem cabe a gestão; 3) organização dos moradores; 4) estudos sócioeconômico e biológico; 5) levantamento fundiário; 6) realização de audiências públicas; 7) elaboração de base cartográfica digitalizada; 8) consulta a órgãos que tenham afinidade com a viabilização, a exemplo da FUNAI, INCRA, SPU, Marinha, governo estadual; 9) publicação do Decreto no Diário Oficial da União; 10) cadastramento das famílias; 11) criação do Conselho Deliberativo; 12) elaboração e aprovação do Plano de Manejo; 13) contrato de Concessão de Direito Real de Uso; e 14) formação dos agentes ambientais voluntários.

Em função do Decreto nº 98.914/1991 que criou a categoria de unidade de conservação denominada de Reserva Particular do Patrimônio Natural (RPPN), combinado com o Decreto nº 1.922/1996 (estabeleceu regras para o reconhecimento pelo Poder Público das RPPN's na categoria de uso indireto) pessoas físicas e/ ou

²¹⁷ A Lei nº 7.804/1989, regulamentada pelo Decreto nº 98.897/1990 definiu a RESEX como uma categoria de unidade de conservação de interesse ecológico e social, destinada à exploração sustentável dos recursos naturais por grupos sociais extrativistas, mediante contrato de concessão de uso. As RESEX's surgiram na Amazônia "forjando um novo modelo de ocupação da região, em resposta a um modelo que se mostrou ineficaz nos anos 70 e 80 (que tinham como características estruturais dominialidade pública, a exploração condominial e a transferência do direito de uso através do Contrato de Concessão do Direito Real)" – (BRASIL. *Reservas Extrativistas – instrumentos de conservação e desenvolvimento sustentado*. 2. ed. Brasília: CNPT/IBAMA [s.d.], p. 4). Essa categoria de UC, todavia, não é unanimidade uma vez que ora é considerada arcaica, ora é moderna, sobretudo porque pretende aliar viabilidade econômica à equidade social e à conservação da natureza. A este respeito, Cf. HOMMA, A. K. O. *O extrativismo vegetal na Amazônia: limites e oportunidades*. Brasília: EMBRAPA-SPI, 1993; GONÇALVES, Carlos W. P. *Geo-grafías. Movimientos sociales, nuevas territorialidades y sustentabilidad*. Madrid: Siglo XXI, 2001; HALL, A. *Sustaining Amazônia. Grassroot actions for productive conservation*. Manchester: Manchester University Press, 1997; BECKER, Olga M. S. A reserva extrativista como instrumento de gestão territorial e ambiental. In: STEINBERGER, op. cit., p. 349-369.

jurídicas do Maranhão se interessaram e iniciaram processos almejando à instituição dessa categoria de UC, o que se materializou através do Sítio Jaguarema, localizada no município de São José de Ribamar, bem como a da Estiva, em São Benedito do Rio Preto. Isto porque, uma vez criada a RPPN, o seu proprietário passa a usufruir dos seguintes benefícios: não pagamento do Imposto Territorial Rural na parte da propriedade sob reserva, prioridade na obtenção de recursos do Fundo Nacional do Meio Ambiente, proteção contra queimadas, caça e desmatamento e apoio do IBAMA no gerenciamento da área. A isso se deve acrescentar que tal categoria é uma segurança ao proprietário porque evita a ocupação e/ ou a desapropriação por falta de uso.

Convém salientar-se que tais ações foram respaldadas pelo decreto n° 13.494/1993, o qual regulamentou o mencionado Código de Proteção do Meio Ambiente do Estado do Maranhão e otimizou as estratégias da política ambiental através de onze instrumentos²¹⁸. Desses, o planejamento e zoneamento ambiental ganhou ênfase através do gerenciamento costeiro, o qual definiu cinco setores de atuação²¹⁹ e, devido à intensa ação antrópica e/ ou à relevância dos ecossistemas, concentrou as atividades em três: Golfão Maranhense – formado pelas baías de Cumã, São Marcos, São José e Tubarão em que se localizam os municípios de Alcântara, Axixá, Bacabeira, Cachoeira Grande; Icatu, Morros, Paço do Lumiar, Presidente Juscelino, Raposa, Rosário, São José de Ribamar e São Luís; Litoral Ocidental – atém-se à faixa cognominada de “Reentrâncias Maranhenses”, a qual é

²¹⁸ Os instrumentos da política estadual do meio ambiente do Maranhão eram as normas, padrões, parâmetros e critérios relativos à utilização, exploração, defesa e desenvolvimento dos recursos naturais e à qualidade ambiental; planejamento e zoneamento ambiental, os estudos de impactos ambientais, o licenciamento; o controle, monitoramento e fiscalização, áreas de proteção, o Fundo Especial do Meio Ambiente (FEMA); os incentivos, a pesquisa e a educação ambiental, o sistema estadual de registro, cadastros e informações ambientais e o cadastro técnico estadual de atividades e instrumentos de defesa ambiental.

²¹⁹ Os cinco setores eram: I – Golfão Maranhense; II – Litoral Oriental; III – Litoral Ocidental; IV – Baixada Maranhense; e, V – Parque Estadual Marinho do Parcel de Manuel Luís.

“recortada por rias, baías e enseadas, com presença de ilhas e manguezais expressivos sob a influência de diversos estuários e de fortes correntes de maré”, cuja APA homônima foi reconhecida em 1993 como Área Úmida de importância internacional através do título de “Sítio RAMSAR”, abrangendo as municipalidades de Apicum-Açu, Bacuri, Bequimão, Cândido Mendes, Carutapera, Cedral; Central do Maranhão, Cururupu, Godofredo Viana, Guimarães, Luís Domingues; Mirinzal, Porto Rico do Maranhão, Serrano do Maranhão e Turiaçu; Parque Estadual Marinho do Parcel de Manuel Luís – localiza-se no município de Bacuri e é considerado “um dos maiores bancos de corais da América do Sul”²²⁰.

5.5 TERRAS INDÍGENAS

Historicamente, os índios do Maranhão foram submetidos às entradas de captura e resgate, compra legal, guerra justa, aldeamento, escravidão e catequese, a fim de que não inviabilizassem o povoamento e se tornassem serviçais domésticos ou produtivos para o governo²²¹, o que culminou em conflitos²²².

²²⁰ MARANHÃO, op. cit., p. 3.

²²¹ Convém destacar que o decreto estadual de 10/04/1899 transformou as aldeias em colônias e a lei nº 289/1901, que estadualizou a questão indígena e devolveu à União em 1910. Deve-se lembrar que, pela Lei nº 592/1911, o estado do Maranhão autorizou a cessão das terras devolutas ao governo federal com o intuito de fundar núcleos de colonos nacionais e de povoações indígenas, o que foi ratificado e justificado pela lei de 23/04/1917, os decretos nº 417/1921 e 4.028/1969. Através das cartas magnas de 1967 (ano em que a Lei nº 5.371 criou, em substituição ao Serviço de Proteção ao Índio – SPI -, a Fundação Nacional do Índio – FUNAI) e de 1969 o mencionado governo pretendia incorporar as terras indígenas ao patrimônio da União, bem como torná-las inalienáveis. Esses fatos foram reforçados pela Lei Federal nº 6.001/1973, que instituiu o Estatuto do Índio.

²²² A presença indígena no Maranhão pode ser conferida em MARQUES, op. cit. Nas primeiras décadas do século XX registraram-se, por exemplo, o massacre de Alto Alegre (1901, com os Tenetehara do Alto Mearim), a chacina dos Kenkateyê (1913, da aldeia Chinella), além dos que envolveram os Krikati (1927), Krahô (1940) e Ramkokamekra-Canela, em 1963 (OLIVEIRA, 2006). A literatura das duas últimas décadas do século passado enfatiza a resistência cultural e, sobretudo, os “conflitos” e/ ou “confrontos” que envolvem a posse de terras, cujas referências, na nossa avaliação, são as contribuições de: ANDRADE, Maristela de P. *Terra de índio: identidade étnica e conflito em terras de uso comum*. São Luís: Edufma, 1999; as de COELHO, Elizabeth M. B. *A política indigenista no Maranhão provincial*, Natal, 1989. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais), Universidade Federal do Rio Grande do Norte, e ainda, *Territórios em confronto: a dinâmica da disputa pela terra entre índios e brancos no Maranhão*. São Paulo: Hucitec, 2002, que analisa a terra Cana Brava x povoado São Pedro dos Cacetes. Uma análise sobre o preconceito com o índio por parte de camponeses, técnicos de órgãos estatais e a população em geral, bem como acerca da luta pela terra pode ser encontrada em Sader, 1986 (segundo capítulo – A luta contra os indígenas – p. 72 a 93). Ver ainda, a nota nº 111.

Por isso, os índios do litoral foram sendo “empurrados” para o interior ficando “confinados” (FERREIRA, 1999); e os que já estavam no continente foram recuando em função do avanço da pecuária e do povoamento, de maneira que, gradativamente, se registrou a incorporação e apropriação das terras ocupadas por indígenas quando houve coação ao trabalho servil, desestruturação da vida tribal e alteração do perfil sócio-cultural desse segmento humano (ANDRADE, 1999; COELHO, 1989 e 2002).

Em decorrência de um contexto em que o regime militar utilizou a estratégia de implantar uma política assentada na “integração dos índios, à economia de mercado e impedir que eles se tornassem obstáculos à ocupação” (BRASIL, 1991b, p. 68), somada à implantação de projetos de colonização e/ ou povoamento no Maranhão, os quais cada vez mais se aproximavam das terras indígenas e em face da repercussão nacional e internacional que envolveu tal problemática, tornou-se necessário que as terras indígenas fossem identificadas, demarcadas e, posteriormente, regularizadas²²³ para que conflitos não se revelassem mais agravantes do que os ocorridos em tempos pretéritos, porque, apesar do senso comum, essas terras “não são áreas de preservação ambiental, mas como território coletivo individual, podem bloquear a fragmentação fundiária e, conseqüentemente, os impactos nocivos do uso da terra” (MELLO, 2002, p. 343).

Em decorrência desse quadro, entre 1981 e 1983 estavam sendo regularizadas quinze terras indígenas no território estadual, que ocupavam 1.789.164 hectares onde viviam 8.117 indivíduos pertencentes a oito etnias, das quais a Guajajara é mais expressiva porque ocorre em oito terras indígenas, seguida pela Gavião e a Canela. Tal área abrangia onze municípios que se localizam no centro-

²²³ As fases de regularização de terras indígenas são cinco: 1) estudo; 2) delimitação; 3) declaração; 4) homologação; e 5) regularização. Esta última significa que a terra indígena já passou pelas anteriores e está devidamente *registrada* no Cartório de Registro de Imóveis da comarca em que se situa a terra indígena e no Serviço do Patrimônio da União.

oeste maranhense.

Dessas quinze terras indígenas, oito estavam homologadas (Alto Turiaçu, Bacurizinho, Caru, Canela, Morro Branco, Porquinhos, Rio Pindaré e Rodeador), cinco já haviam sido demarcadas (Araribóia, Cana Brava, Governador, Urucu Juruá e Lagoa Comprida) e duas (Geralda/ Toco Preto e Krikati) estavam sendo identificadas (Quadro 15). Entre as terras demarcadas, urge ressaltar que a Cana Brava estava sob um litigioso processo que remonta à segunda metade da década de 1970 e contrapôs os Guajajaras e os moradores dos povoados de Alto Alegre e São Pedro dos Cacetes, o que se arrastou pelas duas décadas seguintes (COELHO, 2002).

Quadro 15 - Maranhão: terras indígenas, 1981 – 1983.

Terra Indígena	Área (ha)	Situação *	População (1981)	Etnia	Município
Alto Turiaçu	530.525	H	314	Urubu Kaapor	Carutapera, Cândido Mendes, Monção e Turiaçu
Araribóia	413.288	D	2.061	Guajajara	Amarante do Maranhão, Grajaú e Santa Luzia
Bacurizinho	82.432	H	1.042	Guajajara	Grajaú
Caru	172.667	H	103	Guajajara / Guajá	Bom Jardim
Canela	125.212	H	681	Canela	Barra do Corda
Cana Brava	137.329	D	2.262	Guajajara	Barra do Corda e Grajaú
Geralda/ Toco Preto	18.506	I	14	Timbira/ Gavião	Barra do Corda
Governador	41.644	D	277	Gavião	Amarante do Maranhão
Krikati	144.775	I	297	Timbira/ Krikati	Amarante do Maranhão, Montes Altos e Sítio Novo
Urucu Juruá	12.697	D	118	Guajajara	Grajaú
Lagoa Comprida	13.198	D	200	Guajajara	Barra do Corda e Grajaú
Morro Branco	49	H	122	Guajajara	Grajaú
Porquinhos	79.520	H	259	Canela	Barra do Corda
Rio Pindaré	15.003	H	367	Guajajara	Bom Jardim e Monção
Rodeador	2.319	H	-	Gavião	Barra do Corda
Total	1.789.164	-	8.117	-	-

Fonte: Brasil, 1984; ALMEIDA, 1994.

*D corresponde a demarcada, H a homologada e I a identificada.

Através do artigo 67, Título X (Ato das Disposições Constitucionais Transitórias), a Carta Magna de 1988 deu respaldo ao Estatuto do Índio, visto que ficou definido que a União deveria concluir em cinco anos (prazo esgotado em 1993)

a demarcação das terras indígenas, o que corroborou o artigo 231 dessa CF/ 88, o qual reconhece aos índios “sua organização social, costumes, línguas, crenças e tradições, e os direitos originários sobre as terras que tradicionalmente ocupam” (grifo nosso). As terras indígenas, contudo, só têm reconhecimento da sociedade após a regularização e registro no cartório de imóveis da comarca em que se situa e no Serviço de Patrimônio da União.

Antes da regularização, contudo, há a penúltima etapa e esta se atém à homologação. Neste caso, entre 1985 e 1995, no Maranhão, registrou-se enquanto novidade em termos da situação jurídica a homologação de seis terras indígenas que já haviam sido demarcadas entre 1964 e 1985 (Quadro 16), mais precisamente as denominadas Araribóia, Cana Brava, Geralda – Toco Preto, Governador, Lagoa Comprida, e Urucu – Juruá, que ocupavam 618.165 hectares e onde viviam 9.743 indivíduos. Quatro terras indígenas pertenciam à etnia Guajajara (Araribóia, Cana Brava, Lagoa Comprida e Urucu Juruá) e as demais se vinculavam à Timbira/ Gavião (Geralda/ Toco Preto) e à Gavião (Governador).

Outra novidade é que, através da Lei nº 8.746/1993, o então Ministério do Meio Ambiente e da Amazônia Legal assumiu a responsabilidade pela execução da Política Nacional do Índio (a FUNAI continuou vinculada ao Ministério da Justiça), assim como devido à criação de municípios nesse estado, em 1994, houve a redefinição da jurisdição dessas terras indígenas, pois a Araribóia passou a pertencer a cinco municípios (Amarante do Maranhão, Arame, Bom Jesus das Selvas, Buriticupu e Santa Luzia), a Cana Brava a dois (Barra do Corda e Jenipapo dos Vieiras), a Geralda - Toco Preto a outros dois (Itaipava do Grajaú e Arame), a Lagoa Comprida a dois (Itaipava do Grajaú e Jenipapo dos Vieiras), enquanto a Governador e a Urucu – Juruá ficaram em uma municipalidade, isto é, Amarante do Maranhão e

Itaipava do Grajaú, respectivamente.

Quadro 16 - Maranhão: terras indígenas homologadas, 1990 – 1994.

Terra Indígena	Área (ha)	Decreto de homologação	População (1994)	Etnia	Município
Araribóia	413.288	98.852/90	4.174	Guajajara	Amarante do Maranhão, Arame, Bom Jesus das Selvas, Buriticupu e Santa Luzia
Cana Brava	137.329	246/91	3.924	Guajajara	Barra do Corda e Jenipapo dos Vieiras
Geralda/Toco Preto	18.506	s/nº de 16/05/94	104	Timbira/Gavião	Itaipava do Grajaú e Arame
Governador	41.644	s/nº de 16/05/94	655	Gavião	Amarante do Maranhão
Lagoa Comprida	13.198	313/91	470	Guajajara	Itaipava do Grajaú e Jenipapo dos Vieiras
Urucu Juruá	12.697	382/91	416	Guajajara	Itaipava do Grajaú
Total	618.165	-	9.743	-	-

Fonte: Anuário Estatístico do Brasil – IBGE, 1998; Disponível em: <<http://www.funai.gov.br>>. Acesso em: 11 maio 2006; MARANHÃO, 2002.

5.6 CENTRO DE LANÇAMENTO DE ALCÂNTARA

O Programa Nacional de Atividades Espaciais (PNAE), no qual se destaca a Missão Espacial Completa Brasileira (MECB), implantou no início da década de oitenta do século XX o Centro de Lançamento de Alcântara (CLA), subordinado ao Ministério da Aeronáutica, criado por intermédio do Decreto nº 88.136/1983 e passou a ocupar, através de Decreto Estadual nº 7.820/80 combinado com os Decretos Federais nº 92.571/86 e s/nº de 08/08/91²²⁴, uma área de 620 km² ou 41,45% do território municipal em tela dos quais 160 km² são considerados, hoje, de segurança enquanto o restante é destinado à expansão.

A escolha do município de Alcântara para sediar o referido Centro de Lançamento deriva de sua privilegiada posição geográfica, em que se relevam:

²²⁴ O Decreto Estadual (Maranhão) nº 7.820/1980 “declara de utilidade pública para fins de desapropriação, área de terra necessária à implantação pelo Ministério da Aeronáutica, de um Centro Espacial, no município de Alcântara, deste Estado”, equivalente a 52.000 ha. O Decreto Federal nº 92.571/1986 “dispõe sobre o disciplinamento de terras federais incluídas na área afetada ao Centro de Lançamento de Alcântara – CLA, e dá outras providências”. O Decreto Federal s/nº, de 08/08/1991, “declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, áreas de terras, e respectivas benfeitorias necessárias à implantação pelo Ministério da Aeronáutica, do Centro de Lançamento de Alcântara, em Alcântara no Maranhão”, cuja superfície correspondia a 10.000 ha.

a) a inviabilidade de expansão do Centro de Lançamento da Barreira do Inferno, no Rio Grande do Norte, devido ao comprometimento da segurança em decorrência do crescimento urbano em seu entorno;

b) a necessidade de atender à demanda interna e externa tanto de lançamentos de foguetes de sondagem quanto de veículos lançadores de satélites;

c) a boa proximidade do Equador Terrestre (apenas 02° 18' ao sul), a qual favorece uma maior velocidade tangencial e, por conseguinte, uma economia de custos na relação combustível /lançamento. Esse fato fez sobressair a ótima vantagem de Alcântara e do Brasil (economia entre 13% e 31% por lançamento) em se tratando dos demais países que têm base de lançamento espacial, a exemplo de *Baikonur* (Casaquistão) e de Cabo Canaveral (Estados Unidos da América);

d) as condições meteorológicas climáticas regulares, pois as chuvas são bem definidas (janeiro a junho), enquanto os ventos predominantes e a temperatura são praticamente invariáveis;

e) as condições de segurança são excelentes no que tange ao mar, uma vez que Alcântara é separado da capital e maior cidade maranhense, São Luís, pela baía de São Marcos (a leste) e dos demais municípios da Baixada, a oeste, pela de Cumã;

f) o custo das desapropriações foi baixo;

g) a ausência de centros urbanos expressivos na rota de lançamento, aliada à baixa densidade demográfica da municipalidade em questão;

h) a mencionada capital é o principal núcleo de apoio logístico posto que apresenta facilidade de acesso aéreo e marítimo (22 km de distância), e ainda dispõe de boa infra-estrutura urbana.

Convém referir-se que a instalação do CLA consumiu US\$ 260 milhões na primeira fase em que aproximadamente 40% se destinaram às instalações físicas. Todavia, essa instalação possui pontos positivos e negativos. Os primeiros vinculam-se à melhoria da infra-estrutura que pode ser expressa através da implantação da energia elétrica (até então, um motor a diesel que funcionava das 18 às 22 horas abastecia a cidade), da inauguração da agência do Banco do Estado do Maranhão, da ampliação do porto do Jacaré e das vias de acesso, incluindo-se calçamento (na sede municipal) e pavimentação (MA-106), assim como no incremento da oferta de empregos, além da “recuperação do acervo do patrimônio histórico, instalação de serviços públicos (água) [...] e ainda [...] a relocação e o assentamento de 312 famílias que viviam na área atualmente ocupada pelo CLA”²²⁵. Em termos geopolíticos e econômicos, o CLA, “localizado estrategicamente sobre (*sic*) o equador, é visto por outros países como uma alternativa aos centros existentes e é, freqüentemente, colocado como um serviço potencial a ser oferecido pelo Brasil a outros países”²²⁶.

Os pontos negativos atêm-se exatamente à maneira como foi procedida a mencionada relocação de 312 famílias e 1.650 pessoas, as quais se distribuíam em 49 povoados²²⁷ em que viviam em harmonia com o meio natural, sobrevivendo da agricultura e da pesca artesanal, sobretudo porque os lotes não eram “compatíveis” com as necessidades dos relocados e não havia garantia “do título de propriedade da casa, que faz com que se sintam como zeladores do EMFA”²²⁸. Isto foi questionado

²²⁵ LAUANDE, José C. C. O Centro de Lançamento de Alcântara. In: REUNIÃO ANUAL DA SOCIEDADE BRASILEIRA PARA O PROGRESSO DA CIÊNCIA, 47., 1995, São Luís. *Anais...* São Luís: Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência, 1995. v. I, p. 236.

²²⁶ DIAS JR, Oscar P. Oportunidades e dificuldades. In: REUNIÃO ANUAL DA SOCIEDADE BRASILEIRA PARA O PROGRESSO DA CIÊNCIA, 47., 1995, São Luís. *Anais...* São Luís: Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência, 1995. v. I, p. 256.

²²⁷ CHAPUÍ, Eugênia M. *A construção da Base de Alcântara e sua implicação na vida da população local*. São Luís, 1995. Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso em Geografia) - Universidade Federal do Maranhão.

²²⁸ ALMEIDA, Alfredo W. B. de. *Carajás: a guerra dos mapas*. Belém: Falangola, 1994, p. 93.

desde o início através do Sindicato dos Trabalhadores Rurais do referido município, que tem levado a efeito as reivindicações básicas das famílias atingidas²²⁹.

O CLA tentou, contudo, amenizar esse problema da relocação mediante a construção de sete agrovilas para a população que foi remanejada, cujo discurso ressaltava o conforto dessas através de equipamentos sociais e urbanos antes inexistentes. Verificou-se, porém, que “a principal reclamação é em relação à terra considerada pequena e imprópria para a agricultura de subsistência que praticavam, além do que não possui rios e praias próximos para a prática de pescaria” (CHAPUÍ, 1995, p. 49).

Conseqüentemente, a população sem condições de sobrevivência migra, direcionando-se para a sede municipal e /ou para a capital estadual, engendrando e ampliando a periferia urbana.

A celeuma inerente à relocação das famílias que viviam no que passou a ser o Centro de Lançamento de Alcântara continuou. Isto porque, através do Decreto Federal nº 92.571/1986, assinado pelo ex-presidente José Sarney e pelos ministros da Aeronáutica, Estado-Maior das Forças Armadas (EMFA) e MIRAD, revelou-se o documento “um golpe profundo nos direitos dos trabalhadores rurais ao fixar em 15 (quinze) hectares a dimensão da área a ser entregue a cada família atingida” (ALMEIDA, 1994, p. 92), pois representava 50% da área mínima (30 ha) a ser parcelada e estabelecida para o município em tela. As famílias que não quisessem ser remanejadas para as agrovilas tinham como opção o assentamento do INCRA. Houve demora no pagamento das indenizações às famílias que já haviam sido removidas para as agrovilas, cujo agravante era que os recursos

²²⁹ Ibid., p. 96-99. Este autor relaciona sete correspondências (cartas e ofícios) do citado sindicato aos órgãos fundiários oficiais, Ministério da Aeronáutica e Presidência da República, as quais foram enviadas em 1985.

previstos para o reassentamento eram administrados pelo EMFA. Tal quadro fez com que o Sindicato dos Trabalhadores Rurais realizasse entre os dias 26 e 28 de abril de 1991 o “Seminário Alcântara”, quando foram discutidas as reivindicações das famílias atingidas²³⁰ e que abrangiam as “precárias condições” de vida.

Mesmo com os questionamentos do sindicato mencionado, o Centro de Lançamento de Alcântara iniciou suas operações em 1989, quando foram lançados dezessete foguetes de treinamento. No ano de 1995 foram lançados “mais de 200 foguetes de sondagem, meteorológicos e de teste, destacando-se o lançamento de 36 foguetes de sondagem para a NASA, em 1994” (LAUANDE, 1995, p. 236), bem como o primeiro Veículo de Sondagem (Sonda II, em 21/02/1990). Isto implica que o CLA se tornou não só uma área de segurança, mas que, em termos geopolíticos, passou a ser inserido nos grandes interesses nacionais, uma vez que sua continuidade e ampliação foram defendidas como a forma de o Brasil desempenhar um papel proeminente no setor aeroespacial²³¹.

5.7 PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DA AMAZÔNIA ORIENTAL

A política regional denominada “Programa de Desenvolvimento Integrado da Amazônia Oriental” derivou do II PND com o intuito de implantar projetos destinados exclusivamente à mineração, metalurgia, agropecuária e reflorestamento.

Nesta, destaca-se o Programa Grande Carajás que foi criado em

²³⁰ Convém ressaltar que, em março de 1991, já havia sido realizada uma discussão, ocasião em que os trabalhadores relocados indicaram como principais problemas: terras inadequadas para a agricultura; impossibilidade do exercício de atividades acessórias como a pesca e a coleta do babaçu em função da distância entre as agrovilas e os locais de trabalho; demora na cessão dos títulos definitivos da terra. (Ibid., p. 92 e 93).

²³¹ Cf. MONTEIRO, Joaquim. ESG quer novo modelo de desenvolvimento. *Correio Brasiliense*. Brasília, 24 out. 1993. p. 4.

19/11/1980²³² enquanto uma

[...] estratégia do Estado para exploração mineral em grande escala [...], endossando a proposta da CVRD que, em face da exaustão e alto custo das jazidas de Minas Gerais, estava interessada em diversificar a produção e construir um gigantesco corredor de exportação no Norte do país, processo que permitiu a sua transnacionalização. (BRASIL, 1995, p. 96).

O Programa Grande Carajás passou, assim, a analisar, acompanhar e conceder incentivos fiscais aos projetos interessados no espaço geoeconômico de Carajás, priorizando, como zonas industriais, Barcarena, Marabá e Serra de Carajás, no Pará; Açailândia e São Luís, no Maranhão. Por isso, neste último ele repercutiu devido à construção, no início dos anos oitenta, da estrada de ferro que abrange toda a área maranhense da Amazônia Legal, abarcando atualmente 21 municípios localizados principalmente no setor noroeste dessa unidade da Federação.

Para a análise detalhada, nesta tese se ressaltarão os empreendimentos de Ferro Carajás e do Consórcio de Alumínio do Maranhão (ALUMAR).

O Projeto Ferro Carajás foi implantado pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD)²³³ e divide-se em três subprojetos: 1) exploração das minas em Serra de Carajás, no Pará; 2) implantação da Estrada de Ferro Carajás (EFC), que percorre 892 km desde a mina até o porto, em São Luís, sendo 685 km em território

²³² O Decreto-Lei nº 1.813/1980 definiu a Amazônia Oriental e o regime de incentivos tributários e financeiros para os empreendimentos do Programa Grande Carajás. Para aprofundamento, Cf. BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. *Projeto Grande Carajás: aspectos físicos, demográficos e fundiários*. Brasília: [s.n.], 1981. TSUJI, T.; et alii. Os grandes projetos industriais e seus impactos sobre a ciência e a tecnologia do Maranhão. *Cadernos de Pesquisa*, São Luís: PPPG/UFMA, v. 2, n.1, p. 5-56, jan./jun. 1986. BECKER, Bertha K. *Amazônia*. São Paulo: Ática, 1990. UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO/ SUPERINTENDÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA. *Necessidades de treinamento de mão-de-obra em áreas de influência do Programa Grande Carajás – Maranhão*. São Luís, CORSUP/Edufma, 1990. PIRES, José C. *A organização do espaço no mundo tropical: o caso da área atravessada pela Estrada de Ferro Carajás, Amazônia Oriental*. São Paulo, 1995. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

²³³ A estatal CVRD foi instituída pelo Decreto-Lei nº 4.342/1942, e já possuía larga experiência nos ramos de minério de ferro, pelotas e manganês, transporte e operações portuárias, siderurgia, ferroligas, etc. Apesar dos lucros que gerava, foi privatizada em 1997 conforme o Programa Nacional de Desestatização, criado em 1991 e que teve seqüência na gestão de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002). No início de 2008 sua marca passou a ser VALE, mas a razão social continua sendo CVRD.

maranhense; 3) exportação do minério de ferro através do terminal marítimo da Ponta da Madeira, lembrando que a estratégia do Estado brasileiro consistia, pois, em instalar portos especializados (CVRD e ALUMAR) próximo a um tradicional – Itaqui (COSTA, 1995).

O porto do Itaqui foi escolhido devido às suas vantajosas condições de calado (o canal de acesso oferece profundidade natural mínima de 27 m, largura aproximada de 1,8 km, os berços de atracação têm em média 15,28 m de profundidade), possuir área de fundeio e evolução com abrigo natural sem correnteza, e situação geográfica mais favorável em relação ao canal do Panamá e aos grandes mercados internacionais (Quadro 17 e Figura 15).

Tal empreendimento integra o Sistema Norte de Logística da CVRD²³⁴ e foi inaugurado em fevereiro de 1985. Para tanto, foi necessário um investimento total de US\$ 2,9 bilhões em que 10% se destinaram à infra-estrutura, 14% ao porto, 20% às minas e 56% a EFC (KATZ; LIMA, 1994), o que concorreu para a geração de divisas de aproximadamente US\$ 700 milhões ao ano para o Maranhão, bem como para induzir a instalação de novos empreendimentos e transportar 400.000 pessoas /ano pelo trem de passageiros²³⁵.

²³⁴ Convém ressaltar que o Sistema Norte de Logística da CVRD inclui a Estrada de Ferro Carajás, o Sistema Portuário de Ponta da Madeira e a Ferrovia Norte-Sul.

