



Da lama ao caos: Uma análise multiespécie da expansão portuária de São Luís¹

Amanda Marques Gomes²

Resumo

Este trabalho, fruto ainda em processo de amadurecimento da minha pesquisa de doutorado, pretende discutir o processo de expansão portuária da cidade de São Luís, Maranhão, relacionando-o com a contaminação, nos termos de Anna Tsing. Considerando que nos arredores do Complexo Portuário de São Luís estão fixadas comunidades de pescadores, a maioria de forma ancestral, que vivem não só mas também do que é colhido e pescado, cultivando um modo de vida rural, busco discutir as relações entre não humanos, humanos e suas infraestruturas, abrindo caminho para a análise multiespécie dos problemas sociais e ambientais que os humanos e não humanos vivenciam na referida área desde a década de 1970, quando os primeiros portos, como os conhecemos hoje, visando o comércio internacional, começam a ser construídos. A partir de levantamento bibliográfico de estudos sobre a área, além de visitas já realizadas por mim à algumas das comunidades afetadas pertencentes à Resex do Tauá-Mirim, território que resiste às pressões dos investimentos do capital. Coletando imagens, diálogos e percepções, sigo humanos e não humanos que vivem nas ruínas do capitalismo, em um contexto sul americano, brasileiro, nordestino e maranhense.

Palavras-chave: Paisagem Multiespécie, Complexo Portuário de São Luís, Contaminação.

¹ O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

² Arquiteta e Urbanista pela Universidade Estadual do Maranhão - UEMA, mestra em Desenvolvimento Socioespacial e Regional pela UEMA e doutoranda em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Minas Gerais.

Introdução

Da lama ao caos, do caos à lama, um homem roubado nunca se engana. Assim compôs e cantou Chico Science em uma das faixas do álbum de mesmo nome e que marcou a cena musical nacional, sendo uma das representantes do movimento denominado manguebeat. Nascido na década de 1990 em Recife, o movimento misturou ritmos musicais regionais e críticas sociais. O álbum nasceu no ano de 1994, mas se mantém muito atual, tanto que arrisco usá-la como ponto de referência no presente estudo. Na canção aqui apresentada, é feita uma leitura da capital do Pernambuco, Recife, da década de 1990, principalmente no que diz respeito aos seus problemas sociais da época, como a fome e a falta de perspectivas dos moradores das áreas de mangue da cidade.

A associação aqui feita não diz respeito ao cenário recifense, que muito difere do estudado, o cenário da capital do estado do Maranhão, São Luís. Refere-se ao movimento colocado pelo autor: da lama ao caos, que, na versão do presente estudo se refere ao movimento das commodities (soja, milho, minério de ferro), colocadas como o “caos”, até a “lama”, representada pelas comunidades da Resex do Tauá-Mirim que vivem às margens do Complexo Portuário de São Luís.

Partindo dessas associações iniciais, caos-commodities e lama-comunidades tradicionais da Resex de Tauá-Mirim, busco realizar uma análise das interações produzidas pelo encontro dos diferentes elementos (sejam humanos, suas infraestruturas e os não humanos) nesses diferentes cenários a partir do pensamento de Anna Tsing. Aqui, em especial, será usado o conceito de contaminação para construir uma ponte entre Chico Science e Anna Tsing.

Dito isto, se torna fundamental apresentar algumas das principais características da capital do Maranhão, um nó que ocupa certa centralidade neste emaranhado de assembleias diretamente ligadas à expansão portuária ludovicense. São Luís é um dos municípios da Ilha de Upaon-Açu ou Ilha do Maranhão, localizada no extremo Norte do estado. A ilha está inserida no Golfão Maranhense³, e, segundo Teixeira e Filho (2018), separa as baías de São Marcos, localizada à esquerda da ilha, e a baía de São José, localizada à direita da ilha de Upaon-Açu, como mostra a Figura 1.

³ Golfão Maranhense, domínio geomorfológico o qual se encontra toda a ilha do Maranhão, é resultante de vários processos de erosão e que originam uma grande quantidade de lagoas fluviais, extensas várzeas inundáveis e um sistema hidrográfico divagante e labiríntico (IPPC, 2006).