²³⁵ Cumpre frisar-se que no período de março de 1985 a fevereiro de 1986 a Estrada de Ferro Carajás “transportou 3.129.077 toneladas de carga, sendo que, deste total, 1.840.130 corresponderam ao minério de ferro (61,84% do total). Quanto ao transporte de passageiros, que se iniciou em fase experimental, em maio de 85, foram transportados naquele mês 21.000 pessoas, numa média de 1.250 por viagem” (RIBEIRO, Miguel A. C.; ALMEIDA, Roberto S. de. Estrutura espacial e modificações tecnológicas no sistema de transportes brasileiro. In: IBGE. *Brasil: uma visão geográfica nos anos 80*. Rio de Janeiro: IBGE, 1988, p. 201).

Quadro 17 - Porto do Itaqui: distância em milhas náuticas entre os principais portos brasileiros e internacionais, 2006.

Principais portos	Itaqui (MA)	Salvador (BA)	Tubarão (ES)	Rio (RJ)	Santos (SP)	Rio Grande (RS)
<i>Rotterdam</i> (Holanda)	4.143	4.913	5.393	5.673	5.893	6.499
<i>Hamburg</i> (Alemanha)	4.419	5.189	5.669	5.949	6.169	6.775
<i>New Orleans</i> (EUA)	3.355	4.735	5.215	5.495	5.715	6.321
<i>San Francisco</i> (EUA)	5.767	7.147	7.626	7.906	8.126	8.732
Tóquio (Japão)	12.524	11.820	11.831	11.862	11.982	12.034
Canal do Panamá	2.483	3.862	4.342	4.622	4.842	5.448

Fonte: <<http://www.ma.gov.br/cidadao/estado/localizacao.php>>. Acesso em: 9 mar. 2006.

Figura 15 - Situação do Maranhão em relação aos principais portos brasileiros e internacionais, 2006.

Fonte: <<http://www.ma.gov.br/cidadao/cidadao/estado/localizacao.php>>. Acesso em: 9 mar. 2006.

A Estrada de Ferro Carajás é atualmente articulada aos 226 km da Ferrovia Norte-Sul, os quais interligam Açailândia e Imperatriz a Estreito, possibilitando que sejam alcançadas as terras produtoras de grãos da macrorregião Centro-Oeste, e as do sul do Maranhão, conformando um corredor de exportação, cujas referências passaram a ser a cidade de Balsas, e o pólo guseiro de Açailândia/Imperatriz/Santa

Inês²³⁶. Foi baseado nessa estratégia que o governo do Maranhão instituiu, no final dos anos 1980, os distritos industriais de São Luís, Rosário, Santa Inês, Pequiá (Açailândia), Imperatriz, Balsas e Bacabal. Cumpre lembrar que somente os dois últimos se localizam fora da área de influência direta da mencionada ferrovia, bem como a partir desse empreendimento 21 municípios maranhenses do noroeste se tornaram mais dinâmicos em termos de investimentos e demográficos. Isto concorreu para que cidades como Santa Inês e Açailândia, além de Imperatriz registrassem crescimento expressivo em nível estadual²³⁷.

Em função da logística existente, a CVRD inaugurou, em março de 2002, uma usina de pelotização que se localiza no distrito industrial de São Luís e alocou investimentos de US\$ 408 milhões a fim de colocar em funcionamento o maior forno para queima de pelotas, no Mundo. Essa, quando somada às demais unidades dessa empresa, concorrerá para que responda por 30% da produção global de pelotas²³⁸.

O segundo empreendimento resultou da fusão em forma de consórcio da Alcoa do Brasil S.A. (filial da *Aluminium Company of America*, com sede em *Pittsburg*

²³⁶ Nesta faixa, até 1993 existiam quatro experiências de reflorestamento da CVRD, uma da CELMAR, e quatro empreendimentos de gusa (Viana Siderurgia, Companhia Vale do Pindaré, Gusanordeste e SIMASA). Cf. ALMEIDA, op. cit. Em Açailândia atuam ainda a FERGUMAR enquanto a MARGUSA tem plantas em Bacabeira e em Santa Inês.

²³⁷ Por exemplo, em 1960 a cidade de Imperatriz era a quinta maior do Maranhão com 9.004 habitantes e devido à BR-010, aos projetos de colonização e de povoamento, além de empreendimentos agropecuários implantados, gradativamente ganhou dinamismo, pois em 1970 já era a segunda nessa rede urbana com 34.710 pessoas, situação que se manteve nos últimos censos demográficos, sendo que entre 1980 e 2000 seus cidadãos registraram incremento de 92,67% (passaram de 111.705 para 215.218 habitantes). Santa Inês foi criada em 1970 e Açailândia em 1981, porém a primeira já era o sexto núcleo urbano maranhense em 1980 uma vez que detinha 40.178 cidadãos e ficou acima de Açailândia em 1991 com 54.006 habitantes. Esta que era a oitava em 1991 com 46.164 pessoas, ultrapassou aquela em 2000 haja vista que seus habitantes equivaleram a 64.107 indivíduos. O dinamismo entre essas duas cidades vincula-se à implementação do Projeto Ferro Carajás, que as beneficiou em função da posição geográfica no sistema de transporte rodo-ferroviário.

²³⁸ Prova do significado dessa logística é que, no dia 17/04/2008, a CVRD começou a operar na citada EFC com “o maior trem do mundo, com 330 vagões, cerca de 3.500 metros de extensão e capacidade para transportar 40 mil toneladas” a fim de “elevar a capacidade de movimentação de minério de ferro para 130 milhões de toneladas (Mt) até 2009, e para 230 Mt a partir de 2012”. Cf. MAIOR trem do mundo começa a operar hoje na Ferrovia Carajás. *O Estado do Maranhão*. São Luís, 17 abr./ 2008, p. 7.

– Estados Unidos – detentora de 60%) e a *Billington Metais S.A.* (subsidiária da *Royal Dutch Shell*, sediada na Inglaterra – responsável pelos restantes 40%), equivalendo a um investimento de US\$ 1,5 bilhão visando à produção de 500.000 t/ano de alumina e 235.000 t/ano de alumínio, o que tornou a ALUMAR “um dos maiores complexos integrados de alumina e alumínio do mundo, o que no todo, relevou a posição da matriz no mercado internacional de alumínio e alumina” (FERREIRA, 1996, 245). A sua importância pode ser aferida com base nos recursos investidos nas cidades de porte médio do Nordeste em 1980, pois de um total de Cr\$ 234.848.500 milhões, 95,05% concentraram-se na capital maranhense, bem como 69,63% de tudo que foi investido (Cr\$ 320.593.500 milhões) em projetos econômicos na citada macrorregião (SERRA; ZANCHETTI, 1986), implicando que na primeira metade da “década perdida” em São Luís se localizou (1984) o até então “investimento privado mais vultoso já feito” no país (BRASIL, 1995, p. 96).

No discurso, tais empreendimentos colocam o Maranhão em um

[...] processo de industrialização definitivo, em escala multinacional, o que é garantido, em escala mundial, por vários séculos, em decorrência da presença abundante de minérios, da hidrelétrica de Tucuruí, da riqueza florestal e da infra-estrutura representada por ferrovia, porto, rios, e rodovias, fazendo com que Carajás passe a integrar o desenvolvimento industrial mundial e São Luís se constitua na ponta de lança desse processo [...] com o agravante de que há [...] maior espaço para dispersar a poluição e quantidade abundante de mão-de-obra barata. (GISTELINCK, 1989, p. 132).

Esses empreendimentos, porém, concorreram principalmente para que as margens da Estrada de Ferro Carajás fossem desmatadas em função da valorização das terras, exploração predatória de madeira e instalação de projetos agropecuários²³⁹. Além disso, o fato de a CVRD aplicar aproximadamente 8% de seu lucro líquido em benefício dos municípios que têm parte de sua superfície abarcada

²³⁹ AB’SÁBER, Aziz N. *A Amazônia: do discurso à práxis*. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2004.

pelo traçado da ferrovia repercutiu-se no número de municipalidades uma vez que das 21 beneficiadas atualmente, duas foram instituídas em 1981 (Açailândia) e 1988 (Miranda do Norte), enquanto 12 (57,14%) o foram em 1994 (Alto Alegre do Pindaré, Bacabeira, Bela Vista do Maranhão, Buriticupu, Bom Jesus das Selvas, Cidelândia, Igarapé do Meio, Itinga do Maranhão, São Francisco do Brejão, São Pedro da Água Branca, Tufilândia e Vila Nova dos Martírios). Por utilizarem tecnologia avançada, esses empreendimentos “não amenizam a questão do emprego; pelo contrário, ao atraírem fortemente o homem do campo em busca de meios de sobrevivência, e ao desapropriarem milhares de famílias de posseiros, contribuem para agravar mais os problemas urbanos”²⁴⁰, cujas referências são Açailândia, Imperatriz, Santa Inês e São Luís, assim como a terra indígena Rio Pindaré. O efeito multiplicador dos referidos é limitado visto que eles concentram-se em produtos intermediários voltados para o mercado externo e do sul do país (MARANHÃO, 2003a).

Em síntese: as políticas de ordenamento territorial concorreram para a estruturação de uma nova rede urbana, que gradativamente privilegiou as cidades interioranas devido à posição no sistema de circulação, a exemplo de Caxias, Bacabal, Santa Inês e Imperatriz, que se tornaram nos novos pólos de comercialização estadual. Isto, devido à efetivação do Plano de Integração Nacional (PIN) que a partir de 1970 e face à necessidade de “modernização do país” culminou na implantação de eixos rodoviários nacional e inter-regional que se expressaram

²⁴⁰ UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO/ SUPERINTENDÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA. *Necessidades de treinamento de mão-de-obra em áreas de influência do Programa Grande Carajás – Maranhão*. São Luís, CORSUP/Edufma, 1990, p. 32.

através da melhoria e ampliação da malha existente, sobretudo a federal²⁴¹, servindo de suporte ao incremento das redes de telecomunicações, hidrelétrica e urbana. No Maranhão, isto se revelou de um lado na redução do tempo gasto no deslocamento em direção às regiões Norte (BR's 010 e 316), Nordeste (BR's 135 e 230) e Centro-Oeste /Sudeste (BR's 222 e 226), o que modificou “o sistema de transportes até então basicamente hidroviário, possibilitando a ampliação do espaço econômico, a melhor integração desse espaço e a dinamização de áreas fracamente povoadas, como a pré-amazônia” (BRASIL, 1984, p. 30) e o sul maranhense de maneira a tornar a rede urbana mais expressiva²⁴².

O governo do Maranhão, por seu turno, também melhorou o sistema rodoviário estadual com o intuito de complementar o federal, sendo que em 1975

²⁴¹ Em 1960, o total da rede rodoviária federal implantada correspondia a 33.496 km, dos quais 7.696,3 km ou 23% eram pavimentados. Já em 1970, a rede implantada saltou para 53.775,4 km enquanto a pavimentada equivalia a 24.237 km ou 45%. Neste último ano, de um total de Cr\$ 10.336,1 milhões investidos em transporte no Brasil, 85,1% destinaram-se ao setor rodoviário e a tendência o indicava com um “papel preponderante no deslocamento dos fluxos de média e longa distância”. (BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/ IPEA, 1978, p. 67, 97 e 138-141). Até 1970, no Maranhão, existiam somente 1.300 km de rodovias estaduais; entre 1975 e 1980 essa unidade da Federação foi acrescida de 5.642 km em sua rede de rodovias em tráfego que passou de 45.174 km para 50.816 km nesse período. Em 1980, todavia, esse total equivalia a “13,51% da rede rodoviária do Nordeste [...] em que [...] as rodovias federais [...] compreendiam [...] 3.186 quilômetros, as estaduais 3.582 quilômetros e as municipais, 44.042 quilômetros”. Estas últimas se sobrepunham porque foram consideradas como “quaisquer caminhos existentes em tráfego, ainda que possuam condições mínimas de circulação [...], o que era agravado porque [...] apenas 4,82% da rede rodoviária [...] encontrava-se [...] pavimentada, sendo 1.710 quilômetros em rodovias federais, 673 quilômetros nas estaduais e 70 quilômetros nas municipais. (BRASIL, op. cit., p. 30).

²⁴² Em 1960, a rede urbana do Maranhão era “inexpressiva” (ANDRADE, Manuel C. de. Os transportes e a rede urbana no Maranhão. *Boletim Geográfico*, Rio de Janeiro, v. 27, n. 202, p. 14, jan./fev. 1968). Para este autor, em 1960, as principais cidades maranhenses eram São Luís com 124.606 habitantes, seguida por Caxias (19.092), Bacabal (15.531), Codó (11.089), Pedreiras (10.189), Imperatriz (9.004) e Carolina (8.137 pessoas). A citada inexpressividade da rede urbana maranhense já havia sido analisada conforme AZEVEDO, Aroldo de; MATTOS, Dirceu L. de. *Viagem ao Maranhão*. São Paulo: [s.n.], 1951. GEIGER, Pedro P. *Evolução da rede urbana brasileira*. Rio de Janeiro: INEP, 1963. Este, por exemplo, ressalta que em função da “modificação geral do panorama geo-econômico do País, a cidade [de São Luís] foi perdendo, relativamente, importância. O mais grave é que a cidade decaiu não só em relação às cidades do Centro-Sul, mas ainda em relação a outras cidades do próprio Nordeste [...] em 1950 quando possuía 88.500 habitantes e [...] era a décima nona cidade do Brasil” (p. 380 e 382). Isto é agravado pelo fato de que a mesma já foi considerada a quarta e a nona mais importante cidade do país em 1822 e 1872, respectivamente (In: FERREIRA, Antonio J. de A. *O Estado e as políticas do urbano em São Luís*. São Paulo, 1999, Quadro 2, p. 91 e Quadro 3, p. 97. Dissertação - Mestrado em Geografia Humana - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo).

implantou a MA-006 (Transmaranhão) que atravessa esse estado de norte a sul, isto é, de Cururupu até Alto Parnaíba, numa extensão de 1.111,5 km. Esta facilitou o acesso às áreas até então desconectadas e, especialmente, àquelas com grande potencial de recursos naturais, ampliando a conexão intra e interestadual tendo em vista a relação áreas de produção/ áreas de consumo e comercialização.

Apesar dos avanços referidos, a rede de estradas em 1980²⁴³ ainda era

[...] insuficiente para a articulação de extensas áreas, como as situadas na bacia do Gurupi, no baixo Parnaíba, na região litorânea e nos chapadões do extremo sul. Deve-se, considerar ainda, a precariedade das condições de tráfego de grande parte da rede, sobretudo, dos subsistemas estadual e municipal, onde a maioria das rodovias tem, ainda, revestimento primário e, por isso, se tornam intransitáveis na época das chuvas. (BRASIL, 1984, p. 30).

Enquanto política territorial, o Centro de Lançamento de Alcântara se apropriou de 41,45% da superfície de município homônimo. As unidades de conservação foram ampliadas de três para quatorze, entre 1981 e 1994, correspondendo a 7.345.086,57 hectares resguardados legalmente.

Das quinze terras indígenas existentes até 1994 e que ocupavam 1.789.164 hectares, onde viviam aproximadamente 17.000 indivíduos de oito etnias, oito foram homologadas entre 1981-1983, cinco o foram de 1990 a 1994 e duas estavam em processo de identificação. Essa situação, todavia, historicamente tem culminado em conflitos que envolvem os indígenas, posseiros e fazendeiros.

O Programa de Desenvolvimento Integrado da Amazônia Oriental foi viabilizado no Maranhão por intermédio do Sistema Norte da CVRD e do Consórcio

²⁴³ Até 1980 a Estrada de Ferro São Luís-Teresina, que remonta a 1921, e havia sobreposto o transporte hidroviário, também declinava devido à "insignificância" de passageiros cuja demanda se restringia aos povoados e cidades não servidos por rodovias e à "pequena tonelagem" dos produtos transportados que incluíam os de origem mineral (gesso, cimento, pedra para construção) e de origem agrícola (arroz, coco e torta de babaçu, farinha de mandioca). O transporte hidroviário se resumia a "uma desorganizada rede de pequenos barcos a vela e a motor, operando em precárias condições e prestando serviços de baixa rentabilidade", cujo movimento era maior entre São Luís, a Baixada e o litoral ocidental (BRASIL, op. cit., p. 31).

ALUMAR que investiram aproximadamente US\$ 4,9 bilhões em infra-estrutura, dois portos especializados, linhas de transmissão de energia elétrica, estrada de ferro, etc. Concorreu tanto para a elevação da posição de suas matrizes no mercado mundial de minério de ferro e de alumínio, respectivamente, quanto para que 21 municípios do noroeste se tornassem mais dinâmicos em termos de investimentos e demográficos, o que contribuiu para que cidades como Açailândia, Imperatriz e Santa Inês se destacassem na rede urbana, assim como para a geração de divisas para o citado estado. Este instituiu os distritos industriais de São Luís, Rosário, Santa Inês, Pequiá (Açailândia), Imperatriz, Balsas e Bacabal. Contudo, induziu-se a ampliação de problemas de posse e uso do solo, além dos ambientais, sobretudo nas cidades maiores, incluindo São Luís.

CAPÍTULO 6 – DINÂMICA TERRITORIAL NO MARANHÃO CONTEMPORÂNEO (1996 – 2007)

No Maranhão contemporâneo, o território tem sido objeto de intervenção direta do Estado a partir de diretrizes federais que impõem novos elementos e conteúdos. Esses, por sua vez, revelam dinamismo vinculado à modernização da economia e do território em função dos diferentes usos e objetivos definidos em que, para efeito de análise e apreensão da reorganização do espaço, as Políticas Territoriais são o elemento central.

As Políticas Territoriais contemporâneas, portanto, são compreendidas como aquelas que o Estado pratica com o intuito de facilitar e materializar a ocupação, apropriação e/ ou exploração econômicas. No Maranhão, elas se concretizam a partir da segunda metade da década de 1990. Neste caso, relevar-se-ão a fase III do PRODECER, projetos de assentamento e territórios rurais, as comunidades quilombolas, e com certa ênfase os Planos Plurianuais nas políticas setoriais de transporte e energia elétrica. Incluem-se ainda a instalação de Unidades de Conservação, Terras Indígenas e por fim a manutenção do Centro de Lançamento de Alcântara.

6.1 PRODECER III

O aproveitamento dos cerrados pela sojicultura remonta a 1971 e 1974 quando foram iniciados os

[...] primeiros estudos experimentais com soja através do Departamento de Pesquisa e Experimentação – DEPE da Secretaria de Agricultura do Maranhão – SAGRIMA através de convênio firmado com a SUDENE [...]. Em 1978 a Empresa de Pesquisa Agropecuária do Estado do Maranhão – EMAPA, sob a coordenação do Centro Nacional de Pesquisa da Soja – CNPSO/ EMBRAPA ampliou e iniciou um programa de pesquisa com soja cuja finalidade era verificar, a nível de campo, a adaptabilidade da cultura em algumas regiões do estado, sendo selecionados os municípios de Bacabal, Balsas e Brejo, localizados em Mesorregiões distintas [...], de maneira que no início dos 1980 a SAGRIMA elaborou o documento intitulado ‘Subsídios para um Programa de Expansão da Cultura da Soja no Estado do

Maranhão' com o objetivo de [...] fortalecer a economia agrícola estadual através da expansão da cultura da soja, implementar a oferta de matéria prima ao parque industrial de oleaginosas e abrir novos espaços à exportação da economia estadual, com vistas ao mercado regional²⁴⁴.

Em seguida destaca-se o Programa de Cooperação Nipo-Brasileira de Desenvolvimento dos Cerrados (PRODECER), que no sul do Maranhão corresponde à fase III, iniciada a contar de 1995 e também abrangeu o estado do Tocantins²⁴⁵. Isto porque, no território maranhense, existem cerrados com um potencial de 2.950.000 hectares de terras agricultáveis em relevo plano ou suave ondulado, com temperatura média oscilando entre 18°C e 22°C e a precipitação anual de 1.400 mm, bem como o acesso ao crédito viabilizou a atração em que o preço do hectare variava entre US\$ 70 a US\$ 120 e o investimento inicial correspondia a US\$ 300 enquanto a média nacional se aproximava de US\$ 1.000²⁴⁶. Some-se a isso a capacidade logística via facilidade de escoamento através de rodovias (BR's 230 e 010), ferrovias (Estrada de Ferro Carajás e Ferrovia Norte-Sul) e o porto do Itaqui (em São Luís), o que implicou

²⁴⁴ FERREIRA, Maria da G. R. *A dinâmica da expansão da agricultura moderna e suas repercussões sobre a pequena produção agrícola: as novas formas de organização do espaço na região de Balsas-MA*. Rio de Janeiro, 2008, p. 101 e 102. Tese - Doutorado em Geografia - Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio de Janeiro). Por conseguinte, em 1987 o município de Balsas foi selecionado como unidade de pesquisa do citado CNPSo.

²⁴⁵ A fase I do PRODECER se localizou em três pólos de Minas Gerais (1979-1982) e a II aconteceu a partir de 1985 nos estados de Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Bahia e Minas Gerais. O aproveitamento econômico dos cerrados no Brasil, todavia, remonta ao I Plano Nacional de Desenvolvimento (1969-1974) quando o governo federal criou enquanto instrumento a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA, 1973) e o Centro de Pesquisa Agropecuária do Cerrado (CPAC, 1975), sendo que, atualmente, este último é denominado de EMBRAPA Cerrados. As iniciais experiências estatais vinculam-se ao Programa de Assentamento Dirigido do Alto Paranaíba (PADAP) que foi implementado pelo governo mineiro e ao Programa Especial de Desenvolvimento Econômico dos Cerrados (POLOCENTRO), localizadas em Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Minas Gerais, culminando na instalação de 12 pólos de crescimento e na ocupação de 2,4 milhões de hectares, entre 1975-1980. O declínio das pequenas propriedades e a elevação do preço da terra, alavancando a desigualdade em termos de acesso à terra e à geração de emprego e renda, contudo, concorreram tanto para uma avaliação negativa quanto para a extinção desse último programa em 1979 (FUNDAÇÃO JP 1985 *apud* PIRES, 1996).

²⁴⁶ Cf. BALSAS vai centralizar pólo agrícola. *O Estado do Maranhão*, São Luís, 31 maio 1991, p. 9; ABY-AZAR, Cristina. CEVAL decide construir fábrica de farelo e óleo de soja em Balsas no Maranhão. *Gazeta Mercantil*. São Paulo, 20 nov. 1993, p. 19; "BRAVA gente brasileira". *Revista Globo Rural*, p. 52, out. 1993; O ELDORADO de Balsas. *Revista Época*, ano I, n. 26, p. 6-11, 1998; PROSPERIDADE no cerrado (os desafios do Maranhão). *Agroanalysis*, v. 21, n. 1, p. 11-20, 11 nov. 2001.

em redução dos custos de transporte inerentes aos produtos minerais do Pará (ver subitem 5.7) e aos grãos dos cerrados da macrorregião Centro-Oeste, estado do Tocantins, sul do Piauí e do próprio Maranhão.

Convém resgatar que o PRODECER²⁴⁷ manteve a concepção do regime militar atinente ao II PND (1975-79) e

[...] representou uma outra forma de intervenção estatal no direcionamento da fronteira agrícola. Além de ser financiado em parte pelo capital japonês, o que o diferencia dos programas anteriores, contou com a participação de uma empresa bi-nacional criada especificamente para materializar o objetivo de [...] criar fazendas de grande porte e articular agricultores vinculados às cooperativas, que tivessem suporte empresarial e capacidade de utilizar novas tecnologias intensivas em capital, a fim de alcançar o aumento da produção agrícola, para o crescimento da competitividade dos produtos agrícolas no mercado internacional. Para isso, era necessário uma infra-estrutura (ferrovias, rodovias, portos, silos e armazéns) com a finalidade precípua de facilitar, em médio prazo, o escoamento da produção ao mercado externo. (SALIM 1986 *apud* PIRES, 1996, p. 67).

A fase III do PRODECER no sul do Maranhão equivale ao Projeto de Colonização Gerais de Balsas (PC-GEBAL), situado a 790 km de São Luís, 400 km de Imperatriz e a 200 km da sede do município de Balsas. Foi efetivado a contar de julho de 1996, sendo que, inicialmente, “incorporou uma área de 80 mil ha, [...] com exploração de 40 mil ha por 42 colonos, tendo consumido investimentos de US\$ 138 milhões de recursos dos governos brasileiro (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social/Banco do Nordeste) e japonês (Japan International Corporation Agency-JICA)” - (GIORDANO, 1999, p. 114).

O PRODECER no sul do Maranhão, no entanto, foi antecedido pela frente de expansão tradicional baseada na pecuária (Frente do Centro-Sul) que historicamente

²⁴⁷ A administração do PRODECER coube aos Ministérios da Agricultura, do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, em conjunto com os governos estaduais. A execução ficou sob a incumbência da Companhia de Promoção Agrícola (CAMPO), que foi instituída com capital brasileiro (51%) e japonês (49%).

avançou de leste para oeste conquistando espaços indígenas. Foi precedido ainda pela associação da pecuária com a agricultura. Resultou, por conseguinte, na introdução de uma cultura (soja) não utilizada pelo pequeno produtor local e destinada ao mercado externo de *commodities* cujas empresas com escala de atuação nacional e internacional foram atraídas pelo governo estadual que reduziu no final da década de 1990 o Imposto sobre Circulação de Mercadoria e Serviços (ICMS) da soja, de 17% para 7% e, por isso, instalaram-se, entre outras, a Agropecuária e Indústria Serra Grande Ltda (AGROSERRA), a VARIG Agropecuária, a CUTRALE, a CARGIL e a CEVAL, sendo que estas duas últimas são classificadas como “empresa transnacional” (GIORDANO, 1999, p. 32)²⁴⁸. Esses empreendimentos exigem tecnologia e pesquisa para viabilizarem o aumento da produtividade, bem como acessibilidade melhorada, energia elétrica e áreas relativamente planas das chapadas, além de capital para ser investido²⁴⁹.

Parte expressiva desses empreendimentos concentrou-se nas áreas de

²⁴⁸ No aproveitamento econômico dos cerrados do sul maranhense, sobressai-se o pioneirismo do holandês *Leonardus Josephus Philipsen* que chegou ao sul do Maranhão por volta de 1974, porém já havia migrado do Rio Grande do Sul para o Mato Grosso do Sul e Minas Gerais. A imobiliária que o levou para esse último estado propôs que recebesse em troca terras devolutas no sul do Maranhão, as quais seriam aproveitadas pelo governo federal que pretendia povoá-lo e “empurrava terra para a gente” uma vez que oferecia financiamento do Banco do Brasil com 12 anos de prazo, mais quatro de carência, com juros de 1% ao mês, sem correção monetária, sem necessidade de avalista e por isso ele enfatizou: “não pensei duas vezes. Financiei 1.000 hectares em Balsas e vim com seis empregados e a família”, nesse ano em que as estradas eram precárias, havia muitos “piquetes. E Balsas era pouco mais que uma vila, cheia de casas de palha. Telefone, então, nem pensar”. Cf. PHILIPSEN: o desbravador de Balsas. *O Imparcial*, São Luís, 16 maio 2004. Especial (Agrobalsas, a força do agronegócio), p. 12; MOELLMAN, Itelmo R. (Coord.). *A saga de um casal de imigrantes holandeses – Leonardus Josephus Philipsen & Wilhelmina Antonia Stapelbroek Philipsen* (Dos fios pôlderes dos Países Baixos aos cerrados tropicais do Maranhão). Carazinho-RS: Gráfica Patronato, 2004. Vale ressaltar que durante o trabalho de campo realizado na região de Balsas, entre os dias 20 a 24/03/2006, não se contatou esse pioneiro que atualmente reside em Não-Me-Toque, Rio Grande do Sul.

²⁴⁹ Esses fatos se coadunam ao que atualmente ocorre no Brasil a partir da sojicultura, pois “mediante amplo emprego de máquinas, insumos químicos e biotecnológicos, fornecidos pela pesquisa agropecuária e pela atividade industrial, induz-se o aumento exponencial da produtividade. Da mesma forma, minimiza-se a anterior vantagem relativa representada pela produção localizada nos melhores solos, nas topografias mais adequadas, entre outros, promovendo notáveis metamorfoses nas possibilidades de uso e ocupação do espaço agrícola e, conseqüentemente, na divisão territorial do trabalho agropecuário” (ELIAS, Denise. Fronteiras em mutação no Brasil agrícola. In: FELDMAN, Sarah; FERNANDES, Ana. (Org.). *O urbano e o rural no Brasil contemporâneo*. Salvador: EDUFBA, 2007, p. 137).

chapadas, as quais os lavradores (locais) consideravam “de acesso livre para caça e atividades extrativas [...] sendo que [...] não podiam morar lá, por falta de cursos d’água” (GRÖSS, 1998, p. 184) e assim “eram desvalorizadas e não ocupadas, ficando livres até do interesse dos inventariantes, pois ficavam para os herdeiros ausentes e desconhecidos”²⁵⁰ porque até então, em Balsas, a agricultura era desenvolvida nos chamados baixões (áreas cujo relevo e grande número de brejos comprometem a produção mecanizada). Convém destacar que em 1989 a então predominante produção do arroz (seguida pelas de milho e mandioca) tinha no governo federal, através do Programa de Garantia do Preço Mínimo, o seu principal comprador. Por isso o preço começou a ser imposto de forma inegociável e a solução passou a ser a soja que já apresentava viabilidade de ser produzida tecnicamente.

Com efeito, o sul do Maranhão foi sendo transformado “num espaço nacional da economia internacional” (SANTOS, 1996, p. 244) devido à sojicultura. Esta, gradativamente, concorreu para a ascensão dos efeitos de atração e multiplicador na região, que perpassam pela instalação de novos empreendimentos e incremento demográfico, ampliação da utilização de pesquisa e tecnologia expressas por trabalhos de *fitotecnia* auxiliados por satélites, maquinário moderno, computadores, estação de rádio-base e aparelhos de telefonia celular²⁵¹, tornando o referido estado e as empresas do setor mais competitivos no mercado de *commodities* agrícolas.

²⁵⁰ SOUZA, Wellington C. de. Entrevista concedida a Antonio José de Araújo Ferreira. Balsas, 23 mar. 2006.

²⁵¹ Por exemplo, no denominado “Arranjo Produtivo da Soja do Sul do Maranhão”, que é composto por nove municípios, Balsas é a cidade principal. De acordo com os censos demográficos do IBGE em 1980 sua população era de 13.548 habitantes (a 14ª dessa unidade da Federação) que ascendeu para 30.648 pessoas em 1991 (12º centro urbano) e 50.132 residentes em 2000, ano em que foi considerada a nona cidade do estado. Em se tratando das “empresas instaladas” na região entre 2001 e 2004, foi constatado um “incremento em todos os setores”, pois o da agricultura e pecuária correspondeu a 60%, o de transportes, armazenagem e comunicação foi de 80%, o de comércio, reparação de veículos automotores equivaliu a 47% enquanto os de alojamento e alimentação, bem como de atividades imobiliárias ficaram em 35% e 52%, respectivamente (FERREIRA, M., op. cit., p. 195). Balsas, portanto, pode ser classificada como uma “cidade do agronegócio” uma vez que suas “funções de atendimento à demanda do agronegócio globalizado são hegemônicas sobre as demais funções” (ELIAS, op. cit., p. 146 e 147), o que, todavia, ainda requer estudos aprofundados.

Em relação a este processo, deve-se destacar a articulação dos produtores “gaúchos” (termo que serve para designar pessoas oriundas tanto do Rio Grande do Sul, quanto de Minas Gerais, Espírito Santo, Mato Grosso do Sul, São Paulo, etc) por meio da consolidação do sindicato da categoria. Tal articulação resultou na criação (27/04/1993) da Fundação de Apoio à Pesquisa do Corredor de Exportação Norte “Irineu Alcides Bays” (FAPCEN), com o objetivo de representar institucionalmente os produtores rurais e empresários, nas áreas de pesquisa e extensão privada, dos estados do Maranhão, Piauí e Tocantins. Isto, a partir de parceria com a EMBRAPA Soja, sendo que entre os cotistas se incluem pessoas físicas e jurídicas, a exemplo (destas últimas) das empresas AGROSERRA, *Weisul* Agrícola, *Ullmann* Empreendimentos Agrícolas Ltda, Nova Holanda Agropecuária S/A e Grão Sul Agropecuária Ltda.

A área plantada com soja, por conseguinte, passou de 4.260 hectares entre 1983/84 para 20.500 ha (1991/92), 126.000 ha (1996/97) e 394.000 ha (2004/05), significando que antes da implantação do citado programa era ínfima a área plantada e após a sua efetivação houve um incremento de 9.248,8% no período de 1983/05, intermediado por acréscimos de 381,22% entre 1983/1992, alcançou auge de 514,63% entre 1991/1997 devido à disponibilização pelo PPA 1996-1999 de R\$ 127,1 milhões para empréstimo aos produtores e regrediu para 212,70%, entre 1997 e 2005, porque o PPA 2000-2003 ofertou US\$ 69 milhões para atender à crescente demanda por empréstimo. A produção que no primeiro período equivaleu a 7.604 toneladas evoluiu para 264.600 t (1996/97) e 1.063.800 t na safra 2004/05 (Quadro 18), o que implicou em aumento de 13.990%, entre 1983/2005²⁵² que independente

²⁵² O primeiro embarque de soja tropical (26.640t) ocorreu em 17/07/1992, do porto do Itaqui (São Luís) para o de *Gijon* (Espanha) e foi comemorado pelos empresários do setor e do governo do Maranhão, sendo que o sojicultor *Leonardus Philipsen* recebeu uma placa por ter sido “um visionário que acreditou no solo do nosso Estado para o plantio de grãos”.

da redução dos recursos destinados para o financiamento da área plantada, se manteve predominantemente entre 1996 e 2005 cuja alta foi de 302,04% uma vez que passou de 264.600 t para 1.063.800 toneladas, nos respectivos anos.

Quadro 18 - Maranhão: área plantada e produção de soja (1983-2005).

Safra	Área (ha)	Produção (t)
1983/84	4.260	7.604
1984/85	8.130	9.013
1985/86	8.870	13.881
1986/87	8.445	8.664
1987/88	14.365	25.816
1988/89	22.850	38.863
1989/90	15.240	4.176
1990/91	4.600	8.280
1991/92	20.500	27.000
1992/93	42.785	86.389
1993/94	62.911	140.927
1994/95	86.730	160.450
1995/96	89.127	192.229
1996/97	126.000	264.600
1997/98	149.810	299.620
1998/99	161.558	384.361
1999/00	171.145	419.500
2000/01	201.000	508.620
2001/02	238.300	540.900
2002/03	274.000	654.900
2003/04	342.500	924.100
2004/05	394.000	1.063.800

Fonte: FAPCEN, 2006.

Cumprir-se que, em 2001, se encerrou o acordo de cooperação nipo-brasileira que sustentava o PRODECER III e por isso a ação da “expansão agrícola no cerrado” foi extinta, o que concorreu para a redução da área plantada em função da diminuição dos recursos financeiros a serem disponibilizados para empréstimos. Embora tenha sido mantida a ação relativa à “prestação de assistência técnica, [...] a [...] responsabilidade pela manutenção e fortalecimento dos projetos [...] passou [...] gradativamente para a comunidade assentada, via suas organizações associativas, cabendo a elas e aos interessados providenciar a solução dos problemas que

impedem o seu crescimento”²⁵³. Some-se a isso que, apesar do incremento da área plantada e de produção de soja, os chamados profissionais dessa cultura ressentem-se da presença do governo do Maranhão, no que se refere ao cumprimento dos acordos concernentes, por exemplo, à melhoria das estradas (asfaltamento da BR-230, sobretudo no trecho que liga Carolina a Balsas), à ampliação do atendimento da demanda da capacidade da eletrificação rural²⁵⁴, bem como de sua ausência em *stands* do setor a fim de divulgar e “vender” as potencialidades conhecidas, com a agravante de que no final de 1990 e a partir da concepção de “Estado mínimo”, o governo estadual (gestão de Roseana Sarney, 1995-2002) que parecia empenhar-se, desmontou a estrutura do setor agrícola existente ao extinguir em 1997 a CIMEC (Companhia de Mecanização Agrícola do Maranhão), a EMATER (Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural do Maranhão), a EMAPA (Empresa Maranhense de Pesquisa Agropecuária) e a CODAGRO (Companhia de Defesa e Promoção Agropecuária), que haviam sido criadas na década de 1970, e eliminou, com tal medida, o apoio à assistência técnica, à extensão rural, ao fomento e à pesquisa agropecuária²⁵⁵.

Esses fatos têm concorrido para que os investimentos não cresçam ainda mais e a região de Balsas perca outros equipamentos produtivos, a exemplo de uma

²⁵³ Disponível em: <http://www.abrasil.gov.br/anexos/download/rel_nov-dez_2002.pdf>. Acesso em: 03 jul. 2007.

²⁵⁴ Cf. BAIXA oferta de energia elétrica prejudica produtores de Balsas-MA. *Cerrado Rural*, Palmas: Terranova Gráfica e Editora Jornalística Ltda, ano III, n. 14, fev. 2006, p. 31-33; e, Ofício Circular da Associação Comercial e Industrial de Balsas, de 09 fev. 2006. (Anexo E). Tais elementos, somados a outros inerentes “à armazenagem, à irrigação, aos transportes, às telecomunicações, ao saneamento, à pesquisa agropecuária etc., [...] devem ser analisados como [...] verdadeiros sistemas de objetos [...] voltados para o objetivo de dotar o espaço agrícola de fluidez para as empresas hegemônicas dos setores agropecuário e agroindustrial” (ELIAS, op. cit., p. 138).

²⁵⁵ Por isso, a produção agregada de arroz, feijão, mandioca e milho (essenciais à dieta do maranhense) que alcançou 4.873.426 t em 1980, diminuiu para 1.366.546 t em 1996 (segundo ano do mandato de Roseana Sarney) e 1.356.174 t em 1998. Entre 1990 e 2000, aproximadamente 1 milhão de maranhenses deixaram suas casas para buscar a sobrevivência alhures. A reestruturação do citado setor ocorreu na gestão José Reinaldo Tavares (2003-2006), que criou a Secretaria de Agricultura, Pecuária e Desenvolvimento Rural.

esmagadora de soja da Bunge Alimentos S.A., que foi para o estado do Piauí e outra da CLC para o Tocantins, evidenciando comprometimento da competitividade da produção estadual, tendo como efeito, o aumento do movimento pela criação do estado do Maranhão do Sul. Este corresponderá a 146.539 km² ou 43,98% da superfície do Estado-Mãe, distribuídos em 49 municípios que possuíam 1.239.241 habitantes (2003) e 17,11% dos eleitores, em 2004. Uma vez aprovado o Projeto de Decreto Legislativo 947/2001, no estado do Maranhão do Sul

[...] se localizarão: os pólos guseiro (Açailândia), de grãos (Balsas) e gesseiro (Grajaú); o turismo, se bem conduzido, poderá ser complementar no sentido de melhorar a qualidade de vida da população devido ao potencial dos cerrados que se expressa por intermédio de três parques (dois nacionais e um estadual), três RESEX's e duas RPPN's; a ampliação da oferta de energia elétrica e a melhoria da acessibilidade que incrementarão a atração de novos planos e projetos públicos, assim como empreendimentos privados; as melhores condições de redimensionamento da prestação de bens e serviços quando comparadas ao advento da BR-010 (Belém-Brasília), as quais alavancaram a cidade de Imperatriz; parte considerável dos municípios com boa posição em termos de IDH, índice de educação e desenvolvimento²⁵⁶.

A mencionada região produtora de soja, todavia, só tem sido visitada e/ ou é objeto de interesse das autoridades estaduais maranhenses (predominantemente) quando se realiza o AGROBALSAS (“uma das maiores exposições agropecuárias do Nordeste com foco no agronegócio”), cuja primeira edição remonta a 2000²⁵⁷.

Apesar desses empecilhos, a atração da sojicultura no sentido do sul do Maranhão deve continuar devido à adaptação do gene senil desenvolvido pela EMBRAPA Soja (com apoio da FAPCEN). A isto se deve adicionar a tecnologia empregada, a “situação fundiária bem definida”, e a logística existente (que pode ser

²⁵⁶ Cf. FERREIRA, Antonio J. de A. O Estado do Maranhão do Sul: velha idéia e realidade? *Ciências Humanas em Revista*, São Luís: Edufma, v. 4, n. 2, 2006, p. 149.

²⁵⁷ A sétima edição do Agrobalsas aconteceu entre os dias 27 a 31/05/2008 com o intuito de discutir o processo de industrialização da soja. Cf. AGROBALSAS dará ênfase à produção de alimentos. Disponível em: <http://oimparcial.site.br.com/index.php?option=com_content&task=view&id=19519&I...>. Acesso em: 18 fev. 2008.

melhorada em função do contido nos PPA's federal e estadual) que também concorrem para a atração uma vez que há “muito espaço para crescimento”, pois da área com potencial “só 35% estão explorados e destes 25% são utilizados pela agricultura tecnificada” (SOUZA, 2006).

É baseado nessa constatação e particularizando a produção agrícola no sul do Maranhão, por exemplo, que o empresário Idoni Grolli indica três fases para a análise do processo: a primeira é a fase do plantio do arroz, sem nenhuma tecnologia e que servia apenas para a abertura de área para a soja; a segunda é a do plantio de soja para exportação (Figura 16) que também “já está ultrapassada devido ao câmbio, à falta de estrutura regional e de conjunturas nacionais e internacionais desfavoráveis”; a terceira fase (hodierna) é a da diversificação e mudança do atual modelo de produção tendo em vista, de um lado incrementar o já especializado Pólo Agroindustrial de Balsas²⁵⁸, e de outro lado agregar valor aos investimentos em equipamentos.

²⁵⁸ O Pólo Agroindustrial de Balsas ocupa uma área de 57.773 km², abrange 13 municípios em que viviam 305.000 pessoas (estimativa do IBGE, em 2005), implicando uma densidade de 5,28 habitantes /km². É um dos treze Pólos de Desenvolvimento Integrado Agroindustriais do Nordeste e recebeu somente do Banco do Nordeste “R\$ 49,4 milhões entre 1998 e 2001 [...], o que gerou [...] 7,2 mil empregos” Cf. BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. *Ações federais 1995-2002 – Maranhão*. Brasília: MPOG, [s.d.], p.13.

Figura 16 – Vista parcial do cultivo de soja em São Domingos do Azeitão-MA, 2006.
Fonte: FERREIRA, A. J. de A., 17/03/2006.

Essa área de cultivo de soja fica localizada à margem direita da BR-230, no sentido de São Raimundo das Mangabeiras para São Domingos do Azeitão, mais precisamente no povoado Santa Tereza.

Essa última fase tem concorrido para viabilizar o plantio e colheita duas vezes /ano²⁵⁹, servindo de justificativa para que, desde o ano 2000, empreendimentos migrem e /ou sejam instalados na região do Baixo Parnaíba da qual fazem parte os municípios de Anapurus, Brejo, Buriti, Mata Roma e Santa Quitéria (Figuras 17 e 18), distante 850 km a nordeste de Balsas e a 252 km a leste de São Luís num quadro, em que a proximidade com a capital reduz os custos de transportes e a torna mais competitiva, o que é reforçado pelas condições edafoclimáticas, as quais proporcionam o plantio entre janeiro e fevereiro enquanto na região de Balsas só é possível entre outubro e dezembro.

²⁵⁹ Cf. PRODUTIVIDADE não será afetada. *Cerrado Rural*, Palmas: Terranova Gráfica e Editora Jornalística Ltda, ano III, n. 14, fev. 2006, p. 29-30.

Figura 17 – Vista parcial do cultivo de soja na região do Baixo Parnaíba-MA, 2006.
Fonte: FERREIRA, A. J. de A., 17/02/2006.

A área acima está sendo preparada para o cultivo de soja. Localiza-se à margem direita da BR-222, no sentido de Brejo para Santa Quitéria do Maranhão.

A tais fatos deve-se acrescentar que as estradas nessa região são melhores, bem como a disponibilidade de energia elétrica, que é maior e se estima existirem 1.500.000 hectares agricultáveis, o que torna esta área “a nova fronteira agrícola do Estado”²⁶⁰, baseada na expansão territorial da sojicultura. O problema local reside na estrutura fundiária, pois predominam pequenos produtores rurais e por isso tem se estabelecido o conflito pela posse e uso da terra entre esses e os grandes empreendimentos.

²⁶⁰ Cf. COMEÇA a colheita de soja no Baixo Parnaíba. *O Imparcial*, São Luís, 1 jun. 2004, p. 6.

Figura 18 - Mapa da área colhida de soja (t) no Maranhão, 1996 e 2005.

Fonte: <<http://www.sidra.ibge.gov.br>>. Acesso em: 6 jun. 2007.

6.2 PROJETOS DE ASSENTAMENTO E TERRITÓRIOS RURAIS

Considerando-se que na década de 1970 foram levados a efeito o Projeto de Povoamento e o Projeto Pioneiro de Colonização que se concentraram no oeste do Maranhão e beneficiaram mais os grandes empreendimentos agropecuários que os pequenos agricultores e posseiros, até o início da segunda metade da década de 1990, tem-se que

[...] o que restou foi a destruição dos recursos florestais, como é o caso da PROMASA, da CACIQUE/ TUCUMÃ, da CERES, da VARIG, da CIKEL e de tantas outras áreas, nas quais os assentados devem, agora, tornar produtivas. (CARNEIRO et alii, 1996, p. 108).

Uma maneira de ilustrar o que significaram os incentivos fiscais concedidos pela União através da SUDAM e da SUDENE a esses empreendimentos é analisar a ascensão e escala de atuação do Grupo Cikel que foi

[...] fundado há 23 anos em Açailândia (MA) como uma pequena

serraria, e a partir de 1991 se expandiu no Pará, na região de Paragominas, onde possui cinco fazendas com uma área total de 198.141 hectares, além de 300 mil hectares de florestas arrendadas. Atua nos segmentos de madeira, serviços e agropecuária, contando com 2.700 funcionários diretos e indiretos. Nas atividades florestais possui três serrarias, uma laminadora e uma fábrica de compensados, com uma presença anual de cerca de 135 mil metros cúbicos de produtos acabados, em vários municípios do Pará e do Maranhão, constituindo um dos maiores exportadores de madeira tropical do Brasil para o exterior, além de atender ao mercado interno. (BECKER, 2004, p. 48-49).

Após explorar as madeiras em torno do município de Amarante do Maranhão e sinalizar com transferência para o estado do Pará, esse empreendimento sofreu uma ocupação em 14 de setembro de 1990 quando 42 “posseiros”²⁶¹, apoiados pelo Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Amarante, reivindicaram a apropriação das terras para fins da reforma agrária, mas foram presos pela polícia e em seguida a Justiça concedeu a reintegração de posse à empresa. Seis anos depois, mais uma vez um grupo de pessoas apoiadas pelo referido sindicato voltou a ocupar a área citada. Nesse segundo caso, utilizaram a estratégia de enviar cartas aos parentes e amigos que se encontravam na região, informando que havia possibilidade real de aquisição de terra através da ocupação em curso e, por essa razão, atraíram famílias predominantemente oriundas dos municípios de Açailândia, Amarante, Buritirana, Imperatriz, João Lisboa e Senador La Roque.

Ainda no ano de 1996 os “posseiros” na área, que já totalizavam cem pessoas, se reuniram com o propósito de criar uma associação que deveria representá-los. A materialização da ocupação se iniciou pelas “primeiras roças” e “aberturas em matas virgens”, sendo que, no final desse ano, funcionários do INCRA,

²⁶¹ “Posseiros” foi como se identificaram as famílias entrevistadas durante a construção do histórico do Projeto de Assentamento Cikel. Alegam que nessa ocasião “foram vítimas de atos de violência, sofrendo agressões físicas e humilhações” (p. 12). Cf. INSTITUTO INTERAMERICANO DE COOPERAÇÃO PARA A AGRICULTURA. Programa de Consolidação e Emancipação (Auto-Suficiência) de Assentamentos Resultantes da Reforma Agrária. *Plano de Consolidação do Assentamento PA CIKEL*: diagnóstico. Amarante – MA: IICA, 2007.

da Polícia Federal e do IBAMA visitaram a área mencionada, a qual foi desapropriada em 1998. Nela atualmente se desenvolve o Projeto de Assentamento Cikel (Figura 19), que ocupa 12.311 hectares nos quais vivem 360 famílias ou 1.232 habitantes.

Figura 19 - Vista parcial da vila residencial do Projeto de Assentamento Cikel, 2006.
Fonte: FERREIRA, A. J. de A., 16/03/2006.

A citada vila residencial dista, em média, doze quilômetros das áreas de produção do Projeto de Assentamento Cikel. Particulariza-se por apresentar um traçado bem definido e pelas casas serem de alvenaria e cobertas de telhas, assim como pela presença de equipamentos como energia elétrica, telefone público, água encanada, uma linha de transporte coletivo, incipiente comércio (mercearias, bares e panificadoras) e escola. Destaca-se, ao fundo, uma antena parabólica, e ainda o desmatamento que está sendo levado a cabo em testemunhos da floresta pré-amazônica.

Cumprе considerar-se que, em 1999, 309 famílias desse assentamento foram contempladas com créditos para Fomento de máquinas de pilar, balança de 200 kg, motor Yanmar 9 1/2, junta de carro de boi, fornos, motor Yanmar nº 18, forrageira, motor elétrico trifásico, prensa, cochos, cevadeira e bateira. Em 2000 e 2001 o Crédito Habitação beneficiou 274 famílias, sendo que nos três últimos anos se registrou a implantação de obras de infra-estrutura (construção de estradas, implantação do sistema de abastecimento d'água, energia elétrica, escola, instalação

de telefones públicos) e no momento aguardam a liberação de projetos do PRONAF

A. Constatou-se, no entanto,

[...] o comércio de lotes que tem se instituído no assentamento, facilitando a entrada de pessoas que a priori não têm o perfil de assentado e mais, permitindo a implantação de atividades conflituosas com o meio ambiente e com a capacidade do assentamento, como a instalação de carvoarias e de uma serraria na área do assentamento. (IICA, 2007, p.13).

A exemplificação, no caso da Cikel, não significa que a reforma agrária foi definitivamente implantada e tenha encontrado um modelo exitoso no Maranhão por meio de projetos de assentamento²⁶², mesmo recorrendo-se à instituição em 2003 do II Plano Nacional de Reforma Agrária que pretendia assentar 400 mil famílias até 2006, com média de 100 mil ao ano²⁶³.

Isto é apenas um sinal de que algumas ações derivadas da resistência e lutas sociais surtiram o efeito desejado²⁶⁴ e que demandas sócio-fundiárias foram reconhecidas oficialmente uma vez que a área destinada para a criação dos projetos de assentamento no Maranhão passou de 101.717 hectares para 4.198.454 hectares

²⁶² Entre 1985 e 1988 a área disponibilizada para projetos de assentamento no Maranhão registrou incremento de 596%, visto que passou de 40.544 hectares para 241.826 ha nesse período, chegou a 53.493 ha entre 1990/1992 e eram 101.717 ha em 1995, os quais concentraram-se no oeste do estado em que se localizava parte dos fundos territoriais a serem incorporados ao sistema produtivo e por isso se tornaram “absolutamente insuficientes, quando consideramos uma demanda potencial” (CARNEIRO et alii, 1996, p. 118-119).

²⁶³ O I Plano Nacional de Reforma Agrária (Decreto 91.766/85) pretendia assentar aproximadamente 1,9 milhão de famílias até 1994, mas conseguiu beneficiar somente 125,6 mil famílias nos assentamentos de reforma agrária no Brasil, o que significa menos de 50% do total (228 mil) das famílias beneficiadas durante o regime militar (1964-1985) nos programas de reforma agrária do governo federal que incluíam colonização e regularização. Cf. ROSA, op. cit., Quadros 18 e 19, p. 127. Uma análise do I Censo da Reforma Agrária no Brasil que se atém ao mencionado I PNRA pode ser encontrada na revista *Estudos Avançados*, v. 11, n. 31. set./ dez. 1997. No discurso do II PNRA, o governo federal alega que o assentamento de novas famílias “envolve um conjunto de atividades que integram um longo e complexo processo [...] em que [...] áreas são vistoriadas e avaliadas, decretos desapropriatórios são emitidos, compras de terras são feitas, projetos de assentamento são criados e famílias são cadastradas e selecionadas para posterior homologação, assentamento, implantação da infra-estrutura, desenvolvimento sócio-econômico e consolidação dos Projetos de Assentamento com sua integração na vida social, cultural e econômica do Município” (BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos. *Plano Plurianual 2004-2007: relatório anual de avaliação – exercício 2007 – ano base 2006*. Brasília: MP/SPI, 2007b, p. 11. Ministério da Integração Nacional. Caderno 8).

²⁶⁴ A exemplo das ocupações de terras que nos últimos três anos do governo FHC (2000-2002) equivaleram a 771 e ascenderam para 1.289 nos primeiros três anos (2003-2005) da gestão de Luiz Inácio Lula da Silva.

entre 1995 e 2006 (Quadro 19 e Figura 20)²⁶⁵.

Quadro 19 - Maranhão: área disponibilizada para projetos de assentamento (1995-2006)

Ano	Área (hectares)	Número de projetos
1995	101.717	126
2005	3.971.676	857
2006	4.198.454*	879

FONTE: Quadro Demonstrativo dos PA's Criados, INCRA (1996); Quadro Tipos de Projeto Criados e o Número de Famílias Assentadas nos Projetos de Reforma Agrária, MDA/INCRA/DTI-SIPRA, Superintendência Regional do Estado do Maranhão – SR (12), de 17/02/2006 e 22/05/2007.

*0BS: Excluindo-se as RESEX's Quilombo Frechal e Cururupu, já indicadas nos Quadros 14 e 24.

Convém ressaltar-se que até maio de 2007 do total de 879 projetos identificados (distribuídos em 157 municipalidades), que possuíam capacidade para assentar 130.247 famílias, na prática instalaram 104.625 implicando que 25.622 famílias não foram assentadas e que a defasagem foi de aproximadamente 20% em relação à meta inicial.

²⁶⁵ Na escala nacional, registra-se que nas duas gestões de FHC foram destinados, para efeito de reforma agrária, respectivamente, 11.254.096 hectares (1995-1998) e 8.607.322 hectares (1999-2002), enquanto nos primeiros quatro anos do governo Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2006) o foram 31.679.790 hectares (BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Agrário. *Desenvolvimento agrário como estratégia: balanço MDA, 2003-2006*. Porto Alegre: Nead, 2006). Convém ressaltar que para o estado do Maranhão o PPA 1996-1999 disponibilizou 656.263 hectares para assentamento de trabalhadores rurais. Cf. BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. *Ações federais 1995-2002*. Maranhão. Brasília: MPOG, [s.d.].

Figura 20 – Mapa dos municípios com projetos de assentamento no Maranhão, 2006.

Fonte: Quadro Tipos de Projetos Criados e o Número de Famílias Assentadas nos Projetos de Reforma Agrária, MDA/INCRA/DTI-SIPRA, Superintendência Regional do Estado do Maranhão – SR (12), de 17/02/2006 e 22/05/2007.

Em função da instituição da Secretaria de Desenvolvimento Territorial (SDT) pelo Ministério do Desenvolvimento Agrário (MDA) em 2003²⁶⁶, a Delegacia Federal do Desenvolvimento Agrário no Maranhão criou cinco territórios rurais, sendo quatro em 2003 (Baixo Parnaíba, Cocais, Lençóis Maranhenses/ Munim, e Vale do

²⁶⁶ A SDT/ MDA foi criada com a finalidade de [...] “articular, promover e apoiar as iniciativas da sociedade civil e dos poderes públicos em benefício do desenvolvimento sustentável dos territórios rurais, como forma de reduzir as desigualdades regionais e sociais, integrando-os ao processo de desenvolvimento nacional e promover a melhoria das condições de vida das suas populações” (BRASIL, Ministério do Desenvolvimento Agrário. *Referências para a gestão social de territórios rurais (documento institucional n° 3)*. Brasília: MDA/SDT, 2005, p. 5). Ressalta-se que de 2003 até 2006 existiam no Brasil [...] 118 territórios rurais reconhecidos e apoiados pela [...] SDT [...] nos 27 estados da Federação, que englobam 1.833 municípios, com uma população de aproximadamente 39,7 milhões de pessoas. Estendem-se por uma área de 3.101.227 quilômetros, ou 36,4% da área do País. E são nesses lugares que se concentram 44,3% dos beneficiários diretos das ações do Ministério do Desenvolvimento Agrário. A criação destes territórios teve investimento da ordem de R\$ 344,5 milhões em infra-estrutura, R\$ 78,5 milhões em projetos de agroindustrialização e agregação de valor à produção e R\$ 28 milhões em estrutura de comercialização. (BRASIL, 2006, op. cit., p. 104).

Itapecuru) e um em 2006 (Baixada Ocidental), abrangendo 73 municipalidades que ocupavam 92.219,3 km² ou 27,79% da superfície total dessa unidade da Federação em que viviam, em 2007, 1.930.995 habitantes, os quais correspondiam a 31,58% da população estadual (Quadro 20 e Figura 21).

Quadro 20 - Maranhão: territórios rurais, 2006.

Território Rural	Municípios	Área total (km ²)	População*
Baixo Parnaíba	Água Doce do Maranhão, Araiões, Anapurus, Belágua, Brejo, Buriti, Chapadinha, Magalhães de Almeida, Mata Roma; Milagres do Maranhão, Santana do Maranhão, Santa Quitéria, São Benedito do Rio Preto, São Bernardo, Tutóia e Urbano Santos.	18.950,8	376.975
Lençóis Maranhenses	Axixá, Bacabeira, Barreirinhas, Cachoeira Grande, Humberto de Campos; Icatu, Morros, Paulino Neves, Presidente Juscelino, Primeira Cruz, Rosário e Santo Amaro do Maranhão.	14.204,0	236.903
Vale do Itapecuru	Anajatuba, Cantanhede, Itapecuru Mirim, Matões do Norte, Miranda do Norte; Nina Rodrigues, Pirapemas, Presidente Vargas, Santa Rita e Vargem Grande.	8.826,1	234.613
Cocais	Afonso Cunha, Aldeias Altas, Buriti Bravo, Caxias, Codó, Coelho Neto, Coroatá; Duque Bacelar, Fortuna, Lagoa do Mato, Matões, Parnarama, Peritoró; São João do Sóter, Senador Alexandre Costa, Timbiras e Timon.	29.614,6	743.398
Baixada Ocidental	Alcântara, Apicum-Açu, Bacuri, Bacurituba, Bequimão, Cajapió, Cedral; Central do Maranhão, Cururupu, Guimarães, Mirinzal, Peri- Mirim, Pinheiro; Porto Rico do Maranhão, Presidente Sarney, Santa Helena, Serrano do Maranhão, e Turilândia.	20.623,8	339.106
Total	73	92.219,3	1.930.995

Fonte: DFDA/SDT, 2007.

* Estimativa de 2007, conforme MARANHÃO. Secretaria de Estado de Planejamento e Orçamento. *Regiões de Planejamento do Estado do Maranhão*. São Luís: SEPLAN, 2008.

Tal ação derivou da estratégia de “fortalecer um capital social para buscar alternativas visando ao desenvolvimento sócio-sustentável intermunicipal”²⁶⁷. Neste caso, a dinamização das economias territoriais está priorizando os eixos da Mandiocultura, Apicultura, Educação do campo, Fruticultura, recursos naturais, fortalecimento das redes, Avicultura, Psicultura, Pesca artesanal, Artesanato,

²⁶⁷ FIGUEIREDO, Mary Alba Santiago. Entrevista concedida a Antonio José de Araújo Ferreira. São Luís, 31 mar. 2006.

Suinocultura, Comercialização, Caprinocultura, Extrativismo, ações fundiárias e Horticultura, de maneira que entre 2003 e 2006 a SDT/ MDA implantou 128 projetos no Maranhão os quais consumiram R\$ 15.243.120²⁶⁸. A situação atual é que esses territórios rurais ainda estão em fase de maturação e os seus resultados são incertos e por isso requerem aprofundamento em termos de análise. Cabe, no entanto, ressaltar a sobreposição dos territórios rurais em quarenta e oito municípios, onde já foram implantados projetos de assentamento (Figura 21). Isto corresponde a 65,76% do total das municipalidades com territórios rurais.

Figura 21 – Mapa dos municípios com territórios rurais e projetos de assentamento no Maranhão, 2006.

Fonte: DFDA/ SDT, 2007; MDA/INCRA/DTI-SIPRA-SR (12), 2007.

²⁶⁸ De acordo com os documentos: AÇÕES DO PRONAT NOS TERRITÓRIOS RURAIS DO ESTADO DO MARANHÃO – DINAMIZAÇÃO DOS EIXOS ESTRATÉGICOS PARA O DTRS. São Luís: DFDA/SDT, s.d.; e QUADRO 02 – DEMONSTRATIVO DO RECURSO APLICADO NO ESTADO. São Luís: DFDA/SDT, s.d.