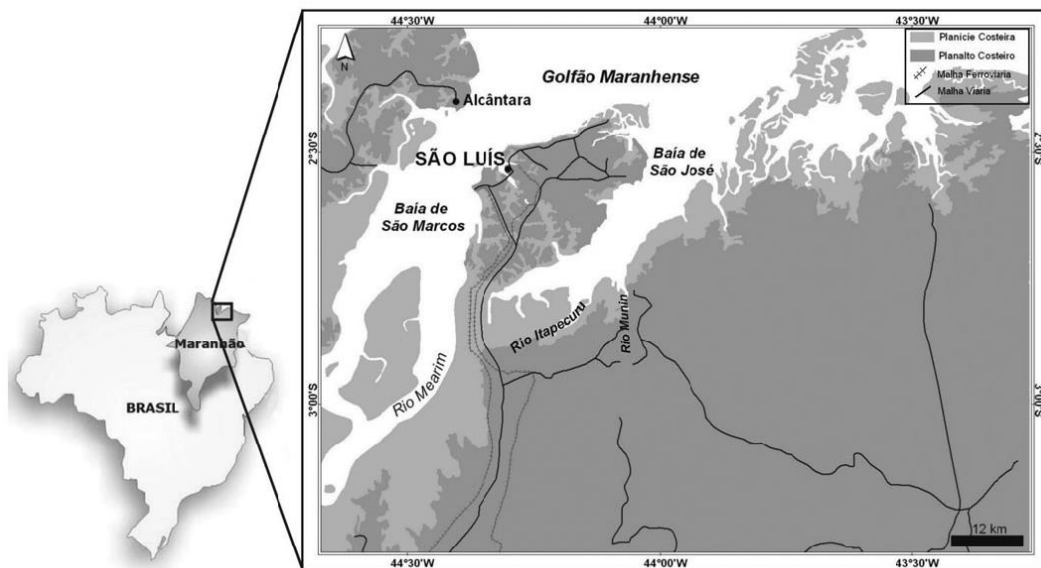


Figura 1: Localização da ilha do Maranhão
 Fonte: Teixeira; Filho (2018)

Segundo Feitosa e Trovão (2006), as baías de São Marcos, que compreende a área litorânea da capital São Luís; e a baía de São José ganham destaque tanto por aspectos fisiográficos, pois são nelas que deságuam os maiores rios do estado, quanto por sua importância econômica, sendo a baía de São Marcos local de passagem dos grandes navios que chegam à grande ilha. É na margem direita da baía de São Marcos que está instalado, e vem sendo constantemente ampliado, o Complexo Portuário de São Luís. Além desses fatores, nestas baías há também grande circulação humana, seja para lazer ou para a pesca.

Para compreender o cenário e as motivações por trás da instalação de tal Complexo Portuário, é necessário voltar alguns anos, quando investimentos dessa natureza foram realizados com mais intensidade no Norte e Nordeste do país, em especial o Projeto Grande Carajás, que se inicia no Pará e cruza grande parte do Maranhão. De acordo com Sant’anna Junior (2009), no Maranhão, as implicações no que diz respeito a infraestrutura proveniente da implantação de projetos como o Projeto Grande Carajás,

tem locado no estado uma grande rede para escoamento e exploração de produtos de ordem mineral, agrícola, pecuária, florestal do Maranhão e também de estados vizinhos.

Como exemplo dessa infraestrutura implantada em território maranhense desde o final da década de 1970, Sant’anna Junior (2009) cita a Estrada de Ferro Carajás, que corta grande parte do território maranhense, conectando as minas no sudoeste do Pará à zona portuária, logo, litorânea de São Luís; o próprio Complexo Portuário de São Luís, formado principalmente pelo Porto do Itaqui (administrado pela Empresa Maranhense de Administração Portuária - EMAP), Porto da Ponta da Madeira (Administrado pela Vale) e Porto da ALUMAR (Administrado pela ALUMAR); a Termelétrica do Porto do Itaqui, localizada na zona litorânea no Maranhão.