6.3 AS COMUNIDADES QUILOMBOLAS

Inicialmente, convém lembrar que a população negra do Maranhão remonta ao período colonial, intensificando-se na escravatura do africano com a cultura do algodão voltada para exportação. O escravo negro também teve sua mão-de-obra utilizada na cultura da cana-de-açúcar. Tal população se concentrava (de leste para oeste) no vale do Itapecuru, na Baixada Maranhense e no vale do Turiaçu.

A estratégia de fugir das plantações de algodão e dos engenhos de açúcar em direção às áreas inóspitas e de difícil acesso a fim de organizarem comunidades em que pudessem produzir para sua subsistência, engendrou os *quilombos* nos quais permaneceram por longo tempo “isolados”. Com o avanço da ocupação por intermédio de outros elementos emergiam conflitos pela terra dos quilombolas com posseiros e fazendeiros. Atualmente, essas áreas são entendidas como comunidades autônomas que “correspondem a grupos étnicos, predominantemente constituídos pela população negra rural ou urbana e que se autodefinem como tal a partir das relações com a terra, o parentesco, o território, a ancestralidade e as práticas culturais próprias”²⁶⁹.

Até a instituição do Decreto Federal nº 4.887/2003²⁷⁰, somente a comunidade de Frechal era reconhecida como quilombola no estado do Maranhão. Por

²⁶⁹ BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Agrário. *Desenvolvimento agrário como estratégia: balanço MDA, 2003-2006*. Porto Alegre: Nead, 2006, p. 94.

²⁷⁰ Esse decreto dispõe que o Ministério do Desenvolvimento Agrário através do INCRA fica responsável pela “implementação das ações de regularização fundiária dos quilombolas, [...] com o objetivo de [...] oficializar a posse das terras habitadas pelos descendentes diretos de quilombolas e encerrar antigos conflitos com posseiros e fazendeiros” (Ibid, p. 94 e 95), o que derivou do Programa Brasil Quilombola, vinculado à Secretaria Especial de Políticas de Promoção da Igualdade Racial (SEPRIR). Tal programa resulta da articulação de Ministérios (Desenvolvimento Social e Combate à Fome, Cidades, Minas e Energia, Planejamento, Educação, Saúde), da Casa Civil, da Fundação Cultural Palmares e da Fundação Nacional da Saúde,

consequente, devido ao estabelecimento do Programa Brasil Quilombola²⁷¹, desse ano até 19 de julho de 2007 já havia 136 comunidades com processos formalizados as quais se distribuíam em 50 municípios (23,04% do total estadual) que abrangiam 283.198,65 hectares e 8.129 famílias (subestimados) – Anexo F.

Cumprе considerar-se que, de acordo com o Decreto Federal nº 4.887/2003, a regularização dessas 136 comunidades quilombolas no Maranhão deverá passar por seis fases, a saber: 1) estudo sócio-histórico-antropológico que almeja ao levantamento socioeconômico, vistorias nas áreas identificadas e pesquisa nos cartórios a fim de que seja identificada a situação da posse da terra pretendida; 2) publicação de um resumo do Relatório Técnico de Identificação e Delimitação no Diário Oficial da União, no Diário Oficial do Estado e na prefeitura municipal em que se situa a área pretendida com o intuito de que, em noventa dias, haja prazo para eventuais contestações acerca do reconhecimento por parte do Estado do direito dos quilombolas sobre sua área; 3) desintrusão da área, que corresponde à desapropriação e reassentamento de ocupantes não quilombolas; 4) demarcação física da área; 5) titulação, a qual implica na concessão do título de proprietário em nome da associação dos moradores; e 6) registro desse título no cartório de Registro de Imóveis e no Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

Neste caso, e em se tratando das 136 comunidades quilombolas com processo formalizado junto ao INCRA do Maranhão (Anexo F), verifica-se que até a última atualização (19/07/2007) a regularização ainda será longa, haja vista que

²⁷¹ Vale destacar que na escala nacional havia, de 2003 “até dezembro de 2006, o total de 492 processos de regularização fundiária que, ao serem julgados, beneficiarão mais de 500 comunidades. Entre os anos de 2003 e 2006, 31 territórios receberam seus títulos, que conferem a 38 comunidades o direito de posse e domínio sobre a terra. Do restante dos processos instaurados, 43 já tiveram publicado no Diário Oficial da União (DOU) o Relatório Técnico de Identificação e Delimitação (RTID), uma importante etapa para conclusão a favor da comunidade”. (BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos. *Plano Plurianual 2004-2007: relatório anual de avaliação – exercício 2007 – ano base 2006*. Brasília: MP/SPI, 2007d, p. 78 e 79. Secretarias Especiais. Caderno 26).

66,91% estão “a identificar”, 16,18% já foram identificadas, 7,35% tinha o “território delimitado” e os restantes 9,56% distribuem-se, por exemplo, em etapas que incluem o levantamento cartorial, a publicação do edital, e a elaboração do estudo antropológico (Quadro 21).

Quadro 21 - Maranhão: etapa e número de comunidades quilombolas, 2007.

Etapa atual	Número de comunidades quilombolas	
	Absoluto	Relativo
A identificar	91	66,91
Identificada	22	16,18
Território delimitado	10	7,35
Vistoria e avaliação do imóvel	03	2,21
Publicação da Portaria de Reconhecimento	03	2,21
Outros (Publicação do edital, início da delimitação do território, levantamento cartorial, estudo antropológico, comitê de decisão regional)	07	5,14
Total	136	100,0

Fonte: MDA/INCRA/SDE – Quadro de processos formalizados, atualização até 19 de julho de 2007, 7p.

Segundo a Associação das Comunidades Negras Rurais Quilombolas do Maranhão (ACONERUQ), essa situação não é melhor porque “o primeiro passo para tornar o processo de regularização das terras quilombolas mais efetivo seria o reconhecimento, pela sociedade brasileira, de uma dívida histórica com a população negra, que deve ser reparada pela violência sofrida durante séculos”²⁷². A questão que se deve adicionar é: a sociedade brasileira, como um todo, tem discutido essa possibilidade de reparo?

²⁷² Ana Emília Moreira Santos, durante audiência pública que se realizou em 23/04/2008 na Comissão Especial da Câmara dos Deputados, que analisa o Estatuto da Igualdade Racial. Cf. QUILOMBOLAS do Maranhão pedem reconhecimento e reparo de dívida histórica. *Itaqui-Bacanga*, São Luís, 27 a 03 maio 2008, p. 02.

6.4 AS POLÍTICAS TERRITORIAIS E A ÊNFASE NAS POLÍTICAS SETORIAIS DE TRANSPORTE E ENERGIA ELÉTRICA NOS PLANOS PLURIANUAIS

Apesar de o artigo 165 da Constituição Federal do Brasil de 1988 prever a Lei do Plano Plurianual (PPA), somente na segunda metade da década de 1990 é que foram efetivadas ações no sentido de instituir um planejamento territorialmente integrado no país.

O PPA federal de 1996-1999 previu para o estado do Maranhão quinze empreendimentos dos quais nove foram concluídos e enfatizaram a integração regional através da melhoria dos sistemas de transportes, assim como o incremento da oferta de energia elétrica por intermédio da expansão da geração e fortalecimento da infra-estrutura de transmissão²⁷³; incluíam-se, ainda, ações do PRODECER III, Projetos de Assentamento e ações voltadas para o Turismo (Quadro 22).

A política setorial de transportes incluiu ações tanto no modal ferroviário quanto no rodoviário. Isto porque, em 1993, havia no estado do Maranhão uma extensão de 1.372 km de ferrovias, dos quais 813 km correspondiam à Estrada de Ferro Carajás, 100 km à Ferrovia Norte-Sul e 459 km pertenciam à Estrada de Ferro São Luís-Teresina; as rodovias somavam 52.035 km, sendo 2.800 km federais, 4.627 km estaduais e 44.376 km municipais (não pavimentados), contudo apenas 4.008 km estavam pavimentados²⁷⁴.

²⁷³ Ver. PPA 1996/1999 – Brasil em Ação. Disponível em: <<http://aplicativos.planejamento.gov.br/Siappa1999.nsf>>. Acesso em: 2 jul. 2007. BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. *Ações federais 1995-2002 - Maranhão*. Brasília: MPOG, [s.d.].c.

²⁷⁴ BRASIL. Ministério dos Transportes. *Anuário Estatístico dos Transportes – 1995*. Brasília. MT/GEIPOT, v. 22, 1995. Os dados das ferrovias incluem as linhas principais e ramais.

Quadro 22 - Maranhão: políticas setoriais implantadas no PPA 1996-1999.

Política setorial	Extensão (km)	Trecho	Recursos (R\$ - milhões)	Objetivo
Transportes	120	Imperatriz-Estreito	88	Complementar e entrar em operação o 1º trecho de 226 km.
Rodovias	404,3	Barão de Grajaú-Balsas (BR-230)	-	Adequação e pavimentação de trecho em área produtora de soja.
	241,8	Barra do Corda-Lajeado Novo (BR-226)	-	Melhoria e pavimentação de rodovia alternativa.
	82,3	Colinas-Orozimbo (BR-135/BR-230)	-	Fortalecer a articulação de São Luís com o sul e sudeste do estado.
	175	Morros-Barreirinhas (BR-402)	-	Melhorar o acesso ao Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses.
	24,3	Aeroporto de São Luís-Estiva	-	Melhorar o único acesso rodoviário à capital maranhense.
Energia elétrica	1.280	Samambaia-DF/ Imperatriz-MA	-	Fazer entrar em operação o 1º circuito da Linha de Transmissão Norte-Sul, com capacidade geradora de 230 kV.
PRODECER III	-	-	127,1	Emprestar recursos financeiros ao setor da agricultura.
Projetos de Assentamento	-	-	-	Disponibilizar 656.263 hectares para assentamento de trabalhadores rurais.
Turismo	-	-	74	Melhorar a demanda turística nos setores de transporte, saneamento, patrimônio histórico e planejamento.

Fonte: BRASIL, Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. *Ações federais 1995-2002 - Maranhão*. Brasília: MPOG, [s.d.].c.

Em relação às ferrovias, foram implantados 120 km da Estrada de Ferro Norte- Sul²⁷⁵, interligando Imperatriz a Estreito, os quais consumiram R\$ 88 milhões, de maneira que, dessa cidade à Açailândia, ficou completo e entrou em operação o primeiro trecho da citada ferrovia que passou a totalizar 226 km em território maranhense, cuja conexão à Estrada de Ferro Carajás (em Açailândia) viabilizou o transporte de produtos minerais não-metálicos (fertilizantes e rochas fosfálticas), soja (farelo e óleo), milho (ração/avicultura e suinocultura), pecuária (frigorífico e laticínios), algodão (têxtil e confecções) e madeira (serraria, celulose e movelaria), a fim de serem levados ao mercado internacional pelo porto do Itaqui, em São Luís.

²⁷⁵ A Ferrovia Norte- Sul possuía traçado inicial de 1.550 km. Com a Lei Federal nº 11.297/06 foi ampliado para 1.980 km devido à incorporação do trecho Açailândia – Belém (projetado); o ramal sul vai de Porangatu a Senador Canedo – GO e o norte interliga Colinas do Tocantins - TO a Açailândia – MA e agora a Belém - PA. Integrará, em consequência, o Eixo Centro Atlântico (concessão da CVRD) ao da FERROBAN (ex-FEPASA), além do Eixo Araguaia-Tocantins.

Quanto às rodovias, foram recuperados e/ ou melhorados 927,7 km de rodovias federais. Desse total 404,3 km proporcionaram a adequação e pavimentação do trecho entre os municípios de Barão de Grajaú e Balsas (BR - 230) com o intuito de facilitar o escoamento da área produtora de soja do sul maranhense, o que já era requerido pelos produtores daquela região (ver subitem 6.1); 241,8 km foram pavimentados entre as cidades de Barra do Corda e Lajeado Novo (BR – 226) com o objetivo de ligar o nordeste com o sudoeste do referido estado e criar “uma rota alternativa no caso de interdição da BR-222, entre Santa Inês e Açailândia”²⁷⁶; 82,3 km da BR -135 (na sede de Colinas) ao entroncamento com a BR-230, em Orozimbo, foram recuperados, o que fortaleceu a articulação da capital maranhense com o sudeste e o sul do território estadual, de maneira que também se tornou uma alternativa ao tráfego local e ao escoamento de grãos; a duplicação e a recuperação de 24,3 km da BR-135 (única via de acesso rodoviário à capital maranhense) no trecho entre o aeroporto Marechal Cunha Machado (km 0) e a localidade denominada Estiva; implantação e pavimentação de 175 km entre as municipalidades de Morros e Barreirinhas (BR-402), com o propósito de melhorar o acesso de visitantes à “região turística” dos Lençóis Maranhenses. Assim, no estado do Maranhão se conforma uma logística que articula estradas, ferrovias e portos para que as empresas instaladas e ele próprio sejam mais competitivos na “guerra dos lugares” (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

No setor de energia elétrica entrou em operação o primeiro circuito da Linha de Transmissão Norte-Sul em 500 kV, cuja extensão total é de 1.280 km, entre Samambaia- DF e Imperatriz- MA, o que viabilizou a interligação entre os sistemas

²⁷⁶ BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. *Ações federais 1995-2002 - Maranhão*. Brasília: MPOG, [s.d.], p. 20.

elétricos Norte/ Nordeste e Sul/ Sudeste/ Centro-Oeste, cuja referência anterior era a linha de transmissão Tucuruí-Santarém.

A política territorial do PRODECER III foi contemplada com a disponibilização de recursos financeiros da ordem de R\$ 127,1 milhões derivados do Banco do Brasil e do Banco do Nordeste do Brasil, além do Ministério da Agricultura e do Abastecimento, com o propósito de serem atendidas as demandas por empréstimos do setor da agricultura que se desenvolve no Pólo Agroindustrial do Sul do Maranhão, sobretudo para incrementar a cultura da soja destinada ao mercado externo e que já estava sendo beneficiada com as ações em transportes rodoviários e ferroviários, além de transmissão de energia elétrica.

A ação inerente aos projetos de assentamento resultou na disponibilização de 656.236 hectares para assentamento de trabalhadores rurais. Isto representou um incremento de 645,16% em relação ao ano de 1995, cuja área destinada para tal correspondia a 101.717 hectares (ver subitem 6.2).

Em decorrência dos principais entraves ao incremento do Turismo nesse estado²⁷⁷, o governo do Maranhão e o BID/ BNB assinaram contrato em 30/12/1998 que culminou na inversão de recursos do PRODETUR NE I²⁷⁸ no valor de R\$ 74 milhões (6% do total desse programa), os quais foram destinados aos transportes

²⁷⁷ Entre os principais entraves ao incremento do Turismo no Maranhão, destacavam-se insuficiência e deficiência da malha rodoviária, precariedade da estrutura aeroportuária, insuficiência da estrutura portuária, gestão turística desarticulada e restrita a poucas iniciativas de recuperação do patrimônio histórico e conservação do meio ambiente, deficiência dos serviços de água e esgotamento sanitário e baixo nível de qualificação dos recursos humanos atinentes a esse setor. (In: MARANHÃO. Empresa Maranhense de Turismo. *Estratégia para o desenvolvimento turístico do Maranhão*. São Luís: MARATUR, 1996). Uma análise da política de turismo no Maranhão pode ser encontrada em FERREIRA, Antônio José de Araújo. O turismo e a produção do espaço no Estado do Maranhão, Brasil. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidade de Barcelona, 1 de agosto de 2007, vol. XI, num. 245 (58). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24558.htm>> [ISSN: 1138-9788].

²⁷⁸ O Programa de Ações para o Desenvolvimento do Turismo (PRODETUR) foi criado pela extinta SUDENE e a EMBRATUR via Portaria Conjunta nº 001/1991; o referido ganhou versões para a Amazônia/ Centro-Oeste, Nordeste e Sul. A primeira fase (1994-2004) do PRODETUR-NE dedicou-se aos investimentos em infra-estrutura e a segunda está em andamento.

(40%), ao saneamento (27%), ao patrimônio histórico (24,8%) e ao planejamento (8,2%). As obras concentraram-se na cidade de São Luís entre as quais se sobressaíram: a modernização e ampliação do aeroporto Marechal Cunha Machado que elevaram sua capacidade para receber até um milhão de passageiros por ano; a construção de dois elevados (Senador Alexandre Costa e João do Vale); recuperação e ampliação da Avenida Guajajaras; a duplicação e a recuperação de 24,3 km da BR-135; a recuperação do terminal hidroviário e a do centro histórico da capital maranhense; a implementação do Pólo de Desenvolvimento Integrado de Turismo de São Luís, o qual abrangeu cinco municípios. Essas ações concorreram para o “inequívoco aumento do fluxo de visitantes e da receita turística, dinamizando a atividade na região” (BRASIL, [s.d.]c, p.15).

Entre os nove Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento contidos no PPA de 2000-2003, a unidade da Federação em tela foi incluída em dois, isto é, o Araguaia- Tocantins (diretamente) e o Transnordestino (indiretamente).

O eixo Araguaia-Tocantins tem por objetivo a redução dos custos de transportes de cargas nos estados do Mato Grosso, Goiás, Tocantins, Maranhão e Pará tendo em vista aumentar a competitividade dos mesmos. O referido já atua como elemento de integração nacional nos sentidos norte-sul e leste-oeste, cuja espinha dorsal é o grande vetor formado pela rodovia Belém-Brasília e a hidrovia Araguaia-Tocantins, que, juntamente com as ferrovias Carajás e Norte-Sul, constituem um Corredor Multimodal, que concorre, cada vez mais, para escoar a produção agrícola e mineral rumo aos mercados internacionais através do citado porto do Itaqui. Para tanto, foram essenciais investimentos em ferrovias, hidrovia, rodovias, capacidade de geração e transmissão de energia elétrica.

Em se tratando dos transportes, foram efetivadas seis ações, a saber: foi construído um trecho de 42 km da Ferrovia Norte-Sul, entre Estreito - MA e Darcinópolis – TO, de maneira que esta alcançou as terras do estado do Tocantins e da macrorregião Centro-Oeste com o propósito de viabilizar a ampliação do transporte de grãos a ser exportado para a Europa, os Estados Unidos e o Japão via porto do Itaqui, em São Luís. Recondicionamento de 442 km (50% dos investimentos nesse eixo e 50% no transnordestino), entre São Luís e Teresina, da Ferrovia Transnordestina que almeja à articulação ferroviária²⁷⁹ com o Maranhão. Isto, através da Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), de onde se interligará à Ferrovia Centro Atlântico para concretizar “novas oportunidades de negócios, emprego e renda que aproveitem suas potencialidades naturais e culturais, tais como o turismo, os serviços e a fruticultura”²⁸⁰.

As obras da hidrovia Araguaia-Tocantins continuaram, porém se ativeram à “sinalização, balizamento, dragagem e derrocamento em 852 km nos rios Araguaia e das Mortes e na sinalização e balizamento em 700 km no rio Tocantins”. Houve atraso porque o licenciamento ambiental demorou para ser liberado e por isso “foi dividido em dois empreendimentos – hidrovia dos rios Araguaia e das Mortes e hidrovia do

²⁷⁹ O Maranhão é articulado atualmente, via ferroviária, com o restante da macrorregião em que se localiza pela CFN, a qual obteve a concessão da Malha Nordeste que pertencia à RFFSA (controladora da então Estrada de Ferro São Luís – Teresina), em leilão de 18/07/1997. Pretende imprimir entre São Luís e Aracaju (1.578 km) maior agilidade à ferrovia para elevar o número de clientes, a exemplo da ALCOA, BILLINGTON, BRAHMA, FERTIMAR, Grupo João Lyra, e ESSO, considerando que atualmente a linha opera “em más condições, não é rápida e nem segura o suficiente para determinadas cargas”. Cf. CFN vai ampliar investimentos no Maranhão. *O Estado do Maranhão*, São Luís, 10 fev. 1999, p. 9. Objetiva ainda tornar-se líder em logística no Nordeste, a partir de 2010 e para tanto iniciou em 08/11/2004 o processo de modernização e gestão que inclui melhorias operacionais, reforma de vagões e locomotivas, além de recuperação de trechos de sua malha, o que exigirá um investimento de R\$ 65 milhões dos quais R\$ 33 milhões serão aplicados no Maranhão e a perspectiva é de gerar 3,4 mil empregos diretos e indiretos. Ver: CFN inicia trabalhos e gera empregos. *O Imparcial*. São Luís, 8 nov. 2004, p. 3.

²⁸⁰ BRASIL. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. *Identificação de oportunidades de investimentos públicos e/ou privados – Estudo dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento* (Programa Brasil em Ação). Brasília: BNDES/ Consórcio Brasiliana, 2000, p. 19. (Relatório Síntese - Tomo I).

rio Tocantins”²⁸¹, sendo que tal empreendimento tem sido objeto de várias ações postergatórias as quais remontam a 1997 e que direta ou indiretamente articulam interesses de índios, comunidades ribeirinhas, instituições da sociedade civil e ONGs. Em maio de 1999, por exemplo, foi entregue ao IBAMA o respectivo EIA/ RIMA a fim de que fosse obtido o licenciamento ambiental, mas a primeira das cinco audiências públicas que se realizaria em 21 de setembro desse ano em Estreito – MA foi suspensa pelo Ministério Público a partir de uma solicitação do Instituto Socioambiental (ISA).

Quanto à cabotagem, houve a adequação de dois berços para operação com contêineres no terminal no porto do Itaqui (Quadro 23).

Foram recuperados 190 km de rodovias federais, dos quais 118 km entre Imperatriz e Estreito (BR-010), além de 72 km que ligam esta a Wanderlândia - TO (BR 226), a fim de agilizar e complementar o transporte de cargas nessas rodovias em direção à conexão com a Ferrovia Norte-Sul em Estreito.

A construção da ponte sobre o rio Gajuapara (1,2 km), além da recuperação da pavimentação (59 km) e construção de acessos no trecho entre Açailândia e Itinga, que facilitaram o tráfego no oeste do Maranhão e articulação com o estado do Pará através da BR-010.

Em seguida aponta-se o melhoramento e a restauração de 158,5 km da BR-222, entre Miranda do Norte e Santa Luzia do Tide, que tornaram mais eficaz sua conexão a várias regiões do estado através das BR's 135, 316 e 010. E ainda a manutenção e restauração de 300,6 km da BR-316, do entroncamento da MA-008, em Zé Chicão, até a divisa do Maranhão com o Piauí, em Timon.

²⁸¹ Disponível em: <http://www.abrasil.gov.br/anexos/download/rel_nov-dez_2002.pdf>. Acesso em: 3 jul. 2007. Convém ressaltar que a hidrovia Araguaia-Tocantins foi proposta em 1933 pelo Departamento Nacional de Portos e Navegação.

Quadro 23 - Maranhão: políticas setoriais implantadas no PPA 2000-2003.

Política setorial	Extensão (km)	Trecho	Recursos (US\$ - milhões)	Objetivo
Transportes				
Ferrovia Norte-Sul	42	Estreito-MA/ Darcinópolis-TO	42	Construção de 45 km, em linha simples e bitola larga.
Companhia Ferroviária do Nordeste	442	São Luís/ Teresina		Articulação do Maranhão com a Ferrovia Centro Atlântica
Rodovias	72	Estreito/ Wanderlândia-TO (BR-226)	17,9	Restauração de pista simples de rodovia existente.
	118	Estreito a Imperatriz (BR-010)	29,4	Restauração de pista simples de rodovia existente.
	59	Açailândia a Itinga (BR-010)	-	Melhorar o tráfego e conexão do oeste do Maranhão com o Pará.
Cabotagem	-	-	46,1	Adequação de 2 berços para operação de contêineres no porto do Itaqui.
Energia elétrica (Interligação Norte-Sul)				
Linha de Transmissão	120	Presidente Dutra a Peritoró.	-	Aumentar a capacidade de intercâmbio dos sistemas Norte/Nordeste (em 100 MW) e reforçar o abastecimento de São Luís.
Linha de Transmissão	208	Presidente Dutra- MA a Teresina II - PI	-	Incrementar em 400 MW a capacidade de intercâmbio Norte/Nordeste
Linha de Transmissão	924	Tucuruí-PA a Presidente Dutra-MA	129,8	Construção dos circuitos 3 e 4 da LT de 500 kV, incluindo subestações para reforçar a Interligação Norte-Sul com o Nordeste.
PRODECER III	-	-	69	Emprestar recursos financeiros ao setor da agricultura.
Centro de Lançamento de Alcântara	-	-	33 bilhões (em dez anos)	Implementação da infra-estrutura básica, construção de um porto, e entrar na disputa do mercado internacional de lançamentos de foguete.
Irrigação	-	-	-	Ampliar a área irrigada em 3,2 mil hectares através da implantação do Projeto Salangô.

Fonte: Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. *Ações federais 1995-2002 - Maranhão*. Brasília: MPOG, [s.d.].c.

As ações referentes ao transporte rodoviário implicaram no acréscimo de 651 km no total da malha existente que passou de 52.035 km em 1993 para 52.686 km em 2002; desse incremento, 79,41% corresponderam às rodovias federais enquanto as municipais permaneceram estagnadas. Apesar do baixo aumento da malha rodoviária no estado referido, entre 1993 e 2002, houve melhoria nas condições de tráfego visto que as estradas pavimentadas passaram de 4.808 km em 1997 para

6.655 km em 2003, o que significa que a participação saltou de 8,0% para 12,03% dos respectivos totais²⁸².

O setor de energia elétrica foi contemplado com três empreendimentos no agrupamento Interligação Norte-Sul, os quais entraram em operação a fim de aproveitar o potencial hidrelétrico da região e atender ao incremento da demanda derivada da agroindústria, irrigação e cidades²⁸³. Um é o Sistema de Transmissão de Presidente Dutra a Peritoró (230 kV e extensão de 120 km) que aumentou a capacidade de intercâmbio Norte/ Nordeste em aproximadamente 100 MW e reforçou o abastecimento de São Luís. Outro é a Linha de Transmissão Presidente Dutra – Teresina II (500 kV e 208 km) que ampliou em 400 MW a capacidade de intercâmbio Norte/ Nordeste. Destaca-se ainda a Linha de Transmissão Tucuruí a Presidente Dutra (500 kV e 924 km).

Cabe registrar que a Usina Hidrelétrica de Estreito e o Terminal Portuário de Alcântara foram postergados devido à restrição financeira e foram realocados para o

²⁸² MARANHÃO. Instituto Maranhense de Estudos Socio-econômicos e Cartográficos. *Maranhão em dados 2005*. São Luís: IMESC, 2007a.

²⁸³ No estado em tela o sistema de energia elétrico foi melhorado e ampliado no final dos anos 1960 quando entrou em operação a Usina Hidrelétrica de Boa Esperança, que possuía uma linha-tronco de 220 MW e dividia sua produção entre os estado do Piauí (29%) e do Maranhão (71%), sendo que a capital deste último consumia 40%. Em 1968, o consumo per capita de energia maranhense equivalia a 20,30 kWh/habitante enquanto o pernambucano correspondia a 118 kWh/habitante e o baiano era de 140 kWh/habitante. Desse ano até 1980 o consumo residencial no Maranhão registou acréscimo de 795,45% uma vez que passou de 16.992 Mwh para 152.255 Mwh, ficando aquém do consumo comercial. (BRASIL, 1984). O consumo industrial foi exponencializado com os empreendimentos da CVRD e da ALUMAR, que requereram a construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí, cuja potência é de 4.125 MW. Com efeito, o consumo total do estado do Maranhão passou para 8.433.524 Mwh, em 2002, distribuídos entre a Companhia Energética do Maranhão (CEMAR) que atende a todos os atuais 217 municípios (2.393.251 Mwh), a CVRD (134.557 Mwh) e a ALUMAR (5.905.716 Mwh) – Disponível em: <http://www.ma.gov.br/cidadao/estado/infra_estrutura/energia.php>. Acesso em: 9 março 2006.

PPA 2004-2007 e o Programa de Aceleração do Crescimento²⁸⁴.

A Usina Hidrelétrica de Estreito, por exemplo, produzirá 1.000 MW, o correspondente a três vezes o consumo do estado do Maranhão; atingirá 12 municípios e removerá 2.000 famílias, pois o reservatório será de 555 km². Sua construção estava prevista no PPA 2000-2003, foi iniciada no primeiro semestre de 2007, sob o encargo de um consórcio formado pelas empresas *Suez Energy* (40,07%), CVRD (30%), Alcoa (25,49%) e Camargo Correa Energia (4,44%), o qual investirá R\$ 3,2 bilhões e deverá entrar em operação em 2010. Essa UH está “em andamento com 5% de realização” atinente às “escavações e desvio do rio”, e por isso é uma obra classificada como a que “merece atenção”²⁸⁵.

Devido a entraves que incluem a ocupação do canteiro de obras por parte de ribeirinhos nos meses de março e abril de 2008, o Consórcio Estreito Energia (CESTE) “está desenvolvendo uma série de programas de fomento socioeconômico”, a exemplo dos concernentes à “relocação adequada, manutenção da rentabilidade e melhor aproveitamento das capacidades produtivas dos pequenos negócios [...], à reorganização das atividades minerárias [...], ao fomento às atividades turísticas em sua área de influência [...] e do plano de oportunidades de investimentos”, de maneira que “em sinergia com a população, governos estaduais e municipais, a Usina de

²⁸⁴ O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) foi lançado pelo governo federal em janeiro de 2007 com previsão de investir R\$ 504 bilhões até 2010, dos quais 11,57% em projetos de logística (rodovias, ferrovias, portos e hidrovias, aeroportos, e novas ações), 54,53% em energia (geração de energia, transmissão de energia, exploração e produção de petróleo, refino, petroquímica e frota de petroleiros, exploração e produção de gás, infra-estrutura de transporte e gás natural, e combustíveis naturais), e 33,90% em social e urbana (luz para todos, saneamento e habitação, metrô, e recursos hídricos). Isto para “garantir as condições para a expansão da economia brasileira na casa de 4,5% neste ano e de 5% ao ano entre 2008 e 2010” (In: BRASIL investimentos. *Anuário Exame – Infra-estrutura 2007-2008*. São Paulo: Editora Abril, nov. 2007, p.14).

²⁸⁵ BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos. *Programa de Aceleração do Crescimento (2º balanço – janeiro a agosto de 2007)*. Brasília: MP/SPI, 2007, p. 78.

Estreito espera contribuir significativamente para o desenvolvimento da região de sua área de abrangência”²⁸⁶.

O Projeto Salangô foi iniciado em 1993 no município de São Mateus, com recursos da União e contrapartida do governo estadual. A fim de ser ampliado, passou a integrar o Programa de Irrigação e Drenagem do governo federal. A captação é realizada no rio Mearim e visa à irrigação de 3,2 mil hectares, que beneficiarão 12,8 mil pessoas, gerando 7 mil empregos. Essa área poderá ser ampliada para 5.000 hectares²⁸⁷.