Aliado a essas grandes infraestruturas, Sant’anna Junior (2009) soma o Centro de Lançamento de Alcântara – CLA; o investimento em monoculturas no sul e sudeste do estado – soja, milho, eucalipto; além do aumento da pecuária bovina extensiva em todo o estado. São essas algumas das iniciativas resultantes do planejamento governamental e que muitas vezes envolvem a iniciativa privada. Todos esses investimentos, segundo Sant’anna Junior (2009), têm causado profundas alterações socioambientais no território maranhense, degradando e desregulando biomas, adoecendo e expulsando comunidades locais, uma clara perturbação aos humanos e não humanos.

Para se aproximar dos objetivos aqui propostos, para além do levantamento bibliográfico já realizado, tenho feito visitas periódicas à algumas das comunidades pertencentes à Resex do Tauá-mirim, território ancestralmente rural que abriga pessoas que, em geral, têm uma relação de proximidade e algumas de dependência com as espécies vegetais e animais ali presentes. Busquei e busco essa aproximação com o local e seus habitantes, na tentativa de capturar as particularidades desses encontros, além do ponto de vista dos que resistem no território.

Feitas as considerações iniciais, descrevo aqui as partes componente deste estudo. Na primeira parte, discuto brevemente o conceito de contaminação trazido pela antropóloga Anna Tsing, assim como alguns outros de mesma autoria e que ajudarão a compreender a análise aqui proposta. Na segunda parte, também nos termos de Tsing, abordo as ruínas, caracterizando-as no contexto da presente pesquisa. Na última parte,

exploro o ocupar as ruínas, compartilhando o processo de criação da Resex do Tauá-Mirim.

Contaminar-se

A palavra contaminação pode guardar diferentes significados, no senso comum, quando se pensa em contaminação, geralmente imagina-se um cenário em que um elemento, normalmente nocivo, entra em contato com um outro elemento e causa algum tipo de dano ao segundo. Como a contaminação das águas de um rio, de um lençol freático por resíduos de uma indústria; a contaminação de um vírus a algum ser vivo, geralmente causando doenças, entre outros tantos exemplos que fazem com que associemos contaminação a algo danoso.

Para Tsing (2022), a contaminação é a transformação pelo encontro. Não há, para a autora, a obrigatoriedade de que alguns dos envolvidos no encontro saia prejudicado. A autora nos induz a olhar com outros olhos para as relações entre as diferentes espécies, concluindo que, geralmente, esses encontros geram uma diversidade denominada por ela como “diversidade contaminada”, que, pode ser uma “adaptação colaborativa a ecossistemas de perturbação humana”.

Essas paisagens de encontros podem envolver diferentes espécies, não humanas, humanas e também envolver suas infraestruturas. Pode ser o encontro de quebraadeiras de coco babaçu do interior do Maranhão com a Estrada de Ferro Carajás que corta boa parte do estado; o encontro entre as espécies de animais aquáticos presentes na Baía de São Marcos com o minério de ferro que cai nas águas da mesma baía ao embarcar nos navios internacionais; o encontro entre os moradores da Reserva Extrativista do Tauá-Mirim, localizada nas proximidades da zona portuária em São Luís com o caranguejo contaminado por metais pesados, entre tantos outros encontros que acontecem em especial nas ruínas construídas propositalmente pelo capital.

Um outro ponto de inspiração vindo do trabalho de Tsing é a ampliação da sua análise, analisando fenômenos diversos, mas que fazem parte de um mesmo processo, como é o caso da exportação de insumos que saem do complexo portuário de São Luís, processo que envolve diferentes fenômenos, como o cultivo da matéria prima em grandes monoculturas que anulam a diversidade biológica da localidade; o transporte de material,

feito normalmente por meio de grandes ferrovias que cortam e alteram a vida em comunidades tradicionais, considerando aqui a vida humana e a não humana; a supressão de grandes áreas de manguezal, visando a instalação e recorrente ampliação dessa infraestrutura portuária.