6.5 UNIDADES DE CONSERVAÇÃO

Com o advento da Secretaria de Políticas para o Desenvolvimento Sustentável (em 1999), somado à Lei n° 9.985/2000 que criou o Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), o qual foi regulamentado pelo Decreto n° 4.340/2002, registrou-se o aumento do número de áreas protegidas no Brasil²⁸⁸. Mais recentemente o governo federal leva a efeito o programa “Meio ambiente e qualidade de vida”, que foi “construído com base em consulta nacional, adotou explicitamente o enfoque socioambiental e resgatou boa parte das demandas acumuladas ao longo das últimas três décadas”²⁸⁹, cuja agenda possui como diretrizes o desenvolvimento sustentável, a transversalidade, a participação e o fortalecimento do Sistema Nacional

²⁸⁶ Cf. USINA de Estreito desenvolve ações na área socioeconômica. *O Imparcial*. São Luís, 24 abr. 2008, p. 15.

²⁸⁷ Disponível em: <http://www.abrasil.gov.br/anexos/download/rel_nov-dez_2002.pdf>. Acesso em: 3 jul. 2007.

²⁸⁸ Até 1981 havia 40 áreas protegidas no Brasil, que passaram para 58 em 1989, 196 em 1999 e até 31/12/2006 já eram 727. Disponível em: <<http://www.ibama.gov.br/siucweb/listauc.php>>. Acesso em: 18 jul. 2007.

²⁸⁹ PAGNOCCHESCHI, Bruno; BERNARDO, Maristela. Política ambiental no Brasil. In: STEINBERGER, Marília. (Org.). *Território, ambiente e políticas públicas espaciais*. Brasília: Paralelo 15 e LGE Editora, 2006, p. 119.

de Meio Ambiente²⁹⁰.

No geral, os resultados desses programas ainda aguardam maturação e a agravante em termos de conflitos socioambientais é a “frágil articulação institucional”²⁹¹.

Particularizando o estado do Maranhão, entre 1996 e 2007 foram criadas dezessete unidades de conservação que passaram a ocupar 361.124,91 hectares (subestimados), distribuídos em dezoito municípios; dessas, duas eram APAS, três RESEX's, dois parques nacionais, uma estação ecológica e nove RPPN's, como segue: em 1996 foi instituída a APA Delta do Parnaíba (abrange municípios do Maranhão e do Piauí), em 1997 a APA do Itapiracó, em 2002 o Parque Nacional das Nascentes do Rio Parnaíba (resultou da transformação de parte da APA Serra da Tabatinga, criada através do Decreto n° 99.278/1990), e em 2005 o Parque Nacional da Chapada das Mesas e a Estação Ecológica Rangedor (Quadro 24 e Anexo D).

O referido SNUC (Lei Federal n° 9.985/2000) ratificou a Reserva Extrativista (RESEX) como categoria de UC (inciso IV do artigo 14), cujo artigo 18 a define como

[...] uma área utilizada por populações extrativistas tradicionais, cuja subsistência baseia-se no extrativismo e, complementarmente, na agricultura de subsistência e na criação de animais de pequeno porte, e tem como objetivos básicos proteger os meios de vida e a cultura dessas populações, e assegurar o uso sustentável dos recursos naturais da unidade (BRASIL, 2004a, p. 19).

²⁹⁰ A política ambiental brasileira é analisada na escala da União em BRASIL. Presidência da República. *O desafio do desenvolvimento sustentável* – Relatório do Brasil para a conferência das Nações Unidas sobre meio ambiente e desenvolvimento. Brasília: Cima, 1991; BRASIL. Ministério do Meio Ambiente/ Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. *GEOBRASIL 2002* – Perspectivas do Meio Ambiente no Brasil. Brasília: Edições IBAMA, 2002. BRASIL. Instituto Nacional de Pesquisa Econômica Aplicada. *Brasil: o estado de uma nação*. Rio de Janeiro: IPEA, 2005. Uma análise acerca das modificações decorrentes do aparelho do Estado brasileiro está em MORAES, Antônio C. Robert. *Meio ambiente e ciências humanas*. São Paulo: Hucitec, 1994. Uma referência sobre a visão da Amazônia brasileira é a de MELLO, Neli A. de. *Políticas públicas territoriais na Amazônia brasileira*. Conflitos entre conservação ambiental e desenvolvimento, 1970-2000. São Paulo, 2002. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Universidade de São Paulo/ Universidade de Paris X Nanterre. Além de Pagnoccheschi; Bernardo, 2006, pode-se encontrar reflexões sobre o contexto que concorreu para mudanças em CARVALHO, José C. A vocação democrática da gestão ambiental brasileira e o papel do poder executivo. In: TRIGUEIRO, André. (Coord.). *Meio ambiente no século 21*. 4. ed. Campinas, SP: Armazém do Ipê, 2005. p. 259-273.

²⁹¹ BRASIL, 2005b, p. 222.

Quadro 24 - Maranhão: unidades de conservação, 1996-2007.

Categoria	Área Total (hectares)	Diploma Legal	Subordinação/ Proprietário	Municípios
APA Delta do Parnaíba	*	Dec. de 28/08/96	IBAMA	Água Doce do Maranhão, Araiões, Paulino Neves e Tutóia
RESEX Marinha do Delta do Parnaíba	*	Dec. de 16/11/00	IBAMA	Araiões e Água Doce do Maranhão
APA do Itapiracó	322	Dec. 15.618/97	SEMA	São Luís e São José de Ribamar
Parque Nacional das Nascentes do Rio Parnaíba	*	Dec. de 16/07/2002	IBAMA	Alto Parnaíba
RESEX Marinha de Cururupu	185.046	Dec. 14.968/03	IBAMA	Apicum-Açu, Cururupu e Serrano do Maranhão
Parque Nacional da Chapada das Mesas	160.046	Dec. de 12/12/2005	IBAMA	Carolina, Riachão e Estreito
Estação Ecológica do Sítio Rangedor	125,65	Dec. 21.797/05	SEMA	São Luís
RESEX Chapada Limpa	11.971,24	Dec. de 26/12/07	Instituto Chico Mendes	Chapadinha
RPPN Fazenda Boa Esperança	75	Portaria 120/97-N	Elzemar Cunha	São Luís
RPPN Fazenda Pantanal	40,76	Portaria 21/99-N	Antônio dos Santos Souza	Codó
RPPN Fazenda São Francisco	150	Portaria 173/97-N	Domingos Moura Macedo	Bacabal
RPPN Jaguarema	2,63	Portaria 100/98-N		São Luís
RPPN Ilha do Caju	102	Portaria 096/99-N	James Frederick Clark	Araiões
RPPN Fazenda Santo Antônio do Pindaré	2.151,83	Portaria 060/98-N		Açailândia
RPPN Fazenda São José	704,79	Portaria 75/96-N		Açailândia
RPPN Estância Pedreiras	38,01	Portaria 56/01		São Luís
RPPN Amoreira	349	Portaria 159/01		Rosário
Total	361.124,91			

Fonte: BRASIL, 1991a; MARANHÃO, 2002; CNPT/IBAMA – Maranhão, 2006; IBAMA, Relatório Resumido das RPPN por Estado. Disponível em: <<http://www.ibama.gov.br>>. Acesso em: 25 maio 2006.

*A área dessa UC não foi indicada porque inclui municípios dos estados do Piauí e/ ou Tocantins e não se conseguiu a superfície correspondente ao Maranhão.

Esse fato concorreu para que fossem criadas as RESEX's do Delta do Parnaíba (2000), a de Cururupu (2003) e da Chapada Limpa (2007), as quais

correspondem a um total de 234.043,24 hectares. Esta última “é um marco, pois é única reserva exclusivamente do bioma cerrado no estado” em que vivem aproximadamente “100 famílias [...] e mais 40 que são extrativistas e coletam bacuri e pequi”²⁹²; a essas deverão se somar mais vinte e duas que estão em fase de estudo para criação²⁹³, como a Marinha de Carutapera, Marinha do Taim, Marinha de Turiaçu, dos Lagos de Penalva, de Icatu/ Humberto de Campos, Marinha de Cajual, de Godofredo Viana; de Cedral, de Guimarães, de Porto Rico, de Lagoa do Taboa, de Axixá, de Bequimão e a de Cândido Mendes. Elas terão como desafio a superação de “uma fraca base econômica para a sustentação da população [...] por intermédio da agregação de [...] valor [...] pelo manejo florestal”²⁹⁴.

Convém destacar que o inciso VII do artigo 14 do SNUC estabeleceu a categoria Reserva Particular do Patrimônio Natural (RPPN). Esta é definida como “uma área privada, gravada com perpetuidade, com o objetivo de conservar a diversidade biológica” (artigo 21), sendo que no Maranhão, entre 1997 e 2001, foram criadas nove unidades que ocupam 3.738,27 hectares. Isto não significa que o proprietário é uma pessoa com consciência ambiental (uma vez que depois de criada a RPPN a mesma só poderá ser utilizada para fins educacionais, turístico e de pesquisa), pois em troca ele ganha, entre outras coisas, isenção do Imposto Territorial Rural de *toda a propriedade*, não só da RPPN, bem como pode participar de financiamentos de cunho preservacionista. No caso da finalidade turística, por exemplo, a RPPN Ilha do Caju se destaca porque tem sido considerada como

²⁹² Comunicação pessoal da analista ambiental do IBAMA Taíse Ribeiro para ajafjm05@usp.br, em 03 dez. 2007. Tal RESEX “tem por objetivo proteger os meios de vida e garantir a utilização e a conservação dos recursos naturais renováveis tradicionalmente utilizados pela população extrativa residente na área de sua abrangência” (artigo 2º, Decreto de 26/09/2007).

²⁹³ Vale ressaltar que em 1998 havia 150 RESEX's no Brasil, as quais ocupavam 341.057,34 hectares, sendo que 34 se localizavam na macrorregião Nordeste e abrangiam 49.614,35 hectares. (ROSA, op. cit., Quadro 29, p. 164).

²⁹⁴ BRASIL. Instituto Nacional de Pesquisa Econômica Aplicada. *Brasil: o estado de uma nação*. Rio de Janeiro: IPEA, 2005, p. 237.

“modelo de ecoturismo” da região turística Delta das Américas²⁹⁵.

Entre as ações recentes e desenvolvidas ao longo de 2007 destacam-se aquelas tanto em nível federal quanto estadual. No primeiro, a responsabilidade coube ao IBAMA²⁹⁶ que se empenhou em viabilizar quatro, a saber: 1) Operação Força e Soberania de retomada da Reserva Biológica do Gurupi que resultou na aplicação de mais de R\$ 3 milhões de multas, entre fevereiro e dezembro; 2) Operação Awá-Guajá que foi desenvolvida em maio e visou à inibição da compra e venda de madeiras de lei; 3) Operação Encruzo que aconteceu entre junho e julho se ateve à instalação de barreiras para reprimir o transporte ilegal de madeiras nobres na BR-316; 4) Operação Entorno que almejou à coibição da retirada de madeiras da citada reserva biológica e das terras indígenas nas proximidades dos municípios de Centro Novo do Maranhão, Açailândia e Buriticupu, sendo que, neste último, os madeireiros procederam manifestação contra a referida operação e interditaram a BR-222, o que significa que em tais municipalidades “a economia depende de atividades ilegais”²⁹⁷.

Em nível estadual a principal ação relacionou-se à diminuição do desmatamento que declinou de 922 km² em 2005 para 631 km² (2007). Isto devido ao fato dessa esfera governamental estar sendo implacável com as madeireiras e com toda a prática criminosa contra o meio ambiente e ao processo de estruturação da Secretaria de Estado do Meio Ambiente em parceria com o IBAMA; some-se a isso a

²⁹⁵ MARANHÃO. Gerência de Planejamento e Desenvolvimento Econômico. *Plano de Desenvolvimento Integral do Turismo no Maranhão*. São Luís: GEPLAN, 2000, p. 58.

²⁹⁶ Informação fornecida por Marluze Pastor Santos, Gerente Executiva do IBAMA no Estado do Maranhão, na Mesa Redonda “Territórios Indígenas, Mudanças Ambientais e Desenvolvimento”, realizada em São Luís no dia 18 de abril, durante a Semana dos Povos Indígenas no Maranhão 2008. Ainda segundo tal fonte, as mais recentes operações do IBAMA são o Plano Desmate que ocorre no em torno das Terras Indígenas e a Recursos Pesqueiros que pretende inibir a pesca ilegal da lagosta, do camarão e do pargo.

²⁹⁷ Informação fornecida por Cláudio Bombieri, representante da Associação Carlo Ubiali, na Mesa Redonda “Territórios Indígenas, Mudanças Ambientais e Desenvolvimento”, realizada em São Luís no dia 18 de abril, durante a Semana dos Povos Indígenas no Maranhão 2008.

aquisição de novas tecnologias (a exemplo do SISFLORA), as quais informatizaram a emissão de guias florestais e dificultaram a sua falsificação. O aumento do efetivo de servidores concorreu para a melhoria da capacidade de fiscalização dos mencionados órgãos. Foi extinta a “figura” do fiel depositário que se concretizava quando “a madeira era apreendida, mas o próprio madeireiro ficava sendo o fiel depositário do produto, que continuava no local. Agora, todo o material é colocado no caminhão e confiscado mesmo”²⁹⁸.

6.6 TERRAS INDÍGENAS

No período de 1996 a 2007 registrou-se de positivo que, das dezoito terras indígenas do Maranhão, dezessete já haviam sido homologadas e uma (Vila Real) estava “em estudo”. Este fato, contudo, não resolve totalmente o processo, posto que a etapa principal atém-se à regularização cujo registro deve ser realizado junto ao cartório de imóveis das comarcas em que se situam as terras indígenas, assim como no Serviço do Patrimônio da União, o que as tornarão reconhecidas oficialmente pela sociedade brasileira em conformidade com o artigo 231 da Constituição Federal de 1988. Some-se a isso que as terras indígenas Araribóia, Morro Branco e Porquinhos estão requerendo “a revisão dos limites”²⁹⁹ respectivos, o que concorrerá para novos embates em face da demarcação, homologação e regularização.

Dessas dezessete terras indígenas, duas foram homologadas no início dos anos 2.000 (Quadro 25). A Krikati foi homologada através do decreto s/nº de 27/10/2004; seus 890 indivíduos pertencem à etnia homônima, os quais ocupavam 144.775 hectares, distribuídos nos municípios de Amarante do Maranhão, Buritirana,

²⁹⁸ Cf. ESTUDO aponta redução no número de desmatamento no Maranhão. *Jornal Pequeno*, São Luís, 24 fev. 2008, p. 15.

²⁹⁹ Informação fornecida por Humberto Capucci, representante do Conselho Indigenista Missionário, na Mesa Redonda “Territórios Indígenas, Mudanças Ambientais e Desenvolvimento”, realizada em São Luís no dia 18 de abril, durante a Semana dos Povos Indígenas no Maranhão 2008.

Lajeado Novo, Montes Altos e Sítio Novo.

Quadro 25 - Maranhão: terras indígenas homologadas, 2004 - 2007.

Terra Indígena	Área (ha)	Situação jurídica	População (2007)	Etnia	Município
Awá	118.000	Homologada, Dec. s/nº, de 19/04/05	119	Guajá	Araguanã, São João do Caru e Zé Doca
Krikati	144.775	Homologada, Dec. s/nº, de 27/10/04	890*	Krikati	Amarante do Maranhão, Buritirana, Lajeado Novo, Montes Altos e Sítio Novo
Vila Real**	-	Em estudo	-	-	Barra do Corda
Total	262.775	-	1.009	-	-

Fonte: MARANHÃO, 2002; Quadro Consolidado das populações indígenas jurisdicionadas a Administração Executiva Regional de São Luís – MA, FUNAI/MJ, de 16/01/2007.

* População estimada pela Administração Executiva Regional de Imperatriz - MA, FUNAI/MJ, em 15/12/2005.

** Ainda não se obteve os dados relativos a essa terra indígena porque a mesma ainda está “em estudo”.

A terra indígena Awá ocupa uma superfície de 118.000 hectares em que viviam 119 indivíduos da etnia Guajá. A homologação derivou do decreto s/nº de 19/04/2005, cuja área abrange parte dos municípios de Araganã, São João do Caru e Zé Doca.

Sobre a terra indígena Vila Real, as informações disponíveis são de que ela se localiza no município de Barra do Corda, mais precisamente entre as terras indígenas Cana Brava e Rodeador, bem como ainda está “em estudo”, o que implica realizar as etapas de identificação da área, o estudo antropológico, o levantamento fundiário, para posteriormente se concretizarem a sua delimitação, a declaração, a homologação e a regularização.

6.7 CENTRO DE LANÇAMENTO DE ALCÂNTARA

O Centro de Lançamento de Alcântara se tornou estratégico para os interesses nacionais, porque continuaram suas operações, a exemplo da realizada em 02/11/1997, cujo objetivo era colocar em órbita o primeiro Veículo Satelizador (VLS-1), sendo que, em 1999, se registraram outros lançamentos com o VLS-2. Essas ações, todavia, não foram exitosas porque os protótipos foram destruídos

após a constatação de problemas e por isso o Comando da Aeronáutica levou a efeito investigações no sentido de prestar esclarecimentos à sociedade brasileira e à comunidade internacional acerca da execução do Programa Nacional de Atividades Espaciais.

Tomando por referência a bem sucedida cooperação realizada sob a égide do Acordo-Quadro entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América sobre a Cooperação nos Usos Pacíficos do Espaço Exterior, assinado em março de 1996, em 18/03/2000 foi aditado com o objetivo de “evitar o acesso ou a transferência não autorizados de tecnologias relacionadas com o lançamento de Veículos de Lançamento, Espaçonaves por meio de Veículos de Lançamento Espacial ou Veículos de Lançamento e Cargas Úteis por meio de Veículos de Lançamento a partir do Centro de Lançamento de Alcântara” (artigo 1º)³⁰⁰, que, para tanto, deveria ser alugado por um valor que variava entre US\$ 6 a 12 milhões por lançamento.

Tal aditamento, no entanto, foi objeto de manifestações contrárias da sociedade e do Congresso Nacional que questionaram a perda de soberania uma vez que os Estados Unidos da América teriam mais vantagens que compromissos para com o Brasil. Entre essas vantagens, sobressaem-se as inerentes ao controle, à fiscalização, à própria transferência de conhecimento e tecnologia haja vista que ficava indicado que em

[...] qualquer Atividade de Lançamento, as Partes tomarão todas as medidas necessárias *para assegurar que os Participantes Norte-americanos mantenham o controle* sobre os Veículos de Lançamento, Espaçonaves, Equipamentos Afins e Dados Técnicos, a menos que de outra forma autorizado pelo Governo dos Estados Unidos da América. Para tal finalidade, o Governo da República Federativa do Brasil

³⁰⁰ Artigo 1º do reconhecido oficialmente "Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América sobre Salvaguardas Tecnológicas Relacionadas à Participação dos Estados Unidos da América nos Lançamentos a partir do Centro de Lançamentos de Alcântara", de 18 de abril de 2000.

manterá disponível no Centro de Lançamento de Alcântara *áreas restritas* para o processamento, montagem, conexão e lançamento dos Veículos de Lançamento e Espaçonaves por Licenciados Norte-americanos e permitirá que pessoas autorizadas pelo Governo dos Estados Unidos da América *controlem o acesso a essas áreas*. Os limites dessas áreas deverão ser claramente definidos (artigo IV, parágrafo terceiro – grifo nosso).

Cumprе frisar-se que o acesso aos veículos de lançamento, espaçonaves, equipamentos afins, dados técnicos e às áreas restritas seria *controlado vinte e quatro horas por dia pelos norte-americanos* (parágrafo segundo, do artigo IV), que teriam livre acesso a todas as instalações concernentes às atividades de lançamento (parágrafo terceiro, do artigo IV), assim como a quaisquer veículos e equipamentos de lançamento, e dados técnicos transportados para ou/ a partir do território da República Federativa do Brasil e acondicionados apropriadamente em "containers" lacrados *não serão abertos para inspeção* enquanto estiverem no território da República Federativa do Brasil (alínea A, parágrafo primeiro, do artigo VII). Tais condições, somadas a outras, que asseguravam que os restos de qualquer objeto relativo ao lançamento *não poderiam ser estudados e nem fotografados* por representantes brasileiros e a principal crítica foi atribuída ao fato de que o país

[...] não poderá desenvolver tecnologia espacial. Por mais absurdo que pareça, este acordo estabelece que o Brasil não pode desenvolver sua tecnologia espacial. É taxativamente proibida "a assistência e cooperação tecnológica" (Artigo IV), essencial para qualquer programa espacial. O Brasil não terá acesso a tecnologia norte-americana e está impedido de desenvolver a sua, por conta própria ou em parceria com outros países. Nem o dinheiro do aluguel pode ser utilizado nisto³⁰¹.

Por isso, e mesmo o governo federal considerando que tal "parceria" seria vital para o programa espacial brasileiro, o relatório apresentado pelo deputado Waldir Pires

³⁰¹ Cf. Alguns dados sobre o Acordo de Alcântara. Brasília: Câmara dos Deputados, 11/08/2002, 6p. Comunicação enviada por Terezinha Cieglink para ajafim05@usp.br, em 23 maio 2008. Convém ressaltar que desde 27/10/1995 o Brasil ingressou no Regime de Controle de Tecnologia de Mísseis, o qual foi criado em 1987 pelos países integrantes do G7 e sob pressão norte-americana a fim de restringir a exportação e o repasse de tecnologia de mísseis capazes de, pelo menos, transportar carga útil de 500 kg a mais de 300 km. Nesse caso e uma vez assinado o referido acordo, o Brasil estaria impedido de assinar outros acordos que desejassem o lançamento de veículos originários de países não-engajados com a política externa norte-americana.

(PT-BA), em 21/08/2001, na Comissão de Assuntos Externos da Câmara Federal rejeitou o acordo, argumentando que, por exemplo, os Estados Unidos teriam direito de vigiar partes da base espacial que guardassem material dos EUA; a alfândega brasileira também ficaria proibida de inspecionar esse material; e o lucro que o Brasil teria com o aluguel da base não seria destinado ao programa espacial, o que refletiria a suposição de que nosso país não honra acordos internacionais prévios, com a compreensão tácita de que a nação não deve desenvolver a tecnologia para construir veículos para o lançamento de satélites e, acima de tudo, com desprezo pela soberania brasileira³⁰².

Esse quadro foi agravado porque em 22/08/2003 ocorreu um acidente na plataforma de lançamento de Alcântara que colocaria em órbita o terceiro protótipo do VLS-1, cuja explosão culminou na morte de vinte e um técnicos³⁰³. Este lamentável episódio resultou de um lado em uma investigação na Câmara dos Deputados que revelou como causas do acidente os baixos investimentos, a falta de pessoal capacitado e falhas institucionais no programa espacial brasileiro; e de outro lado impôs a revisão das atividades do CLA, sobretudo, visando à disputa do mercado internacional de lançamento de foguetes e para tanto “há necessidade de realizar contratações [...] para reposição de especialistas”³⁰⁴. Uma vez superados tais empecilhos, o país poderá tornar-se forte concorrente aos interesses dos outros

³⁰² Cf. “Relatório do Congresso rejeita acordo espacial com os E.U.A”. Agência Reuter, 21/08/2001. Comunicação enviada por Terezinha Cieglinck para ajafjm05@usp.br, em 23 maio 2008. Convém ressaltar que para Cristobal Orozco, encarregado de negócios da Embaixada dos EUA em Brasília à época, em um comunicado à Reuters, seu país já mantém acordos similares com a China, a Rússia e a Ucrânia, entre outros, e que o “governo brasileiro determinou que é do seu interesse que as companhias dos EUA tomem parte nos projetos de lançamentos de satélites de Alcântara”. “Para que isso aconteça, precisamos dessas salvaguardas tecnológicas no acordo”. O citado deputado Waldir Pires, no entanto, afirma que o tratado visa tornar o Brasil “dependente dos Estados Unidos econômica, tecnológica, e politicamente, como aconteceu com o programa espacial da Argentina”.

³⁰³ Sobre esse acidente, ver: NASCIMENTO, José E. C. *Centro de Lançamento de Alcântara: tecnologia derretida*. São Luís: Lithograf, 2005.

³⁰⁴ BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos. *Plano Plurianual 2004-2007: relatório anual de avaliação – exercício 2007 – ano base 2006*. Brasília: MP/SPI, 2007a, p. 48. (Ministério da Ciência e Tecnologia. Caderno 3).

oito que atualmente dominam a tecnologia aeroespacial, como os Estados Unidos da América, França, Japão, Rússia, Ucrânia, Israel, Índia e China.

Em outubro de 2004 o CLA retomou suas atividades através do lançamento do foguete de sondagem VSB-30, o que se repetiu em 19/07/2007 e cujo “sucesso ampliará as oportunidades comerciais de exportação desses veículos para atender os programas de micro-gravidade de outros países”³⁰⁵. Com efeito, foi celebrado um acordo com a China, visando a mais três lançamentos entre 2007 e 2012, a fim de consolidar as tecnologias, obter dados acerca de desmatamento na Amazônia e aprimorar as previsões do tempo na escala nacional. Some-se a isso que o Plano Plurianual federal de 2004-2007 prevê a construção do terminal portuário de Alcântara e a complementação da infra-estrutura geral do CLA, que de acordo com o de 2008-2011 será transformado em Centro Espacial.

6.8 AS PRIORIDADES NÃO MUDARAM

Tendo em vista a divulgação do PPA federal de 2004-2007, o governo do estado referido instituiu o seu congênere com a denominação de “Um Maranhão Humano e Desenvolvido” cujo “primeiro compromisso [...] é com a Meta Mobilizadora, que pretende elevar o nosso Índice de Desenvolvimento Humano para 0,700 ao final do período governamental”. Para tanto, ele “busca construir uma nova trajetória de desenvolvimento sustentável a partir de um conjunto de diretrizes como: redução da pobreza absoluta ou crítica das desigualdades sociais e espaciais (despolarização), a inclusão social, a ampliação das oportunidades de emprego e elevação de renda, a melhoria do acesso da maioria da população a bens públicos essenciais, o uso racional dos recursos ambientais, o acesso à tecnologia, conhecimento e informação

³⁰⁵ BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos. *Relatório Anual de Avaliação do Plano Plurianual 2004-2007 – Exercício 2006 – ano base 2005*. Brasília: MP-SPI, v. I, 2006, p. 242.

e a democratização do planejamento e gestão das políticas públicas”³⁰⁶. O PPA em tela, contudo, manteve as indicações tanto do *portfólio* de oportunidades de investimentos³⁰⁷ de 2001 quanto do Plano Plurianual anterior³⁰⁸, que foram articuladas com o intuito de serem viabilizadas prioridades que vêm sendo perseguidas desde o final da década de 1980. Entre essas se destaca a construção de um trecho da Ferrovia Norte-Sul, a qual como visto integra o programa Corredor Araguaia-Tocantins e está sob o encargo do Ministério dos Transportes. Este trecho interligará as cidades de Estreito e Balsas (240 km) – Figura 22 - e exigirá investimentos da ordem de R\$ 480 milhões. Tal programa, todavia, depara-se com entraves que

[...] permanecem semelhantes aos dos anos anteriores, como, por exemplo, a existência de significativa quantia de restos a pagar, a expressiva quantidade de obras paralisadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e os extensivos prazos para aprovação das licenças prévias e de instalação concedidas pelos órgãos ambientais. O montante de recursos financeiros foi considerado insuficiente e o seu fluxo sofreu descontinuidade, embora não tenha prejudicado decisivamente a execução programada³⁰⁹,

³⁰⁶ MARANHÃO. Gerência de Planejamento, Orçamento e Gestão. *Um Maranhão humano e desenvolvido (Plano Plurianual 2004/2007)*. São Luís: GEPLAN, 2003, p. 10 e 50.

³⁰⁷ O governo do Maranhão divulgou em 2001, por influência do homônimo federal (ver subitem 1.6), o seu *Portfólio* de Identificação de Oportunidades de Investimentos que até 2010 pretende gerar 66.000 empregos diretos a partir da inversão de US\$ 19,4 bilhões, distribuídos em atividades produtivas (US\$ 11,2 bilhões) e infra-estrutura (US\$ 8,2 bilhões). O mesmo foi apresentado como tendo visão estratégica, cuja primeira sessão ateu-se à identificação de oportunidades de investimentos (foram listados 220 “negócios vantajosos”, dos quais 120 priorizados), agrupados em quatro cadeias produtivas que são “as mais significativas e alinhadas com a vocação do Estado”, isto é, negócios agrários, base minero-metalúrgica, construção, e a do turismo (MARANHÃO. Gerência de Planejamento e Desenvolvimento Econômico. *Identificação de oportunidades de investimentos no Estado do Maranhão: Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto do Itaqui e do Distrito Industrial de São Luís* (Sumário executivo). São Luís: GEPLAN, 2001, p. 20).

³⁰⁸ Tenha-se em tela que as quatro cadeias referidas na nota anterior estavam previstas no PPA estadual (2000-2003) em que foram denominadas macroeixos, cujos objetivos eram: conservação e proteção do meio ambiente; dinamização e modernização do aparelho produtivo; modernização do Estado e fortalecimento da cidadania; e promoção do desenvolvimento sustentado visando à redução das desigualdades espaciais e sociais de renda e riqueza. Face ao citado *portfólio* estadual que deseja os resultados em 2010 e para torná-lo mais atrativo o governo divulgou que “[...] apoio institucional também não faltará aos investidores que para cá vierem, ou para os que aqui já estão. Os atrativos vão desde significativas reduções de impostos e tributos até concessões de áreas a preços subsidiados. Em casos especiais de atividades pioneiras, ou intensivas de mão-de-obra, a renúncia fiscal poderá alcançar até três quartos dos impostos devidos e as áreas solicitadas concedidas a preços simbólicos”. (BRAGA, Ronaldo. *Investir no Maranhão: um ótimo negócio. Conjuntura Maranhense*. São Luís: SEPLAN, 2p. Disponível em: <<http://www.ma.gov.br/conjuntura/index003.php>>. Acesso em: 9 mar. 2006).

³⁰⁹ BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos. *Plano Plurianual 2004-2007: relatório anual de avaliação – exercício 2007 – ano base 2006*. Brasília: MP/SPI, 2007c, p. 19. (Ministério dos Transportes. Caderno 24).

Figura 22 - Mapa-síntese das políticas territoriais implantadas no Maranhão, 1981-2007.

Fonte: MARANHÃO, 2001, 2002 e 2007; Censo Demográfico de 2000; BRASIL, 2006a e 2007.

e, por isso, o governo maranhense está requerendo parcerias com a iniciativa privada visando à conclusão da agora denominada “Ferrovia da Integração Nacional”, o que culminará na redução de 100 km no transporte (atualmente feito exclusivamente por rodovias mal conservadas) da produção de soja da região de Balsas para Estreito e daí via ferrovias Norte-Sul e Carajás até o porto do Itaqui (em São Luís), por conseguinte, o frete será reduzido. Convém ressaltar que tal empreendimento já recebeu consultas do *Japan Bank for International Cooperation* (JBIC) e do Banco Mundial (BIRD)³¹⁰.

A ampliação e recuperação do porto do Itaqui a partir do programa Corredor Nordeste é outra prioridade estratégica. Neste caso, as obras almejam à construção dos berços 100 (320m de extensão, 14m de profundidade e capacidade para 80.000t) e 108, assim como a edificação do Terminal de Grãos do Maranhão (TEGRAM) que têm previsão de consumir R\$ 160 milhões. Com essa obra a capacidade de escoamento de mercadorias será incrementada porque “em cinco anos [...] será de 150 milhões de toneladas, e em 15 anos será de 200 milhões”³¹¹. Vale notar que em 2003 o complexo portuário de São Luís movimentou 70 milhões de toneladas (941.000 t de soja) e os chineses pretendem investir US\$ 2 bilhões em infra-estrutura no Brasil, sendo que a Ferrovia Norte- Sul tem chamado atenção da iniciativa privada

³¹⁰ Cf. VALEC conclui trecho da Norte- Sul, e FERROVIA é estratégica. *O Estado do Maranhão*, São Luís, 19 set. 1999, p. 10; GOVERNO quer concluir Norte-Sul. *O Estado do Maranhão*, São Luís, 19 out. 2003, p. 9; e, MARANHÃO. Gerência de Planejamento, Orçamento e Gestão. *Norte-Sul, Ferrovia da Integração*. São Luís: GEPLAN, [s.d.].

³¹¹ Conforme Fernando Fialho, então presidente da Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP. (In: CHINESES conhecem Porto do Itaqui. *O Imparcial*, São Luís, 16 nov. 2004, p. 3). Cf. Emap anuncia licitação para o terminal de grãos do Maranhão. Disponível em: <http://www.jornalpequeno.com.br/2007/11/4/Pagina_67062.htm>. Acesso em: 5 nov. 2007. O TEGRAM terá capacidade para 1.800.000 t, está incluído no PAC e tem previsão de início das obras em 2009 que serão concluídas em 2010. Ver. BRASIL investimentos. *Anuário Exame – Infra-estrutura 2007-2008*. São Paulo: Editora Abril, nov. 2007, p. 90 e 91. As obras do berço 100 estão previstas no PAC a um custo de R\$ 112 milhões. Foram iniciadas em 2006 pela EMAP, no entanto a execução se deparou com empecilho legal, ou seja “está atrasada ou paralisada em razão de ações que dependem do governo” e apesar disso a conclusão está prevista para 2009. Cf. BRASIL investimentos. *Anuário Exame – Infra-estrutura 2007-2008*. São Paulo: Editora Abril, nov. 2007, p. 90 e 91.

e, no caso do Maranhão, a empresa *China International Trust & Investment Corporation* (Citic) tem iniciado negociações com o governo estadual.

Essas duas prioridades vinculam-se a uma rede multimodal de transportes, a qual se tornou uma via especializada que articula rodovia de boa qualidade e ferrovia especializada a um complexo portuário, ampliando as possibilidades de incremento da área de produção de soja derivada do PRODECER III que foi implantada nos cerrados da região de Balsas e que se tornou estratégica³¹² com a “retomada do planejamento” tendo em vista que a “globalização e a abertura da economia têm colocado o aumento da produtividade e da competitividade como prioridades na ação governamental” (BRASIL, 2005b, p. 194). Neste caso, no Maranhão estão conformados oito terminais modais, sendo que nos municípios de Açailândia, Estreito, Imperatriz e Porto Franco a modalidade é o rodo-ferroviário, materializado pelas rodovias BR’s 010 e 230, articuladas aos 226 km da Estrada de Ferro Norte-Sul, no trecho entre Estreito e Pequiá (Açailândia), onde é conectada à Estrada de Ferro Carajás rumo ao complexo portuário da capital maranhense³¹³. Nesta localizam-se mais quatro terminais, cujas modalidades são a rodo-ferroviário-marítimo-aérea, a hidro-ferroviária, a hidroviária, e a multimodal propriamente dita da CVRD (Anexo G).

Uma terceira prioridade é a implantação de perímetros de irrigação da Baixada Ocidental Maranhense (4.406 hectares), do Tabuleiro de São

³¹² Tal estratégia, contudo, remonta ao início dos 1960 quando o governo federal buscava “colocar o sistema ferroviário em condições de atender satisfatoriamente à demanda decorrente da ampliação da indústria siderúrgica e do aumento de volume das exportações, assim como do escoamento da produção agrícola” ((RIBEIRO, Miguel A. C.; ALMEIDA, Roberto S. de. Estrutura espacial e modificações tecnológicas no sistema de transportes brasileiro. In: IBGE. *Brasil: uma visão geográfica nos anos 80*. Rio de Janeiro: IBGE, 1988, p. 200).

³¹³ O Complexo Portuário de São Luís é composto pelos portos do Itaqui (carga geral, afeto à Empresa Maranhense de Administração Portuária), Ponta da Madeira (privativo da CVRD) e o da ALUMAR (terminal privativo do consórcio que lhe dá o nome).

Bernardo³¹⁴ (1.506 ha – 1ª etapa – ou 28,45% de 5.292 hectares), e da Várzea do Rio Flores (500 hectares), os quais foram contemplados no programa Desenvolvimento da Agricultura Irrigada e dispõem de um total de 11.700 hectares que poderão ser explorados economicamente. A tais projetos foi adicionado o de Salangô (3.216 ha), que em conjunto consumirão R\$ 11.934.999 e foram remanejados para o programa Transferência da Gestão dos Perímetros Públicos de Irrigação do Ministério da Integração Nacional. Este visa à autogestão pelos usuários e que se considera

[...] mais eficaz para aumentar a produtividade das áreas beneficiadas, bem como para garantir a economia de água e a manutenção apropriada das estruturas, verificando-se, igualmente, uma significativa redução dos custos operacionais³¹⁵,

o que exigirá, contudo, um período de adequação na operação inicial dos novos projetos e de reorganização nos que já funcionam.

O PPA estadual também especifica a construção de pistas de pouso e decolagem nos municípios de Açailândia, Barreirinhas e Balsas, assim como a ampliação e modernização dos aeroportos de São Luís e Imperatriz que estão sendo negociadas, com vistas à inclusão no programa Desenvolvimento da Infra-Estrutura Aeroportuária, mais precisamente na ação Reforma e Ampliação de Aeroportos e Aeródromos de Interesse do Estado e que, decerto, concorrerão para o incremento do

³¹⁴ O Projeto de Irrigação Tabuleiros de São Bernardo (20.000 hectares) foi iniciado em 1987 a um custo de R\$ 20 milhões em uma área-piloto (5.000 ha), porém os “serviços de administração, operação e manutenção da infra-estrutura de uso comum só foram implementados em 2002” (BRASIL, 2005a, p. 261). Entre 2004 e 2005 este programa era a ação de Transferência da Gestão de Perímetros Irrigados, sendo que o mesmo está incluído no PAC e atém-se a uma área irrigada de 5.592 hectares que serão implantados a um custo total atualizado de R\$ 105 milhões, dos quais faltam R\$ 40 milhões, cujas obras têm previsão de serem concluídas em 2010. Cf. BRASIL investimentos. *Anuário Exame – Infra-estrutura 2007-2008*. São Paulo: Editora Abril, nov. 2007, p. 80 e 81.

³¹⁵ BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos. *Plano Plurianual 2004-2007: relatório anual de avaliação – exercício 2007 – ano base 2006*. Brasília: MP/SPI, 2007b, p. 64. (Ministério da Integração Nacional. Caderno 8).

Turismo e de negócios em geral³¹⁶.

Em termos de política de energia elétrica “estão previstos novos investimentos para atender a demanda de [...] projetos de grande porte, e garantir maior confiabilidade no atendimento dos atuais consumidores”³¹⁷, cujo destaque é o acréscimo de 120 km de Linha de Transmissão para expansão do Sistema de Transmissão Associado à Usina Hidrelétrica de Tucuruí e de 695 MVA de transformação de potência em subestações derivados do Programa Energia da Região Nordeste, além da implantação do Sistema de Transmissão entre Imperatriz e Samambaia (500 kV e 1.280 km), e o de Presidente Dutra-Teresina-Fortaleza II (Linha de Transmissão de 500 kV e aproximadamente 960 km e três subestações associadas com 2.250 MVA). Além disso, é vislumbrada a ampliação do programa Energia Cidadã “por meio da extensão de redes a localidades isoladas não supridas pela rede elétrica convencional [...] e/ ou [...] por meio de atendimentos descentralizados em áreas remotas” (MARANHÃO, 2003a, p. 55). A esse deverá ser acrescido o programa Luz para Todos, cuja cobertura de energia elétrica no estado do Maranhão em 31/12/2006 era de 41,04%, o que deverá ser universalizado até 2011 pelo Ministério de Minas e Energia.

Finalizando suas prioridades o PPA do Maranhão propõe a construção da Adutora do Italuís, com 45 km extensão, assim como do Sistema Adutor do Itapecuru (ITALUÍS II), que integra o programa Proágua Infra-Estrutura com o intuito de atender

³¹⁶ Como visto, o aeroporto da capital maranhense foi ampliado e modernizado com recursos do PRODETUR-NE I em 1999, e recebeu classificação de internacional em 2003. O Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (PROFAA), do Ministério da Defesa, celebrou convênio para ampliação e melhoria do aeroporto de Barreirinhas as quais foram estimadas em R\$ 8,1 milhões, mas um relatório de 21/03/2006 indicava que as obras tinham sido “70% executadas e 70,97% do orçamento faturado” (BRASIL. Banco do Nordeste do Brasil. *Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste – primeira fase (PRODETUR/NE I – Relatório Final de Projeto)*. Brasília: BNB, 2005). A agravante é que a ministra do turismo esteve nessa cidade no dia 26/06/2007 e anunciou que liberará R\$ 8 milhões para a construção desse aeroporto.

³¹⁷ Disponível em: <http://www.sinc.ma.gov.br/empreendimentos/razoes_investir/energia_eletrica.php>. Acesso em: 19 julho 2007.

a demanda de abastecimento de água tanto da população residente na capital do estado quanto dos investimentos do setor siderúrgico. Esses projetos, contudo, estão embargados devido aos problemas com o licenciamento ambiental e foram classificados como “sem alocação de recursos no Projeto de Lei Orçamentária Anual de 2008”³¹⁸.

Uma vez materializadas essas ações e programas dos planos plurianuais e que serão executados no período entre 2007 e 2011, pode-se inferir que o estado do Maranhão certamente ampliará a sua posição quanto à melhoria da acessibilidade, demanda de energia elétrica, incremento do Turismo, exportação de *commodities* (alumina, alumínio, bauxita, minério de ferro, soja em grãos) e capacidade de importação, o que será reforçado pela situação geográfica e o sistema logístico. Para tanto, o governo estadual deve buscar a melhoria da qualidade de vida de toda a sua população sob pena de inserir-se até 2020 em um dos três cenários indicados: o primeiro é o *vôo do guará-líder* que resultará do “dinamismo econômico e melhoria da qualidade de vida da população, com aumento e diversificação da indústria”. O segundo é o *ritmo do jurará* que implicará em “moderado crescimento da economia, combinado com persistência da pobreza e baixos indicadores sociais”. O terceiro é a *maldição do cazumbá* que significará “baixo crescimento da economia e permanência da pobreza e desigualdades sociais, com estagnação da indústria e limitação da agregação de valor e fragmentação dos elos das cadeias produtivas”³¹⁹.

³¹⁸ BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos. *Plano Plurianual 2004-2007: relatório anual de avaliação – exercício 2007 – ano base 2006*. Brasília: MP/SPI, 2007. (volume III – Anexo I – 2ª parte; Anexo II).

³¹⁹ Cf. FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO MARANHÃO. *Plano Estratégico de Desenvolvimento Industrial do Maranhão*. São Luís: FIEMA, 2003, p. 56, 66 e 75.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando-se que a superfície atual do estado do Maranhão foi conformada em 1920, corresponde a 331.983,293 km² de transição entre o clima úmido e o semi-árido, o que concorre para que a cobertura vegetal seja heterogênea e apresente características das macrorregiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, assim como enfatizando a implantação/ repercussão das políticas territoriais, a contar de 1942, procurou-se constatar que essas concorreram para a reorganização do espaço referido. Isto porque antes de 1920 as ações ativeram-se à formação e ocupação territoriais, sendo ressaltadas as necessidades de exploração econômica e integração do espaço a partir de alternativas em termos de transportes. Nas duas décadas seguintes, elas se dedicaram aos transportes uma vez que, em 1921, foram inaugurados 372 km da estrada de ferro entre São Luís e Caxias, os quais complementaram os 78 km existentes entre esta e a cidade de Cajazeiras. Um plano de construção de rodovias foi executado entre 1926-1929 e resultou em 1.904 km de estradas carroçáveis que interligaram a bacia do Itapecuru (área de ocupação antiga) ao vale do Mearim e ao centro-sul maranhense, mas os rios permaneciam responsáveis pela maior parte do tráfego de mercadorias e pelo escoamento de produtos, apesar do assoreamento e da má gestão das empresas de navegação fluvial. Na escala federal a prioridade era a integração nacional baseada em estradas, e o Plano Geral de Viação Nacional culminou na efetivação de 640 km na mencionada malha, entre 1930 e 1937, cuja extensão passou de 3.128 km para 3.768 km nesse período. Nos dois anos subseqüentes foram construídos 1.723 km de estradas carroçáveis na malha estadual, que totalizava 4.149 km. Em 1938 foram inaugurados mais 2 km de estrada de ferro entre Cajazeiras (MA) e Teresina (PI), que foram adicionados aos 450 km que ligam a primeira cidade à São Luís.

Ao principiar o ano de 1940, a organização do espaço maranhense se peculiarizava por ser dividido político-administrativamente em 65 municípios; pela população totalizar pouco mais de 1.237.000 habitantes, distribuindo-se estes de forma esparsa (3,81 habitantes/ km²) e se concentrando na zona rural; os transportes serem precários e, por isso, os rios permaneciam sendo as principais vias de penetração do litoral (São Luís – no norte) para o continente (bacia do Itapecuru, predominantemente), sendo que os sertões do sul se encontravam praticamente isolados; a economia ser sustentada em atividades de extração e criação de animais, apesar dos dois principais momentos de ascensão (cana-de-açúcar e algodão); possuir “fundos territoriais” estimados em aproximadamente 200.000 km² que foram considerados como passíveis de ocupação/ apropriação/ uso que incluíam a floresta pré-amazônica, babaquais e cerrados. Neste último caso, as políticas territoriais ganharam relevância e foram direcionadas para os projetos de colonização (1942 a 1979) e os de ordenação territorial (1972 a 1995), implicando na apropriação de 189.089 km², os quais correspondem a 94,54% dos citados fundos territoriais e a 56,95% do espaço maranhense.

Entre os projetos de ordenação territorial destacaram-se os empreendimentos da CVRD e da ALUMAR, os quais investiram aproximadamente US\$ 4,9 bilhões que requereram 892 km da Estrada de Ferro Carajás (77% no Maranhão), a ampliação da oferta de energia através da construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí, a instalação de dois portos especializados que exigiram melhorias no porto do Itaqui e, com efeito, 21 municípios ao longo dessa ferrovia ficaram sob a influência direta do primeiro que, como o segundo, teve relevada sua posição no mercado internacional de minério de ferro e de alumínio, respectivamente. Se tais empreendimentos resultaram em aumento de divisas para o governo estadual, houve também incremento dos

problemas de posse e uso do solo, além dos ambientais localizados principalmente nas cidades, a exemplo de Açailândia, Imperatriz, Santa Inês e São Luís.

As políticas territoriais incluíram, ainda, a implantação de 31 unidades de conservação e 17 terras indígenas, que somadas ao Centro de Lançamento de Alcântara impuseram restrição ao uso e à ocupação de 96.632,64 km² ou 29,10% da superfície maranhense, que ainda assim são submetidos a pressões por parte de garimpeiros, pecuaristas, fazendeiros, madeireiros, posseiros e até por movimentos sociais que questionam tal situação.

No Maranhão contemporâneo as políticas territoriais ampliaram o processo de ocupação/ apropriação e exploração econômica, em que, a partir da segunda metade da década de 1990, o Estado apresentou-se como o principal responsável pela indução de elementos e conteúdos, cujo dinamismo se expressa através do PRODECER III (390.000 hectares de um potencial estimado em 2.950.000 ha) que tem a produção destinada ao mercado externo de *commodities*, a disponibilidade de 4.198.459 hectares para projetos de assentamento (distribuídos em 157 municípios), a implantação de cinco Territórios Rurais (92.219,3 km² envolvendo 73 municipalidades), 136 Comunidades Quilombolas (283.198,65 hectares – subestimados – abrangendo 8.129 famílias em 50 municípios) e a ênfase nas políticas setoriais de transporte e energia elétrica dos planos plurianuais, sendo que estas últimas são ainda consideradas prioridades na primeira década do século XXI.

Como se tentou demonstrar, o conhecimento das políticas territoriais implantadas no estado em tela, entre 1942 e 2007, contribuiu tanto para a apreensão das transformações materializadas quanto para a reorganização do espaço maranhense, o que corroborou a tese da pesquisa e é sustentado em oito assertivas

a seguir. A primeira é que os projetos de colonização e os de ordenação territorial levados a efeito impuseram dinamismo em que novos núcleos de assentamento emergiram e cidades cresceram e redefiniram sua posição na rede urbana, pois eram 65 em 1940, 90 em 1970, que ascenderam para 130 em 1980, 136 em 1991 e 217 em 2000, de maneira que se distribuíram pelo referido território como, Açailândia, Balsas, Imperatriz e Santa Inês ganhando importância em detrimento daquelas que, a exemplo de Caxias e Codó, até então se sobressaíam ao longo da bacia do Itapecuru.

A segunda assertiva é que a mobilidade da força-de-trabalho e do epicentro do povoamento e econômico acompanhou tal movimento de forma gradativa e vinculada à melhoria do sistema de transportes que incluiu a navegação à vela/vapor, rodovias, ferrovias e mais recentemente a conformação de terminais modais. A terceira resultou dessa, implicando que a densidade demográfica, que era de 3,81 habitantes/ km² em 1940, passou para 16,91 hab./km² em 2000. A quarta refere-se à instalação de grandes empreendimentos agropecuários e madeireiros, os quais se apropriaram de áreas dos projetos de colonização e de ordenação territorial. A quinta é que esses projetos almejavam alavancar a Economia, contudo, na prática, e somados aos mencionados empreendimentos ampliaram o desmatamento e engendraram conflitos pela posse e uso da terra com pequenos produtores e índios, o que tem sido denunciado mediante manifestações capitaneadas por movimentos sociais que usam o expediente da pressão através de nove edições (1986 até 2006) da Romaria da Terra e das Águas, cuja última ressaltou o tema “Maranhão: grandes projetos desmatam e matam”. Foram discutidos “graves” problemas, a exemplo da concentração de terras, da poluição das águas, do desrespeito aos direitos humanos, e dos grandes projetos que “desmatam e matam”. Neste ponto, a Pecuária, a sojicultura, os projetos de colonização das décadas de 1960 e 1970, a implantação do

Centro de Lançamento de Alcântara, a construção da hidrelétrica de Estreito, as “fazendas” de camarão (carcinicultura), os projetos de irrigação e as indústrias siderúrgicas servem de eloqüente ilustração.

A sexta afirmação é que a revalorização das terras se acentuou e, devido à particularidade dos empreendimentos priorizados, dificultou-se ainda mais o acesso das pessoas com menor poder aquisitivo e com menos facilidades de obtenção de crédito bancário. A sétima implica que a sojicultura iniciou sua migração dos 2.950.000 hectares com potencial para a mesma e localizados no sul maranhense para os 1.500.000 hectares da região do Baixo Parnaíba, reproduzindo problemas sociais e ambientais. A oitava relaciona-se ao fato de que os projetos de assentamento, os territórios rurais, as comunidades quilombolas e os perímetros de irrigação poderão ser ampliados e otimizados, de modo que para alcançarem os objetivos, tanto os direitos quanto a qualidade de vida da população envolvida precisam ser garantidos, assim como os resultados dos atuais planos plurianuais (federal e estadual) devem ser monitorados pela sociedade, sob pena de que (mais uma vez) ações e metas sejam desvirtuadas, realocadas e/ ou fracassem.

Face ao analisado, o estado do Maranhão deve priorizar as melhorias das condições de vida da maioria da população, uma vez que, apesar do discurso oficial de que ele “se desenvolveu”, “os grandes empreendimentos são redentores”, existe “abundância” etc., o que se constata é o analfabetismo funcional que predomina, o índice de exclusão social é um dos mais elevados do Brasil e a população, que ganha até um salário mínimo, foi ampliada de 28,97% em 1980 para 39,81% em 2000 e 48,87% em 2005. Se tal prioridade não for levada a cabo e refletir ações e metas vinculadas, também, à apreensão/efetivação de políticas territoriais, decerto que o futuro dessa unidade da Federação será a fragmentação pela criação do estado do

Maranhão do Sul que poderá ficar com 49 municípios ou 43,98% da superfície da primeira, o que concorrerá para que ela seja incluída no cenário da “maldição do cazumbá” e todos percam a oportunidade de alçar no “vôo do guará-lider”.

REFERÊNCIAS

ABRANCHES, Dunshee de. *A esfinge do Grajaú*. Rio de Janeiro: Jornal do Brasil, 1959.

ABREU, Capistrano de. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975.

ABREU, Sílvio F. Observações sobre a Guiana Maranhense. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, ano 1, n. 4, p. 26-54, out./dez. 1939.

_____. O Estado do Maranhão. *Boletim Geográfico*, Rio de Janeiro, ano VII, n. 74, p. 743-745, out.1949.

AB'SÁBER, Aziz N. Contribuição à geomorfologia do Estado do Maranhão. *Notícia Geomorfológica*, Campinas, 3 (5): 35-45, abr.1960.

_____. *A Amazônia: do discurso à práxis*. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2004.

AYRES, Érico de O. J. *Processo e política atual de desmembramento municipal no Maranhão*. São Paulo, 2001. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

ALMEIDA, Alfredo W. B. de. *A ideologia da decadência: leitura antropológica a uma história da agricultura do Maranhão*. São Luís: Sioge/IPES, 1983.

_____. *Carajás: a guerra dos mapas*. Belém: Falangola, 1994.

AMARAL FILHO, Jair. *A economia política do babaçu: um estudo da organização da extrato-indústria do babaçu no Maranhão e suas tendências*. São Luís: SIOGE, 1990.

ANDRADE, Gilberto O. de. O Projeto de Colonização do Alto Turi (Maranhão). In: *Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros*, São Paulo: AGB, v. XVIII, p. 123-185. 1973.

ANDRADE, Manuel C. de. Os transportes e a rede urbana no Maranhão. *Boletim Geográfico*, Rio de Janeiro, v. 27, n. 202, p. 11-18, jan./fev. 1968.

_____. A dinâmica do povoamento e a ocupação do espaço geográfico maranhense. In: ANDRADE, M. C. de. *Nordeste. Espaço e Tempo*. Petrópolis: Vozes, p. 129-180, 1970.

_____. *Ensaio sobre a realidade maranhense*. São Luís: IPES, 1984.

_____. A ocupação territorial e a evolução das cidades e vilas brasileiras (século XVI-XVII). *Revista de História Municipal*, Recife: FIAM/CEHM, n. 6, dez. 1994.

ANDRADE, Maristela de P. *Os gaúchos descobrem o Brasil: os pequenos produtores agrícolas no sertão maranhense frente à implantação de projetos agropecuários*. São Paulo, 1982. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Faculdade de Filosofia,

Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

_____. *Terra de índio: identidade étnica e conflito em terras de uso comum*. São Luís: Edufma, 1999.

ARCANGELI, Alberto. *O mito da terra: uma análise da Colonização da Pré-Amazônia Maranhense*. São Luís: Edufma, 1987.

ASSELIN, Victor. *Grilagem: corrupção e violência em terras de Carajás*. Petrópolis: Vozes, 1982.

ASSUNÇÃO, Matthias R. "Histórias do Balaio": historiografia, memória oral e as origens da balaçada. *Revista História Oral*, [S.l.], n. 1, p. 67-89, jun. 1998.

AZEREDO, Luiz C. L. de. *Investimento em Infra-estrutura no Plano Plurianual (PPA) 2004-2007 – Uma visão geral*. Texto para Discussão, n. 1024, Brasília: IPEA, jun. 2004.

AZEVEDO, Aroldo de; MATTOS, Dirceu L. de. *Viagem ao Maranhão*. São Paulo: [s.n.], 1951.

BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978.

BECKER, Bertha K. *Amazônia*. São Paulo: Ática, 1990.

_____. Os eixos de integração e desenvolvimento e a Amazônia. *Revista Território*, Rio de Janeiro, ano 4, n. 6, p. 29-42, jan./jun. 1999.

_____. *Amazônia: geopolítica na virada do III milênio*. Rio de Janeiro: Garamond, 2004.

_____; EGLER, Cláudio. *Brasil – uma nova potência regional na economia-mundo*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1993.

BELLO FILHO, Wilson de B. *História do planejamento econômico no Maranhão: uma arqueologia dos planos estaduais de desenvolvimento*. São Luís, 1999. Dissertação (Mestrado em Políticas Públicas) - Universidade Federal do Maranhão.

BERTONE, Leonor F.; MELLO, Neli A. de. Perspectiva do ordenamento territorial no Brasil: dever constitucional ou apropriação política? In: STEINBERGER, Marília. (Org.). *Território, ambiente e políticas públicas espaciais*. Brasília: Paralelo 15 e LGE Editora, 2006, p. 125-147.

BESSA, Vagner de C. *Território e desenvolvimento: as ideologias geográficas no governo JK (1956-1960)*. São Paulo, 1994. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

BOMFIM, Paulo R. de A. *Território e movimento integralista: uma contribuição ao estudo das ideologias geográficas no pensamento autoritário das décadas de 1920-*

1930. São Paulo, 2001. Dissertação (Mestrado em Geografia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

____. *A ostentação estatística* (um projeto geopolítico para o território nacional: Estado e planejamento no período pós-64). São Paulo, 2007. Tese (Doutorado em Geografia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. *Projeto Grande Carajás: aspectos físicos, demográficos e fundiários*. Brasília: [s.n.], 1981.

____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Atlas do Estado do Maranhão*. Rio de Janeiro: IBGE, 1984.

____. Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis/Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Turismo do Maranhão. *Diagnóstico dos principais problemas ambientais do Estado do Maranhão*. IBAMA-PNMA/SEMATUR. São Luis: Lithograf, 1991a.

____. Presidência da República. *O desafio do desenvolvimento sustentável – Relatório do Brasil para a conferência das Nações Unidas sobre meio ambiente e desenvolvimento*. Brasília: Cima, 1991b.

____. Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal/Programa Nacional do Meio Ambiente. *Os ecossistemas brasileiros e os principais macrovetores de desenvolvimento: subsídios ao planejamento da gestão ambiental*. Brasília: MMA, 1995.

____. *Macrodiagnóstico da zona costeira na escala da União*. Brasília: MMA/PNGC, 1996.

____. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. *Identificação de oportunidades de investimentos públicos e/ou privados – Estudo dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (Programa Brasil em Ação)*. Brasília: BNDES/Consórcio Brasileira, 2000. (Relatório Síntese - Tomo I).

____. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. *Identificação de oportunidades de investimentos públicos e/ou privados – Estudo dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (Programa Brasil em Ação)*. Brasília: BNDES/Consórcio Brasileira, 2000a. (Relatório Síntese - Tomo II).

____. Ministério do Meio Ambiente/ Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. *GEOBRASIL 2002 – Perspectivas do Meio Ambiente no Brasil*. Brasília: Edições IBAMA, 2002a.

____. *Plano de Manejo do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses*. Brasília: MMA/IBAMA/GEPLAN-MA, 2002b.

____. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. *Plano Brasil – participação e inclusão (PPA 2004-2007)*. Brasília: MP, 2003a.

____. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. *Plano Plurianual 2004-2007* (Lista de Projetos de Infra-estrutura). Brasília: MP-SPI, 2003b.

____. *Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza – SNUC*: lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000; decreto nº 4.340, de 22 de agosto de 2002. 5. ed. aum. Brasília: MMA/SBF, 2004a.

____. *Programa de ação nacional de combate à desertificação e mitigação dos efeitos da seca*: PAN-Brasil. Brasília: Ministério do Meio Ambiente/ Secretaria de Recursos Hídricos, 2004b.

____. Ministério do Desenvolvimento Agrário. *Referências para a gestão social de territórios rurais (documento institucional nº 3)*. Brasília: MDA/SDT, 2005a.

____. *Brasil: o estado de uma nação*. Rio de Janeiro: IPEA, 2005b.

____. Ministério do Desenvolvimento Agrário. *Desenvolvimento agrário como estratégia*: balanço MDA, 2003-2006. Porto Alegre: Nead, 2006a.

____. Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba – CODEVASF. *Plano de Ação para o Desenvolvimento Integrado da Bacia do Parnaíba, PLANAP*: Atlas da Bacia do Parnaíba. Brasília: TDA Desenho & Arte Ltda, 2006b.

____. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos. *Relatório Anual de Avaliação do Plano Plurianual 2004-2007 – exercício 2006 – ano base 2005*. Brasília: MP/SPI, v. I, 2006c.

____. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos. *Plano Plurianual 2004-2007: relatório anual de avaliação – exercício 2007 – ano base 2006*. Brasília: MP/SPI, 2007a (Ministério da Ciência e Tecnologia. Caderno 3).

____. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos. *Plano Plurianual 2004-2007: relatório anual de avaliação – exercício 2007 – ano base 2006*. Brasília: MP/SPI, 2007b (Ministério da Integração Nacional. Caderno 8).

____. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos. *Plano Plurianual 2004-2007: relatório anual de avaliação – exercício 2007 – ano base 2006*. Brasília: MP/SPI, 2007c (Ministério dos Transportes. Caderno 24).

____. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos. *Plano Plurianual 2004-2007: relatório anual de avaliação – exercício 2007 – ano base 2006*. Brasília: MP/SPI, 2007d (Secretarias Especiais. Caderno 26).

____. *Reservas Extrativistas – instrumentos de conservação e desenvolvimento sustentado*. 2. ed. Brasília: CNPT/IBAMA. [s.d.]a. (Série Venha Mais).

____. Ministério do Desenvolvimento Agrário. *Desenvolvimento sustentável de*

territórios rurais – desenvolvimento com todos. Brasília: MDA/SDT. [s.d.]b, n.p.

_____. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. *Ações federais 1995-2002 - Maranhão*. Brasília: MPOG, [s.d.]c.

BRESSAN, Delmar. *Gestão racional da natureza*. São Paulo: Hucitec, 1996.

BRITO, Bárbara M. B. de; SILVEIRA, Antonio H. P. Parceria público-privada: compreendendo o modelo brasileiro. *Revista do Serviço Público*, Brasília: ENAE, v. 56, n. 1, p. 07-21, jan./mar. 2005.

CABRAL, Maria do S. C. *Caminhos do gado: conquista e ocupação do Sul do Maranhão*. São Luís: Sioge, 1992.

CALDEIRA, José de R. C. Mudanças sociais no Maranhão. *Ciência e Cultura*, São Paulo, 32 (6): 699-713, jun. 1980.

_____. *As interventorias estaduais no Maranhão: um estudo sobre as transformações políticas regionais no pós 30*. Campinas, 1981. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas.

_____. *Origens da indústria no sistema agro-exportador maranhense, 1875/1895: um estudo microsociológico da instalação de um parque fabril em região do nordeste brasileiro no final do século XIX*. São Paulo, 1989. Tese (Doutorado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

CALMON, Kátia M. N.; GUSSO, Divonzir A. A experiência de avaliação do plano plurianual (PPA) do governo federal no Brasil. In: *Planejamento e Políticas Públicas*, Brasília: IPEA, nº 25, p. 5-41, jun./dez. 2002.

CANEDO, Eneida V. da S. O. *Organização do espaço agrário maranhense até os anos 80 - a distribuição da terra e atividades agrícolas*. São Luís: Edição do Autor, 1993.

CARNEIRO, Marcelo S et alii. A reforma da miséria e a miséria da reforma: notas sobre assentamentos e ações chamadas de reforma agrária no Maranhão. *Revista Políticas Públicas*, São Luís, v. 2, n. 2, p. 101-132, jul./dez. 1996.

CARDOSO, Clodoaldo. *Pastos Bons*. Rio de Janeiro: IBGE, 1947. (Série Municípios Maranhenses).

CARVALHO, Carlota. *O Sertão*. Rio de Janeiro: Obras Científicas e Literárias, 1924.

CARVALHO, Otamar de. Nordeste: a falta que o planejamento faz. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. (Org.). *Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional*. São Paulo: Editora UNESP e ANPUR, 2003, p. 303-366.

CASAL, Aires. *Corografia brasílica*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1976.

CASTRO, Jorge Abrahão de et alii. *Análise da evolução e dinâmica do gasto social federal: 1995-2001*. Texto para Discussão, n. 988, Brasília: IPEA, out. 2003.

CAVALCANTI FILHO, Sebastião B. *A questão jesuítica no Maranhão colonial (1622-1759)*. Recife, 1988. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Pernambuco.

COELHO, Elizabeth M. B. *A política indigenista no Maranhão provincial*. Natal, 1989. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais), Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

_____. *Territórios em confronto: a dinâmica da disputa pela terra entre índios e brancos no Maranhão*. São Paulo: Hucitec, 2002.

CONCEIÇÃO, M. *Essa terra é nossa*. Petrópolis: Vozes, 1980.

COSTA, Wanderley M. da. *Levantamento e avaliação das políticas federais de transporte e seu impacto no uso do solo na região costeira*. Brasília: MMA/ PNGC, 1995, v. 7.

_____. *O Estado e as políticas territoriais no Brasil*. 6. ed. São Paulo: Contexto, 1997.

_____. *Ordenamento do Território: concepção e prática*. São Paulo. Dig. 2005. 15p. No prelo.

COSTA, Wagner C. da. *Sob o signo da morte: o poder oligárquico de Victorino a Sarney*. São Luís: Edufma, 2006.

COSTA, Lúcia C. da. *Os impasses do estado capitalista: uma análise sobre a reforma do Estado no Brasil*. Ponta Grossa: UEPG; São Paulo: Cortez, 2006.

COSTA FILHO, João E. *Aspectos históricos e conjunturais da indústria maranhense*. São Luís: IPES/SEPLAN, 1978.

_____. *Comércio externo do Maranhão*. São Luís: IPES, 1982.

COSTA, Sílvia C. M. *A ALCOA no Maranhão e o Desenvolvimento Socioeconômico Regional*. São Luís, 2003. Dissertação (Mestrado em Políticas Públicas) - Universidade Federal do Maranhão.

CHAPUÍ, Eugênia M. *A construção da Base de Alcântara e sua implicação na vida da população local*. São Luís, 1995. Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso em Geografia) - Universidade Federal do Maranhão.

D'ABBEVILLE, Claude. *História da missão dos padres capuchinhos na Ilha do Maranhão e terras circunvizinhas*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1975. [1614].

D'EVREUX, Ivo. *Viagem ao norte do Brasil*. Rio de Janeiro: F. Bastos, 1969.

DIEGUES JÚNIOR, Manuel. O bumba-meu-boi. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 21, n. 1, p. 111-114, jan./mar. 1959.

DIAS JR, Oscar P. Oportunidades e dificuldades. In: REUNIÃO ANUAL DA SOCIEDADE BRASILEIRA PARA O PROGRESSO DA CIÊNCIA, 47., 1995, São Luís. *Anais...* São Luís: Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência, 1995. v. I, p. 255-258.

DINIZ FILHO, Luís L. *Território e destino nacional: ideologias geográficas e políticas territoriais no Estado Novo (1937-1945)*. São Paulo, 1993. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

DROULERS, M.; MAURY, P. Colonização da amazônia maranhense. *Ciência e Cultura*, 33 (8): 1003-1050, ago. 1981.

DROULERS, M. *L'Amazonie vers un développement durable*. Paris: Armand Colin, 2004.

EGLER, Eugênia Gonçalves. Distribuição da população do Estado do Maranhão em 1940. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 13, n. 1, p. 71-84, jan./mar. 1951.

ELIAS, Denise. Fronteiras em mutação no Brasil agrícola. In: FELDMAN, Sarah; FERNANDES, Ana. (Org.). *O urbano e o rural no Brasil contemporâneo*. Salvador: EDUFBA, 2007, p. 135-151.

FAORO, Raymundo. *Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro*. 10. ed. São Paulo: Globo, 1996.

FEITOSA, Antônio C. Dinâmica dos processos geomórficos da área costeira a nordeste da ilha do Maranhão. Rio Claro- SP, 1996. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho.

FERNANDES, Henrique C. *Administrações maranhenses: 1822-1929*. 2. ed. São Luís: Instituto Geia, 2003. [1929].

FERNANDES, J. Silvestre. Baixada Maranhense. *Boletim Geográfico*, Rio de Janeiro, ano V, n. 53, p. 545-558, ago.1946.

FERNANDES, Xavier. *Topônimos e gentílicos*. Porto: Nacional, 1943.

FERREIRA, Antônio J. de A. *A estrutura espacial urbana maranhense*. São Luís, 1989. Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso em Geografia) - Universidade Federal do Maranhão.

____. Totalidade e território: uma atualização? In: CARLOS, Ana F. A. (Org.). *Milton Santos - obra revisitada*. São Paulo: Hucitec, 1996, p. 241-247.

____. O Estado enquanto agente social do urbano. *Revista Geousp*, São Paulo, n. 4,

1998, p. 27-37.

_____. *O Estado e as políticas do urbano em São Luís*. São Paulo, 1999. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

_____. O babaçu enquanto alternativa energética no Maranhão: possibilidades. *Ciências Humanas em Revista*, São Luís: Edufma, v. 3, n. 2, p. 187-202, 2005.

_____. O Estado do Maranhão do Sul: velha idéia e realidade? *Ciências Humanas em Revista*, São Luís: Edufma, v. 4, n. 2, p. 137-152, 2006.

FERREIRA, Benedita. *As relações cidade/campo no vale do Tocantins: o caso de Imperatriz no Maranhão*. São Paulo, 1995. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

FERREIRA, Maria da G. R. Expansão da soja e logística dos transportes no sul do Estado do Maranhão. In: ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS, 14., 2006. Rio Branco. *Anais*. Rio Branco: Associação dos Geógrafos Brasileiros, 2006. 15p. CD-ROM.

_____. *A dinâmica da expansão da agricultura moderna e suas repercussões sobre a pequena produção agrícola: as novas formas de organização do espaço na região de Balsas-MA*. Rio de Janeiro, 2008. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO MARANHÃO. *Plano Estratégico de Desenvolvimento Industrial do Maranhão*. São Luís: FIEMA, 2003.

FIGUEIREDO, Roberta M. B. de. *Fronteira e Identidade: um estudo sobre os deslocamentos dos chamados “maranhenses” para o sudoeste do Pará como estratégia de manutenção da condição camponesa*. São Luís, 2000. Dissertação (Mestrado em Políticas Públicas) - Universidade Federal do Maranhão.

FREITAS, Antônio C. R. de. A crise ecológica na agricultura do Estado do Maranhão e a produção familiar. *Revista de Políticas Públicas*, São Luís, v. 3, n. 1/2, jan./dez. 1999.

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. 11. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1971. [1959].

GAIOSO, Raimundo José de S. *Compêndio histórico-político dos princípios da lavoura do Maranhão*. Rio de Janeiro: Livros do Mundo Inteiro, 1970. [1818].

GALVÃO, Antonio C. F.; BRANDÃO, Carlos A. Fundamentos, motivações e limitações da proposta governamental dos “Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento”. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. (Org.). *Regiões e cidades, cidades nas regiões – o desafio urbano-regional*. São Paulo: Editora UNESP, 2003, p. 187-205.

GALVÃO, Roberto. Introdução ao conhecimento da área maranhense abrangida pelo plano de valorização econômica da Amazônia. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, ano XVII, n. 3, p. 239-297, jul./set. 1955.

GARCIA, Ronaldo C. *A reorganização do processo de planejamento do governo federal: o PPA 2000-2003*. Texto para Discussão, n. 726, Brasília: IPEA, maio 2000.

GIORDANO, Samuel Ribeiro. Competitividade regional e globalização. São Paulo, 1999. Tese (Doutorado em Geografia). Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

GISTELINCK, Franz. *Carajás, usinas e favelas*. São Luís: Edição do Autor, 1989.

GODÓIS, Antônio B. de. *História do Maranhão*. São Luís: Ramos de Almeida, 1904.

GOMES, José P. T. *Formação econômica do Maranhão: uma proposta de desenvolvimento*. São Luís: FIPES, 1981.

_____. Síntese histórica da formação urbana de São Luís. *Revista FIPES*, São Luís, v. 3, n. 2, p. 17-25, jul./dez. 1988.

GONÇALVES, Maria de F. da C. *A Reinvenção do Maranhão Dinástico*. São Luís: Edições UFMA; PROIN (CS), 2000.

GRÖSS, Martins. As experiências feitas na diocese de Balsas. In: ALMEIDA, Alfredo W. B. (Org.). *Cadernos Tempos Novos*. São Luís: CPT, 1998, p.181-189.

HARVEY, David. *O novo imperialismo*. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

KATZ, Fred; LIMA, Policarpo. O pólo dinâmico do Maranhão: o relativo isolamento e a diversificação. *Cadernos de Estudos Sociais*, Recife, v. 10, n. 1, p. 75-96, jan./jun. 1994.

KANDIR, Antônio. A recuperação da capacidade estratégica de planejamento e ação do Estado: a experiência do Brasil em Ação. *Parcerias Estratégicas*, Brasília, v. 1, n. 4, p. 27-38, dez. 1997.

KELLER, Francisca I. V. O homem da frente de expansão: permanência, mudança e conflito. *Revista de História*, v. 51, n. 102, p. 665-709, 1975.

LAKATOS, Eva M.; MARCONI, Marina de A. *Metodologia do trabalho científico*. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2001.

LAUANDE, José C. C. O Centro de Lançamento de Alcântara. In: REUNIÃO ANUAL DA SOCIEDADE BRASILEIRA PARA O PROGRESSO DA CIÊNCIA, 47., 1995, São Luís. *Anais...* São Luís: Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência, 1995. v. I, p. 236.

LEMONS, José de J. S. Inserção do Maranhão no semi-árido brasileiro. In: CONGRESSO DA SOCIEDADE BRASILEIRA DE ECONOMIA, ADMINISTRAÇÃO E

SOCIOLOGIA RURAL, XLV., 2007, Londrina, Anais. Londrina: Sociedade Brasileira de Economia, Administração e Sociologia Rural, 2007, 20p.

LESBAUPIN, Ivo. (Org.). *O desmonte da nação: balanço do Governo FHC*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1999.

LIMA, Carlos. *História do Maranhão*. Brasília: Senado Federal, 1980.

LIMA JUNIOR, Heitor M. *Colonização de fronteira agrícola: um modelo de desenvolvimento rural*. São Luís: Edufma, 1987.

LOPES, Raimundo. *Uma região tropical*. Rio de Janeiro: Fon-fon & Seleta, 1970.

MACEDO, Eurico T. de. *O Maranhão e suas riquezas*. São Paulo: Siciliano, 2001. [1947].

MAY, Peter H. *Palmeiras em chamas; transformação agrária e justiça social na zona do babaçu*. São Luís: EMAPA/FINEP/Fundação Ford, 1990.

MALUF, R. S. J. *A expansão do capitalismo no campo: o arroz no Maranhão*. Campinas, 1977. Dissertação (Mestrado) - Universidade de Campinas.

MARANHÃO (Estado). Superintendência de Desenvolvimento do Maranhão. *Novo zoneamento do Estado do Maranhão*. São Luís: SUDEMA, 1972.

_____. Secretaria de Coordenação e Planejamento. *Política de desenvolvimento urbano: tipologia de cidades*. São Luís: SEPLAN, 1979.

_____. Secretaria de Trabalho e Desenvolvimento Urbano/Coordenadoria de Política Habitacional. *Diagnóstico habitacional do Estado do Maranhão*. São Luís: STDU, 1988.

_____. Secretaria de Planejamento/Instituto de Pesquisas Econômicas e Sociais. *Indicadores econômicos e sociais - 1985/1996*. São Luís: IPES, 1998.

_____. Gerência de Planejamento e Desenvolvimento Econômico. *Identificação de oportunidades de investimentos no Estado do Maranhão: Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto do Itaqui e do Distrito Industrial de São Luís (Sumário executivo)*. São Luís: GEPLAN, 2001.

_____. *Atlas do Maranhão*. Gerência de Planejamento e Desenvolvimento Econômico. São Luís: GEPLAN, 2002.

_____. Gerência de Planejamento, Orçamento e Gestão. *Um Maranhão humano e desenvolvido (Plano Plurianual 2004/2007)*. São Luís: GEPLAN, 2003a.

_____. Gerência de Estado de Agricultura, Pecuária e Desenvolvimento Rural. *Zoneamento Costeiro do Estado do Maranhão*. São Luís: GEAGRO/IICA, 2003b.

_____. Secretaria de Estado de Planejamento e Orçamento. *Relatório de Avaliação*

Anual PPA-2004/2007: exercício 2007 – ano base 2006. São Luís: SEPLAN, 2007.

_____. Instituto Maranhense de Estudos Socio-econômicos e Cartográficos. *Maranhão em dados 2005.* São Luís: IMESC, 2007a.

MARQUES, César A. *Dicionário histórico-geográfico da província do Maranhão.* Rio de Janeiro: Fon-Fon & Seleta, 1970. [1870].

MARTIN, André R. *As fronteiras internas e “questão regional” no Brasil.* São Paulo, 1993. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

_____. *Brasil, geopolítica e poder mundial – o anti-Golbery.* São Paulo, 2007. Tese (Livre Docência). Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

MARTINS, José de S. *A militarização da questão agrária no Brasil – terra e poder: o problema da terra na crise política.* 2. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 1985.

MEIRELES, Mário M. *História do Maranhão.* 3. ed. São Paulo: Siciliano, 2001. [1960].

_____. *História do comércio do Maranhão.* São Luís: Associação Comercial do Maranhão/Lithograf, 1992, 4º v.

_____. *Dez estudos históricos.* São Luís: ALUMAR, 1994.

MELLO, Neli A. de. *Avanços e recuos da política ambiental.* 12p. Disponível em: <www.cfh.ufsc.br/~eng/MR-avanco-recuo-politicamb.htm>. Acesso em: 16 jun. 2000.

_____. *Políticas públicas territoriais na Amazônia brasileira.* Conflitos entre conservação ambiental e desenvolvimento, 1970-2000. São Paulo, 2002. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Universidade de São Paulo/ Universidade de Paris X Nanterre.

_____. Contradições territoriais: signos do modelo aplicado na Amazônia. *Sociedade e Estado*, Brasília, v. 18, n. 1/2, p. 339-360, jan./dez. 2003.

MENDES, Antônio M. de C. *Monografia do babaçu.* São Luís: CEPA, 1979.

MESQUITA, Benjamin A. de. A crise da economia do babaçu no Maranhão (1920-1980). *Revista de Políticas Públicas*, São Luís, v.2, n. 2, p. 61-76, jul./dez. 1996.

MIRANDA, Aurora A. B. de. *O Processo de Luta dos Trabalhadores Rurais pela Reforma Agrária no Estado do Maranhão – o caso do MST.* São Luís, 2003. Dissertação (Mestrado em Políticas Públicas) – Universidade Federal do Maranhão.

MIYAMOTO, Shiguenoli. *O pensamento geopolítico brasileiro (1920-1980).* São Paulo, 1981. Dissertação (Mestrado). Departamento de Ciências Sociais, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

MORAES, Antônio C. Robert. *Meio ambiente e ciências humanas.* São Paulo:

Hucitec, 1994.

_____. *Ideologias geográficas - espaço, cultura e política no Brasil*. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. *Bases da formação territorial do Brasil: o território colonial brasileiro no "longo" século XVI*. São Paulo: Hucitec, 2000.

_____. *Território e história no Brasil*. São Paulo: Hucitec, 2002.

_____. Ordenamento territorial: uma conceituação para o planejamento estratégico. In: Ministério da Integração Nacional/ Secretaria de Políticas de Desenvolvimento Regional. *Anais da Oficina sobre a Política Nacional de Ordenamento Territorial, realizada em Brasília, em 13-14 de novembro de 2003*. Brasília: MIN/ SPDR, 2005, p. 43-47.

_____.; COSTA, Wanderley M. da. *Geografia crítica - a valorização do espaço*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1987.

MORAIS, José de. *História da Companhia de Jesus na extinta província do Maranhão e Pará*. Rio de Janeiro: Tip. do Comércio, 1860.

MOURA, João G.; MOURA, Eunice P. Finanças públicas e eficiência privada no Estado do Maranhão. *Revista Políticas Públicas*, São Luís, v. 5, n. 1/2, p. 6-21, jan./dez. 2001.

MUNIZ, Francisca H. A vegetação da região de transição entre a Amazônia e o Nordeste, diversidade e estrutura. In: MOURA, Emanuel G. de. (Org.). *Agroambientes de transição – entre o trópico úmido e o semi-árido do Brasil; atributos; alterações; uso na produção familiar*. São Luís: UEMA, 2004, p. 53-69.

OLIVEIRA, Adalberto L. R. de. *Messianismo Canela: entre o indigenismo de Estado e as estratégias do desenvolvimento*. São Luís, 2006. Tese (Doutorado em Políticas Públicas). Centro de Ciências Sociais, Universidade Federal do Maranhão.

OREN, David C. Uma reserva biológica para o Maranhão. *Ciência Hoje*, Rio de Janeiro, v. especial (Amazônia), dez. 1991, p. 90-99.

PAXECO, Fran. *Geografia do Maranhão*. São Luís: Teixeira, 1922.

PACHECO, Marcos A. B. *A Questão Ambiental com Direito Social: o caso do relatório de impacto ambiental do Centro de Lançamento de Alcântara*. São Luís, 2000. Dissertação (Mestrado em Políticas Públicas) - Universidade Federal do Maranhão.

PAGNOCCHESCHI, Bruno; BERNARDO, Maristela. Política ambiental no Brasil. In: STEINBERGER, Marília. (Org.). *Território, ambiente e políticas públicas espaciais*. Brasília: Paralelo 15 e LGE Editora, 2006, p. 101-123.

PALHANO, Raimundo N. S. *O poder público e a questão do desenvolvimento econômico maranhense (1956-1963)*. São Luís: IPES, 1983.

PENHA, Eli A. *A criação do IBGE no contexto de centralização política do Estado Novo*. Rio de Janeiro: FIBGE, 1993.

PEREIRA, Luís C. B. Do Estado patrimonial ao gerencial. In: SACHS, Ignacy. (Org.). *Brasil: um século de transformações*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001, p. 222-259.

PEREIRA, Mirlei F. V.; KAHIL, Samira P. Território e neoliberalismo no Brasil: as parcerias público-privado e o uso corporativo do território. In: COLÓQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA, 9., 2007, Porto Alegre. Programa de las Sesiones. Porto Alegre: [s.n.], 28 maio/ 1 jun. 2007, 12p. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/9porto/mirlei.htm>>. Acesso em: 19 jun. 2007.

PESSOA, Eneuton D.; MARTINS, Marcilene. A dinâmica econômica e condições de vida da população maranhense no período 1970-1990. *Revista Políticas Públicas*, São Luís, v. 2, n. 2, p. 015-038, jul./dez. 1996.

PIRES, F. O. C. *O arroz no Maranhão*. São Luís: Sioge, 1975.

PIRES, José C. *A organização do espaço no mundo tropical: o caso da área atravessada pela Estrada de Ferro Carajás, Amazônia Oriental*. São Paulo, 1995. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

PIRES, Mauro O. *Desenvolvimento e sustentabilidade: um estudo sobre o Programa de Cooperação Nipo-Brasileira para o Desenvolvimento dos Cerrados (PRODECER)*. Brasília, 1996. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Instituto de Ciências Humanas, Universidade de Brasília.

PUNTONI, Pedro. *A guerra dos bárbaros: povos indígenas e a colonização do sertão nordeste do Brasil, 1650-1720*. São Paulo: Hucitec, 2002.

RANGEL, Ignácio M. Maranhão: antigo e novo. *Revista FIPES*, São Luís, 4 (1): 17-25, jan./jun. 1989.

RIBEIRO, Francisco de P. *Memórias dos sertões maranhenses*. São Paulo: Siciliano, 2002.

RODRIGUES, Elza F. As funções regionais e a zona de influência de São Luís. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, ano 35, n. 4, p. 67-97, out./dez. 1971.

ROSA, Mariza Andrade M. *Políticas de Educação Tecnológica no Maranhão: o caso do CEFET*. São Luís, 1996. Dissertação (Mestrado em Políticas Públicas) – Universidade Federal do Maranhão.

ROSA, Maria Cristina. *Conservação da natureza, políticas públicas e reordenamento do espaço: contribuição ao estudo das políticas ambientais no Paraná*. São Paulo, 2000. Tese (Doutorado em Geografia). Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

RÜCKERT, Aldomar A. A política nacional de ordenamento territorial – Brasil – uma política territorial contemporânea em construção. In: COLÓQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA, 9., Porto Alegre. *Programa de las Sesiones*. Porto Alegre: [s.n.], 28 maio - 1 jun. 2007. 17p. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/9porto/aldomar.htm>>. Acesso em: 19 jun.2007.

SADER, Maria R. C. de T. *Espaço e luta no bico do papagaio*. São Paulo, 1986. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

SAMPAIO, Teodoro. *O tupi na geografia nacional*. 5. ed. São Paulo: Nacional, 1987.

SANTOS, Jorge H. S. dos. *Lençóis maranhenses atuais e pretéritos: um tratamento espacial*. Rio de Janeiro, 2008. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

SANTOS, Ludgard C. *O Plano Plurianual (1996-1999) como Estrutura de Política Regional*. São Luís, 2000. Dissertação (Mestrado em Políticas Públicas) - Universidade Federal do Maranhão.

SANTOS, Maria J. M. L. dos. *Geografia histórica da província do Maranhão nas primeiras décadas do século XIX*. Trabalho de Geografia Individual. São Paulo, 2007. Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

SANTOS, Milton. *Espaço e sociedade: ensaios*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1979.

_____. O retorno do território. In: SANTOS, M.; et alii. (Orgs.). *Território – globalização e fragmentação*. São Paulo: Hucitec-Anpur, 1994, p. 15-20.

_____. *A natureza do espaço*. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____; SILVEIRA, Maria L. *Brasil: território e sociedade no limiar do século XXI*. Rio de Janeiro: Record, 2001.

_____; et alii. *Território, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial*. 2. ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.

SERRA, Geraldo; ZANCHETI, Sílvio M. O Nordeste e a política urbana (1976-1984). *Revista Econômica do Nordeste*, Fortaleza, v. 17, n. 2, p. 225-253, abr./jun. 1986.

SILVA, José R. da Costa. *Aspectos conjunturais da pesca maranhense*. São Luís: IPES, 1980.

SILVA, Hilda da. Mudança de população: um estudo de pequenas cidades dos estados do Maranhão, Pernambuco e São Paulo no Brasil. *Boletim Geográfico*, Rio de Janeiro, 34 (250): 5-36, jul./set. 1976.

SILVA, Luís A. V. da. *História da Independência da Província do Maranhão*. 2. ed. Rio de Janeiro: Companhia Editora Americana, 1972.

- SILVA, Moacir M. F. *Geografia dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1949.
- SHAW, E. V.; DARNELL, J. L. Uma região fronteiriça no Brasil — o sudoeste do Maranhão. *Boletim Geográfico*, Rio de Janeiro, ano IV, n° 37, 570-581, abr. 1946.
- SOARES, Maria T. de S. Alguns aspectos da evolução econômica do Maranhão no século XX. *Boletim Geográfico*, Rio de Janeiro, ano XV, n. 139, p. 444-458, jul./ago. 1957.
- SOUSA, Salviana de M. P. S. *Reforma Sanitária no Maranhão: mudança e conservação no processo de organização e de gerenciamento dos serviços de saúde*. São Luís, 1996. Dissertação (Mestrado em Políticas Públicas) – Universidade Federal do Maranhão.
- SOUZA, Wellington Cunha de. Entrevista concedida a Antonio José de Araújo Ferreira. Balsas, 23 mar. 2006.
- SPIX, Johann B. von; MARTIUS, Carl F. P. von. *Viagem pelo norte do Brasil – 1817-1820*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1981. [1828].
- STUDART FILHO, Carlos. *Fundamentos geográficos e históricos do Estado do Maranhão e Grão Pará*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1959.
- THÉRY, Hervé; MELLO, Neli A. de. *Atlas do Brasil: disparidades e dinâmicas do território*. São Paulo: Edusp, 2005.
- TSUJI, Tetsuo. *O desafio tecnológico das regiões menos desenvolvidas: o caso do Maranhão*. São Luís: Edufma, 1981.
- _____. *Cenários do Maranhão para o ano 2007*. São Luís: Edufma, 1993.
- _____; et alii. Os grandes projetos industriais e seus impactos sobre a ciência e a tecnologia do Maranhão. *Cadernos de Pesquisa*, São Luís: PPPG/UFMA, v. 2, n.1, p. 5-56, jan./jun. 1986.
- TROVÃO, José R. *“Ilha” latifundiária na Amazônia Maranhense*. São Luís: Edufma, 1989.
- UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO/ SUPERINTENDÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA. *Necessidades de treinamento de mão-de-obra em áreas de influência do Programa Grande Carajás – Maranhão*. São Luís, CORSUP/Edufma, 1990.
- VALVERDE, Orlando. Geografia econômica e social do babaçu no Meio-Norte. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, ano XIX, n. 1, p. 381-420, out./dez. 1957.
- _____. O arroz no Maranhão. *Boletim Carioca de Geografia*, Rio de Janeiro, n. 16, p. 1-29, 1963/64.
- VELHO, Otávio G. *Frentes de expansão e estrutura agrária*. 2. ed. Rio de Janeiro:

Zahar Editores, 1981.

VIEIRA FILHO, Domingos. Estudos geográficos no Maranhão. *Boletim Geográfico*, Rio de Janeiro, ano XII, n. 119, p. 207-221, mar./abr. 1954.

VIVEIROS, Jerônimo. *História do comércio do Maranhão - 1612/1895*. São Luís: Associação Comercial do Maranhão/ Lithograf, 1º v. 1992. [1954].

_____. *História do comércio do Maranhão - 1612-1895*. São Luís: Associação Comercial do Maranhão/ Lithograf, 2º v. 1992a. [1954].

_____. *História do comércio do Maranhão - 1896-1934*. São Luís: Associação Comercial do Maranhão/ Lithograf, 3º v. 1992b. [1954].

WAIBEL, Leo. As zonas pioneiras do Brasil. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, ano XVII, n. 4, p. 389-422, out./dez. 1955.

WALLE, Paul. *Au Brésil – Du São Francisco a l'Amazone*. Paris: Guilmoto, 1910.

ANEXOS

ANEXO A – Municípios Maranhense com Características de Semi-árido Brasileiro

XIV Congresso da Sociedade
Brasileira de Economia, Administração e Sociologia Rural,
Vila Chapecó, Curitiba, 2000, UFPA, Londrina

VIANELLO, R.L.; ALVES, A.R. *Meteorologia básica e aplicações*. Viçosa, UFV, Imp.
Univ. 1991. 449p.

XLV CONGRESSO DA SOBER

"Conhecimentos para Agricultura do Futuro"

Tabela 6: Municípios Maranhenses com Características do Semi-Árido Brasileiro

Município	População	PIB 2004 (R\$)	IDH	IES (%)	PRIVAGUA (%)	PRIVSANE (%)	PRIVLIXO (%)	PRIVEDUC (%)	PRIVREND (%)
Afonso Cunha	4.680	1.714,97	0,558	74,37	83,98	96,13	99,37	39,20	86,09
Água Doce Maranhão	9.703	1.222,37	0,529	73,47	83,70	91,92	99,90	39,50	84,56
Aldeias Altas	18.827	1.494,92	0,550	73,53	78,27	94,12	88,30	46,40	84,16
Anapurus	10.280	2.757,87	0,592	64,75	58,77	85,23	98,86	35,90	73,81
Araioses	34.906	1.280,94	0,486	74,05	78,44	95,13	90,19	45,30	85,84
Barão do Grajaú	15.349	1.381,97	0,631	61,42	50,34	98,11	72,19	30,60	78,18
Barreirinhas	39.669	1.239,85	0,552	67,97	75,31	99,83	82,03	38,60	73,87
Belágua	5.253	2.138,94	0,495	80,85	98,81	97,94	99,67	49,60	88,96
Benedito Leite	5.288	1.426,13	0,595	61,77	36,98	89,50	98,72	30,60	78,53
Brejo	27.513	2.090,25	0,552	67,52	65,88	81,59	96,82	36,00	83,29
Burití	24.126	1.983,45	0,552	71,89	79,33	96,45	96,18	36,20	84,19
Burití Bravo	21.446	1.484,92	0,583	66,79	51,42	99,56	93,63	35,20	81,05
Caxias	139.756	3.059,56	0,614	51,47	33,30	68,45	56,70	31,90	72,57
Chapadinha	14.554	1.589,16	0,588	64,23	61,08	82,33	84,43	34,20	81,36
Codó	111.146	1.876,63	0,558	53,99	33,17	78,12	48,37	38,00	73,73
Coelho Neto	42.214	3.484,98	0,588	55,07	41,46	72,34	55,26	32,30	79,78
Colinas	42.214	1.543,85	0,563	64,89	69,30	86,43	80,63	36,60	76,05
Duque Bacelar	9.413	1.379,53	0,540	73,32	71,03	92,26	99,89	45,20	84,08
Humberto de Campos	21.266	1.027,93	0,569	70,07	85,43	95,48	95,48	28,20	84,29
Lagoa do Mato	9.446	1.546,58	0,550	73,21	82,08	99,95	100,00	37,20	82,66
Loreto	10.024	3.757,95	0,603	57,28	61,39	93,76	77,60	27,30	60,03
Magalhães Almeida	13.021	1.581,87	0,547	66,58	46,38	99,55	84,89	37,80	84,31
Mata Roma	11.799	1.983,76	0,567	65,19	50,32	88,13	90,38	35,50	83,22
Matões	26.433	1.347,28	0,567	71,14	66,81	94,20	97,20	41,50	82,78
Milagres do MA	5.149	2.261,33	0,563	75,84	99,90	99,90	96,14	37,40	84,46
Morros	14.594	963,00	0,561	71,08	69,89	99,53	99,82	35,30	83,90
Nina Rodrigues	8.289	1.503,40	0,550	67,80	63,35	80,37	97,20	34,40	88,11
Paraibano	17.854	1.575,44	0,592	58,28	24,43	98,71	70,44	33,70	77,47
Pamarama	32.469	1.339,02	0,558	69,80	63,82	91,14	89,68	42,40	83,73
Passagem Franca	14.817	1.355,50	0,545	68,62	53,47	99,74	95,96	39,40	80,61
Paulino Neves	15.460	1.293,86	0,508	76,65	99,80	87,08	99,95	42,60	86,72
Primeira Cruz	11.019	1.070,12	0,556	61,53	90,78	88,59	94,97	2,60	83,31
S. Benedito Rio Preto	16.642	1.333,80	0,543	68,32	66,24	87,88	97,98	36,40	81,58
Santa Quitéria do MA	28.150	1.035,18	0,561	68,87	66,72	90,93	96,18	36,30	82,69
Santana do MA	10.944	1.273,82	0,488	77,27	99,81	98,32	99,38	48,10	76,58
Santo Amaro do MA	9.612	1.125,49	0,512	74,15	99,58	99,76	99,82	34,80	79,58
São Bernardo	22.720	1.305,78	0,538	67,16	57,43	89,73	86,70	35,50	87,69
São Francisco do MA	12.854	1.328,03	0,555	73,81	72,94	98,45	99,97	40,50	86,93
São João do Soter	14.834	1.257,33	0,523	64,16	82,12	98,25	99,85	45,60	39,44
São João dos Patos	23.182	1.354,55	0,640	53,06	21,99	70,99	69,25	25,50	84,76
Sucupira do Riachão	4.287	1.512,30	0,605	66,84	47,57	99,90	100,00	33,50	82,02
Timbiras	26.401	1.102,76	0,524	69,82	59,86	91,74	83,33	44,80	85,97
Timom	129.692	1.850,52	0,655	43,09	18,69	47,28	49,19	23,20	74,71
Tutóia	37.728	1.184,12	0,538	70,19	72,38	99,26	93,11	37,50	80,03
Urbano Santos	17.603	1.885,24	0,556	68,30	74,27	87,74	95,98	34,70	80,12
Vargem Grande	34.707	1.551,70	0,544	71,09	60,94	99,17	90,29	42,90	84,85

Fonte: IBGE, Censo Demográfico de 2000; IPEA/PNUD, 2000; Lemos, 2005; IBGE, 2006.

PRIVAGUA = % da população do município que vive em domicílios sem acesso a água encanada;

PRIVSANE = % da população do município que vive em domicílios sem acesso a saneamento adequado;

PRIVLIXO = % da população do município que vive em domicílios sem acesso a coleta de lixo;

22

Londrina, 22 a 25 de julho de 2007,
Sociedade Brasileira de Economia, Administração e Sociologia Rural

ANEXO B – Mapa dos lotes e donatários da capitania do Maranhão, 1535; Mapa do Estado do Maranhão, 1621; Mapa do Governo do Maranhão, 1772.

ANEXO C – Mapa da organização do espaço do Maranhão na década de 1920.

Fonte: BRASIL, 1984, escala 1:4.000.000.

ANEXO E - Correspondência da Associação Comercial e Industrial de Balsas

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL E INDUSTRIAL DE BALSAS

Balsas - MA, 09 de Fevereiro de 2006

Ao(a) _____
 MD: _____

ASSUNTO: AGROINDÚSTRIA
REF: ELETRIFICAÇÃO RURAL

Prezado Senhor,

A história recente de Balsas é escrita com a presença forte da agricultura mecanizada em larga escala, predominando a cultura da soja, o que nos confere o título de Segunda Fronteira Agrícola do Norte-Nordeste, sendo superada apenas por Luis Eduardo Magalhães. Ao lado da soja está um pólo comercial atacadista, mais especificamente dirigido para o setor de supermercado.

Olhando com um olhar mais minucioso, percebemos um pólo educacional que gradativamente se implanta e um pólo agroindustrial que dá os primeiros passos.

Estamos, no momento, lidando com uma crise no setor da cultura de soja consequência do baixo preço do produto, causado pela queda do preço do dólar e que pelo volume de recursos que movimenta, afeta a economia local como um todo.

Várias vezes têm-se discutido, sempre em época de crise no setor, mecanismos de proteção à economia local, mas nunca foram colocados de maneira clara e explícita, para serem trabalhadas de maneira que, implantados esses mecanismos, acabem com o sobe e desce da nossa economia e tenhamos um nível de consumo estabilizado.

Pra se ter um consumo estabilizado é necessária a criação de empregos que gera renda e essa por sua vez gera consumo.

O emprego pode ser gerado pelo beneficiamento da soja, produzindo óleo e farelo, esse utilizado na produção de ração animal e outros produtos derivados.

Associação Comercial e Industrial de Balsas, Av. Dr. José Bernardino, 56, 57 e 58 - Centro, CEP: 63604-000 Balsas/MA
 Fone: (98) 4723029; 4723031; e-mail: aciblo@aciblo.com.br - www.aciblo.com.br - CEP: 63604-000

Com a produção de ração em nosso meio, já que temos soja e milho, podemos deslanchar a agroindústria, produzindo frango, suíno, caprino, bovino, peixe, coelho, etc., operação esta que agrega valor ao produto "in natura" e gera emprego. Além da agroindústria, a energia elétrica cria também condições para a exploração da fruticultura tropical, visando abastecer o mercado interno e também para exportação.

Nesse momento, nos deparamos com um ponto de entrave: falta de energia elétrica rural, fator determinante e imprescindível para que todo esse processo aconteça e ande.

Depois desta breve análise, constatamos que a energia elétrica rural deve ser a prioridade absoluta em termos de planejamento, visando o desenvolvimento futuro e, mais ainda, que estamos atrasados cerca de 20 anos no setor.

Desta forma, vimos à presença de V. Ex^a para solicitarmos em nome de todas as associações de classe de nossa cidade, o anseio maior de nossa população para que Balsas possa ocupar o lugar de destaque que a espera e a melhora de qualidade de vida de sua gente.

Queremos deixar bem claro que a nossa concepção de desenvolvimento não consiste numa fórmula pronta como uma receita de bolo, mas pressupõe-se que se faça um minucioso planejamento, pois consideramos um processo essencialmente dinâmico que sofre ajustes e adequações conforme a necessidade exija, para se obter fins desejados.

Cordialmente,

Roberto Portela
Presidente – ACIB
9979-1350

Hélder Santos Bastos
Diretor – ACIB
9952-9955

ANEXO F – Comunidades (quilombolas) com processos formalizados e etapa de tramitação

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO AGRÁRIO - MDA
INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA - INCRA
COORDENAÇÃO GERAL DE PROJETOS ESPECIAIS - SDE
AÇÕES INICIADAS NA SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO MARANHÃO
COMUNIDADES COM PROCESSOS FORMALIZADOS E ETAPA DE TRAMITAÇÃO.

Nº Ordem	Comunidade	Município	Área (ha)	Famílias	Nº do Processo	Etapa Atual	Prov. Etapa	Obs.
1	Santa Maria dos Pêlos * (16/08/2004)	Baependuro-Mirim	1.021,0956	18	54.230.003.776-04-39	****Vist. Avalia	Dec. Expropriatório	C Estudo Antropológico
2	Alameda Santa Joana * (27/09/2004)	Cariacatu-Mirim	7.741,6035	150	54.230.003.774-04-40	****Vist. Avalia	Dec. Expropriatório	S Estudo Antropológico
3	Saco das Almas (16/08/2004)	Belo	11.453,824	1.000	54.230.003.791-04-87	Territ. Delimitado	Lev. Cartorial	S Estudo Antropológico
4	Piquiri São Ramundo * (16/08/2004)	Santa Rita	2.004,62	150	54.230.003.775-04-94	Territ. Delimitado	Lev. Cartorial	S Estudo Antropológico
5	Bacuri dos Pires * (27/09/2004)	Cruzabede	1.578,09	95	54.230.003.793-04-76	Ja Identificada	Del do Território	S Estudo Antropológico
6	Bolonha * (27/09/2004)	Cajari	-	46	54.230.004.786-04-91	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
7	Santa Joana * (16/07/2004)	Codo	1.196,84	45	54.230.003.796-04-18	****Vist. Avalia	Dec. Expropriatório	C Estudo Antropológico
8	Machos dos Moreira * (24/03/2005)	Codo	-	143	54.230.004.779-04-90	Pub. de Edital	****Pub. Port. Rec	C Estudo Antropológico
9	Monte Belo * (16/08/2004)	Baependuro-Mirim	-	-	54.230.003.794-04-11	Territ. Delimitado	Lev. Cartorial	S Estudo Antropológico
10	Ipacanga da Carmo * (P.A.) (27/09/2004)	Baependuro-Mirim	1.487,8801	52	54.230.004.778-04-45	****Pub. Port. Rec	****Trib. Justiça	Tramitação de Fase Definitiva
11	Folpa (P.A.) * (27/09/2004)	Baependuro-Mirim	429,0000	23	54.230.004.784-04-01	Territ. Delimitado	Lev. Cartorial	S Estudo Antropológico
12	Fresca Pe (P.A.) * (27/09/2004)	Presidente Vargas	450,0000	18	54.230.005.013-04-22	Ja Identificada	Ampliar território	C Estudo Antropológico
13	Olho D'Água dos Carlos * (27/09/2004)	São Luis Gonzaga	2.922,46	124	54.230.004.781-04-69	Amp. Território	Lev. Cartorial	S Estudo Antropológico
14	Jamary dos Pretos * (27/09/2004)	Turanga	2.498,00	168	54.230.004.785-04-47	****Pub. Port. Rec	****Trib. Justiça	Tramitação de Fase Definitiva
15	Pequi Santa Maria * (27/09/2004)	Baependuro-Mirim	3.661,76	44	54.230.001.497-05-11	Pub. de Edital	****Pub. Port. Rec	C Estudo Antropológico
16	Mocambo	Baependuro-Mirim	3.341,00	-	54.230.001.495-05-22	Territ. Delimitado	Lev. Cartorial	S Estudo Antropológico
17	Mota de São Benedito * (13/04/2005)	Baependuro-Mirim	1.454,0000	+ de 200	54.230.004.772-04-78	Territ. Delimitado	Lev. Cartorial	S Estudo Antropológico
18	Santana dos Pretos (P.A.) * (27/09/2004)	Piriberto	4.378,0000	+ de 100	54.230.004.922-04-43	Ja Identificada	Del do Território	S Estudo Antropológico
19	Vila Nova de Ana Dias (P.A.) * (01/10/2004)	Viana	2.778,00	+ de 100	54.230.004.783-04-58	Ja Identificada	Del do Território	S Estudo Antropológico
20	Santa Rita dos Matões (P.A.) * (27/09/2004)	Codo	2.451,4000	+ de 100	54.230.005.015-04-11	Ja Identificada	Del do Território	S Estudo Antropológico
21	Conceição Salazar (P.A.) * (05/10/2004)	Codo	933,05	50	54.230.005.017-04-19	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
22	Oba 27/04/13 de Maio (P.A.) * (05/10/2004)	Oliveira Nova	5.263,0133	+ de 250	54.230.004.776-04-56	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
23	N. Esperança Cuias S. José (P.A.) * (27/09/2004)	Turanga	3.600,18	+ de 100	54.230.005.014-04-77	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
24	Muxave (P.A. Livramento) * (27/05/2005)	Marizal	1.420,16	+ de 50	54.230.005.016-04-66	Ja Identificada	Del do Território	S Estudo Antropológico
25	Prepauca (P.A.) * (05/10/2004)	Matuba	3.731,01	+ de 100	54.230.004.773-04-12	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
26	Beleza (P.A.) * (27/09/2004)	Central	-	-	-	-	-	-

Quadro de Proc_Formalizados_atualizado_atão 19_d_e Julho de 2007Página 1 de 11

Quadro de Proc. Formalizados atualizado até 19 de julho de 2007 (Página 1 de 11)

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO AGRÁRIO - MDA
INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA - INCRA
COORDENAÇÃO GERAL DE PROJETOS ESPECIAIS - SDE

27	Outeiro (PA) * (05/10/2004)	Turruca	24.200,00	+ de 300	54.230.005018.04-55	a Identificar	Identificação	S Estado Antropológico
28	Alto Bonito * (27/09/2004)	Penalva	60.000,00	212	54.230.004852.04-23	Ja Identificada	Del do Território	S Estado Antropológico
29	Laranjeira Boa Vista * (22/04/2005)	Aldeias Altas	-	-	54.230.002046.05-00	a Identificar	Identificação	S Estado Antropológico
30	Rampa Alto Alegre e Piquito * (20/04/2005)	Vargem Grande	6.418,02	-	54.230.001873.05-00	Ins. Del. do Terr.	Lev. Cartorial	S Estado Antropológico
31	Cerro Grande * (13/04/2005)	Curupiti	24.000,00	-	54.230.001415.05-39	a Identificar	Identificação	S Estado Antropológico
32	São Zaccarias * (27/05/2005)	S. João do Socor	879	35	54.230.003412.05-39	Ja Identificada	Del do Território	S Estado Antropológico
33	Solidade * (27/05/2005)	Caxias	750	60	54.230.003413.05-84	a Identificar	Identificação	S Estado Antropológico
34	Santa Gelo * (27/05/2005)	Santa Rita	-	-	54.230.003414.05-29	a Identificar	Identificação	S Estado Antropológico
35	Laranjeira e Boa Vista * (27/05/2005)	Aldeias Altas	620.3800	-	54.230.003416.05-18	a Identificar	Identificação	S Estado Antropológico
36	Campo Grande * (27/05/2005)	Turruca	-	-	54.230.003415.05-23	a Identificar	Identificação	S Estado Antropológico
37	Bonsucesso * (31/05/2005)	Mata Roma	4.500	182	54.230.003668.05-47	Ja Identificada	Del do Território	C Estado Antropológico
38	Gapo * (13/06/2005)	Penalva	-	-	54.230.003911.05-27	a Identificar	Identificação	S Estado Antropológico
39	São Miguel * (06/06/2005)	Rosário	-	-	54.230.003903.05-81	Ja Identificada	Identificação	S Estado Antropológico
40	Santa Rosa dos Pretos * (10/06/2005)	Imperatriz-Mirim	-	-	54.230.003909.05-58	Territ. Delimitado	Lev. Cartorial	E Estado Antropológico
41	Santa Cruz * (10/06/2005)	Barão	-	-	54.230.003910.05-82	Territ. Delimitado	Lev. Cartorial	S Estado Antropológico
42	Bom Jesus dos Pretos * (14/07/2005)	Linha Campos	-	-	54.230.004959.05-52	Ja Identificada	Del do Território	S Estado Antropológico
43	Arvore Verde P.A. * (13/06/2005)	Bejo	2.555.6476	113	54.230.004960.05-87	Cord. DFC-BSD	****Pub. Part. Rec.	Instituto de Pres. Indígena
44	Centro dos Viola * (11/08/2005)	Santa Rita	-	-	54.230.005011.05-31	Ja Identificado	Del do Território	S Estado Antropológico
45	Carapitua * (04/08/2005)	Cajuri	-	-	54.230.005587.05-81	a Identificar	Identificação	S Estado Antropológico
46	Recuso * (04/08/2005)	Santa Rita	1.648.8685	-	54.230.005588.05-26	Lev. Cartorial	Est. Antropológico	S Estado Antropológico
47	Carriço * (15/09/2005)	Santa Rita	466.0161	-	54.230.007149.05-58	Ja Identificada	Del do Território	S Estado Antropológico
48	Santo Antônio das Pintas * (18/10/2005)	Gracqui	2.165.0500	-	54.230.007475.05-65	Territ. Delimitado	Lev. Cartorial	S Estado Antropológico
49	Piratinanga * (18/10/2005)	Basibal	3.112.0000	221	54.230.007480.05-78	Ampliar Território	Lev. Cartorial	S Estado Antropológico
50	Cutica * (18/10/2005)	Basibal	-	41	54.230.007479.05-43	Ja Identificada	Del do Território	S Estado Antropológico
51	Guacacaba * (01/12/2005)	Basibal	-	23	54.230.008174.05-59	Ja Identificada	Del do Território	S Estado Antropológico
52	Campo Redondo * (01/12/2005)	Basibal	-	44	54.230.008175.05-01	Ja Identificada	Del do Território	S Estado Antropológico
53	Outeiro * (02/03/2006)	Pinheiro	-	-	54.230.00932.2006-71	a Identificar	Identificação	S Estado Antropológico
54	Agural * (02/03/2006)	Central	-	62	54.230.00933.2006-16	a Identificar	Identificação	S Estado Antropológico
55	Paraso * (02/03/2006)	Mirizal	-	-	54.230.00934.2006-61	a Identificar	Identificação	S Estado Antropológico

Quadro_de_Proc_Formalizados_atualizado_atAo_19_d_e_Julho_de_2007Página 2 de 11

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO AGRÁRIO - MDA
INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA - INCRA
COORDENAÇÃO GERAL DE PROJETOS ESPECIAIS - SDE

56	Curupira * (02.03.2006)	Miraval	-	-	54.230.009.15 2006-13	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
57	Araruama * (02.03.2006)	Miraval	-	-	54.230.009.36 2006-30	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
58	Maubá * (02.03.2006)	Miraval	-	-	54.230.009.38 2006-49	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
59	Santinho * (03.03.2006)	Miraval	-	-	54.230.009.19 2006-93	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
60	Graciosa Dena * (02.03.2006)	Miraval	-	-	54.230.009.40 2006-18	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
61	Santana das Prazeres * (02.03.2006)	Miraval	-	-	54.230.009.41 2006-62	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
62	Rio do Curral * (02.03.2006.2006)	Miraval	-	-	54.230.009.42 2006-15	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
63	Pedernhas * (02.03.2006)	Santa Rita	-	-	54.230.009.44 2006-04	Ja Identificada	Del do Território	S Estudo Antropológico
64	Cipó dos Pretos * (13.03.2006)	Coão	-	-	54.230.011.41 2006-69	Del do Território	Lev Cartorial	S Estudo Antropológico
65	Mocurongo * (14.03.2006)	Coão	-	23	54.230.011.42 2006-11	Del do Território	Lev Cartorial	S Estudo Antropológico
66	Vista Alegre * (05.05.2006)	Itapeturu-Mirim	-	-	54.230.009.31 2006-27	Ja Identificada	Del do Território	S Estudo Antropológico
67	Santa Rita	Turuaçu	-	-	54.230.004.77 2004-09	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
68	Curia	Turuaçu	-	-	54.230.047.75 2004-10	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
69	São José do Posto	Turuaçu	-	-	54.230.047.74 2004-67	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
70	Perceia * (18.01.2006)	Córnios	-	272	54.230.002.17 2006-39	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
71	Jacarezinho * (20.03.2006)	São João do Solar	-	-	54.230.011.87 2006-88	Ja Identificada	Del do Território	S Estudo Antropológico
72	São Francisco Malaguães * (30.03.06)	Vargem Grande	1.089,09	28	54.230.015.26 2006-26	**E Est. Antrop	Publ do Edital	**E Estudo Antropológico
73	Mimico * (30.03.2006)	Cariús	-	-	54.230.015.22 2006-48	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
74	Anapo dos Catrimo * (24.03.2006)	Nova Rodrigues	-	-	54.230.025.31 2006-27	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico

Quadro de Proc_ Formalizados_atualizado_at@_19_d__e_Julho_de_2007Página 3 de 11

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO AGRÁRIO - MDA
INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA - INCRA
COORDENAÇÃO GERAL DE PROJETOS ESPECIAIS - SDE

75	Santo Antônio * (17.05.2006)	Serrano	-	-	54.230.02.199/2006-82	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
76	Monte Cristo * (17.05.2006)	Penalva	-	-	54.230.02.400/2006-79	Ja Identificada	Del do Território	S Estudo Antropológico
77	Com. Quilombola de Alcântara * (15.05.2006)	Alcantara *****	85.000	3.000	54.230.02.401/2006-13	Terri Delimitado	Lev. Cartogr	C Estudo Antropológico
78	Mucambo * (17.05.2006)	Viana	-	-	54.230.02.198/2006-38	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
79	Guarimandua * (17.05.2006)	Gambaias	-	-	54.230.02.194/2006-50	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
80	Iba dos Pedras (09.08.2006)	Santa Rita	-	-	54.230.04.078/2006-12	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
81	Sossogo (09.08.2006)	Pertico	-	-	54.230.04.079/2006-67	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
82	Tibiri (09.08.2006)	Penalva	-	32	54.230.04.080/2006-91	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
83	Todos os Santos (09.08.2006)	Codo	-	-	54.230.04.081/2006-36	Ja Identificada	Del do Território	S Estudo Antropológico
84	Suruaema (10.08.2006)	Itapicuru-Mirim	-	-	54.230.04.082/2006-81	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
85	São José (10.08.2006)	Alto Alegre	-	-	54.230.04.083/2006-25	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
86	Mamocema e Boa Hora II (10.08.2006)	Alto Alegre	-	-	54.230.04.084/2006-70	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
87	Barriguda e Anaja (10.08.2006)	Pirapemas	-	55	54.230.04.071/2006-09	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
88	Rafael (27.09.2006)	Turiqui	-	50	54.230.05.337/2006-22	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
89	Caramurujo (27.09.2006)	Matimba	-	-	54.230.05.338/2006-77	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
90	Lago do Caminho (27.09.2006)	Parnacama	-	250	54.230.05.339/2006-11	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
91	São José dos Brito e outras (27.09.2006)	Trizali	-	-	54.230.05.340/2006-46	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
92	São Miguel e outras (27.09.2006)	Rosário	-	-	54.230.05.349/2006-57	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
93	Estiva dos Cotos (02.10.2006)	Presidente Vargas	-	-	54.230.05.352/2006-52	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico

Quadro_de_Proc_Formalizados_atualizado_at_19_d_e_Julho_de_2007 Página 4 de 11

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO AGRÁRIO - MDA
INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA - INCRA
COORDENAÇÃO GERAL DE PROJETOS ESPECIAIS - SDE

94	São Francisco (13.02.2007)	Coroadá	-	-	54.230.00411/2007-03	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
95	Santa Helena (13.02.2007)	Itapeturu-Mirim	-	-	54.230.00412/2007-40	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
96	Mata III (12.02.2007)	Itapeturu-Mirim	-	-	54.230.00413/2007-94	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
97	Rural do Acre (12.02.2007)	Curupira	-	-	54.230.00414/2007-39	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
98	Benfica (13.02.2007)	Itapeturu-Mirim	-	-	54.230.00415/2007-83	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
99	Tipica (12.02.2007)	Peri-Mirim	-	-	54.230.00417/2007-72	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
100	Boa Vista (12.02.2007)	Rosário	-	-	54.230.00424/2007-74	Del. do Território	Lev. Cartorial	S Estudo Antropológico
101	Santo Antônio dos Pretos (13.02.2007)	Primeira Cruz	-	-	54.230.00426/2007-63	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
102	Mata Virgem (13.02.2007)	Codi	-	-	54.230.00428/2007-52	Ma Identificada	Del. do Território	S Estudo Antropológico
103	Santana (12.02.2007)	Itapeturu-Mirim	-	-	54.230.00431/2007-76	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
104	São Raimundo Nonato (13.02.2007)	Bucabeira	-	-	54.230.00432/2007-11	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
105	Outeiro dos Nogueiras (12.02.2007)	Itapeturu-Mirim	-	-	54.230.00433/2007-20	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
106	Jussatuba (12.02.2007)	S. José de Ribamar	-	-	54.230.00437/2007-43	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
107	Mandacaru dos Pretos (13.02.2007)	Matões	-	-	54.230.00442/2007-56	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
108	Jaguarana (01.03.2007)	Colinas	-	-	54.230.00577/2007-11	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
109	Boqueirão dos Viários (29.09.2004)	Codi	-	-	54.230.04780/2004-14	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
110	Domínio (17.05.2006)	Guimarães	-	-	54.230.02395/2006-02	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
111	Mata Boa (17.07.2006)	Monção	-	-	54.230.03128/2006-44	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
112	São José do Fogo (17.07.2006)	Santa Rita	-	-	54.230.03127/2006-08	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico

Quadro_de_Proc_Formalizados_atualizado_at_19_d_e_Julho_de_2007 Página 5 de 11

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO AGRÁRIO - MDA
INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA - INCRA
COORDENAÇÃO GERAL DE PROJETOS ESPECIAIS - SDE

113	Santarém e Santana (10.08.2006)	São Luiz Gonzaga	-	-	54.230.04072.2006-45	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
114	São Benedito dos Elias (03.11.2006)	Perito	-	-	54.230.06072.2006-80	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
115	Lacerd e Espírito Santo (03.11.2006)	Pinheiro	-	-	54.230.00674.2006-79	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
116	Barra Jesus (03.11.2006)	Codo	-	-	54.230.00673.2006-24	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
117	Belo Monte (03.11.2006)	Vargem Grande	-	-	54.230.06071.2006-35	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
118	Santo Antônio (12.02.2007)	Primeira Cruz	-	-	54.230.00416.2007-28	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
119	Barra Fria Olho d'água dos Pimentas (02.03.07)	Pinheiro	-	-	54.230.00604.2007-56	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
120	Pericurna (05.03.2007)	Pinheiro	-	-	54.230.00647.2007-31	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
121	Santa Rosa (05.03.2007)	Pinheiro	-	-	54.230.00648.2007-86	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
122	Quomada de São João (05.03.2007)	Pinheiro	-	-	54.230.00642.2007-17	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
123	Prma (05.03.2007)	Pinheiro	-	-	54.230.00643.2007-53	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
124	Sudário (05.03.2007)	Pinheiro	-	-	54.230.00646.2007-97	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
125	Belo Monte (06.03.2007)	Pinheiro	-	-	54.230.00669.2006-00	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
126	Rio dos Peixes (08.03.2007)	Pinheiro	-	-	54.230.00635.2007-15	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
127	Pacuar (08.03.2007)	Pinheiro	-	-	54.230.00640.2007-10	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
128	Santa Maria (08.03.2007)	Capri	-	-	54.230.00813.2007-08	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
129	Jaxo (11.04.2007)	Iapicuru-Mirim	-	-	54.230.01440.2007-84	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
130	Baragr (11.04.2007)	Iapicuru-Mirim	-	-	54.230.01441.2007-29	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico
131	Outero (11.04.2007)	Momão	-	-	54.230.01442.2007-73	a Identificar	Identificação	S Estudo Antropológico

Quadro de Proc_Formalizados_atualizado_at@_19_d_e_Julho_de_2007Página 5 de 11

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO AGRÁRIO - MDA
INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA - INCRA
COORDENAÇÃO GERAL DE PROJETOS ESPECIAIS - SDE

132	Ilha do Capul (15.05.2007)	Alcantara	-	-	54.230.01872/2007-93	a Identificar	Identificação	S. Estudo Antropológico
133	Açoquia (15.05.2007)	Bequimão	-	-	54.230.01867/2007-82	a Identificar	Identificação	S. Estudo Antropológico
134	Santa Maria (17.05.2007)	Itatu	-	-	54.230.01903/2007-16	a Identificar	Identificação	S. Estudo Antropológico
135	Flechal (21.05.2007)	Cajari	-	-	54.230.01991/2007-48	a Identificar	Identificação	S. Estudo Antropológico
136	Santa Bárbara das Mafias (22.05.2007)	Turianga	-	-	54.230.02021/2007-60	a Identificar	Identificação	S. Estudo Antropológico

Obs: A Identificar = Significa que a comunidade ainda não foi visitada pela equipe do INCRA

Já Identificada = Significa que a comunidade já foi visitada pela equipe do INCRA, tendo em alguns casos já delimitado o território

* = Data da formalização do processo no INCRA.

** Elaborando Estudo Antropológico = O estudo antropológico da comunidade já foi iniciado

*** Comitê de Decisão Regional = O processo encontra-se no Comitê de Decisão Regional para aprovação do RTID

**** Pub Port. de Reconhecimento = Foi assinado e Publicado a Portaria de Reconhecimento do Território como Quilombola pelo Presidente do INCRA

***** Vistoria e Avaliação do imóvel para expedição do Decreto Expropriatório

Imissão de Posse Definitiva = Para a Titulação falta apenas o INCRA se limitar na Posse Definitiva do imóvel

Decreto Expropriatório = A comunidade já teve o território reconhecido através de Portaria do Presidente do INCRA e já foi feita a avaliação do imóvel.

ANEXO G – Terminais multidomais de transportes no Maranhão, 2007.