Assim como Tsing (2019), não busco um olhar sobre a coisa em si, sobre o Complexo Portuário ou sobre os moradores da Resex do Tauá-Mirim, busco na verdade uma análise sobre o compósito, sobre a assembleia, aos encontros e entrelaçamentos históricos. Qual assembleia foi determinante para que São Luís fosse escolhida como área de embarque do minério de ferro retirado de Carajás? Quais entrelaçamentos históricos colocaram São Luís como destino final, em solo brasileiro, da produção agropecuária do MATOPIBA? Quais encontros impossibilitam a oficialização da Resex do Tauá-Mirim em São Luís, e quais são as assembleias em que os elementos não humanos, humanos e suas infraestruturas se encontram? Quais espécies são afetadas por esses encontros e como são afetadas?

Essas são algumas das perguntas que gradualmente vão dando corpo ao presente trabalho, que não visa esgotá-las individualmente, mas em composição. É essa análise também uma espécie de mão dupla, nos termos de Tsing (2019), é uma história de transformação da paisagem de acordo com a atividade humana, assim como é também a transformação do humano de acordo com as sociabilidades que formam a paisagem.

Construindo ruínas-caos

Um dos termos trazidos por Tsing que aqui também ganha um atenção especial é o conceito de ruínas. Entendo que, para a autora, ruínas são os locais remanescentes de um dos mecanismos mais eficientes do capitalismo, a alienação. A autora compartilha que, após a exploração de um elemento até sua exaustão/extinção, é criada uma ruína, uma paisagem de destruição que, a depender das interações futuras, pode ou não proporcionar uma nova vida local.

Desta forma, o termo “caos” que foi trazido no início do texto e associado às commodities alienadas, é também para mim colocado como ruínas, pois, são também resultado de um intenso processo de exploração, gerando alienação, como o complexo portuário e as grandes monoculturas, que, apesar de funcionarem plenamente, visam a

exploração da localidade, ciente dos riscos de extinções e que mesmo assim continuam suas condutas. Mostrarei nesta seção algumas situações que expõem essas interações perigosas, além de breve histórico de como chegaram até São Luís essas ruínas disfarçadas de desenvolvimento.

A partir dos anos 1960, foram dirigidas ao território da Amazônia⁴, políticas de Estado que a integrasse à economia nacional, por meio dos grandes projetos que exploraram diferentes frentes, como a agropecuária, mineral, madeireira, por meio também da construção de uma infraestrutura que possibilitasse a realização desses grandes projetos, como a construção de rodovias, ferrovias e também de usinas hidrelétricas (Ferretti; Esterci; Ramalho, 2009).

Brito (2001) e Sant’anna Junior (2004) nomeiam como “ofensivas modernizadoras” esses grandes projetos que, por meio da exploração de recursos naturais e humanos, colocam territórios amazônicos a disposição de indústrias das mais diferentes ordens. Segundo os autores, os estados da Amazônia brasileira mais atingidos por essas ofensivas são o Pará e Maranhão, apresentando nessas duas localidades uma extensa lista de atividades como a pecuária extensiva; a concentração fundiária por meio de ocupações ilegais de terras públicas; a monocultura e mineração para exportação, que coloca as populações tradicionais atingidas direta ou indiretamente por esses processos, em situação de fragilidade, precisando muitas vezes lidar com a violência tanto física quanto simbólica, que as obrigam a mudar de local e/ou de modo de vida.

Aproximando mais a análise ao objeto, chegamos ao Distrito Industrial de São Luís (DISAL), local que abriga um expressivo número de empreendimentos tanto do setor portuário quanto do setor industrial, sendo os de destaque para a presente pesquisa o Porto do Itaqui, o Porto da Ponta da Madeira, pertencente à Vale S/A, e o Porto da ALUMAR. A localização dos três portos de destaque em relação ao restante da ilha do Maranhão está representada na Figura 2 abaixo:

⁴ Segundo o IBGE (2023), a Amazônia Legal corresponde a cerca de 58,93% do território brasileiro. A região é composta por 772 municípios e abrange os Estados do Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Rondônia, Roraima, Tocantins, Pará e do Maranhão na sua porção a oeste do Meridiano 44°, sendo o único estado que não está englobado em sua totalidade na área da Amazônia Legal.

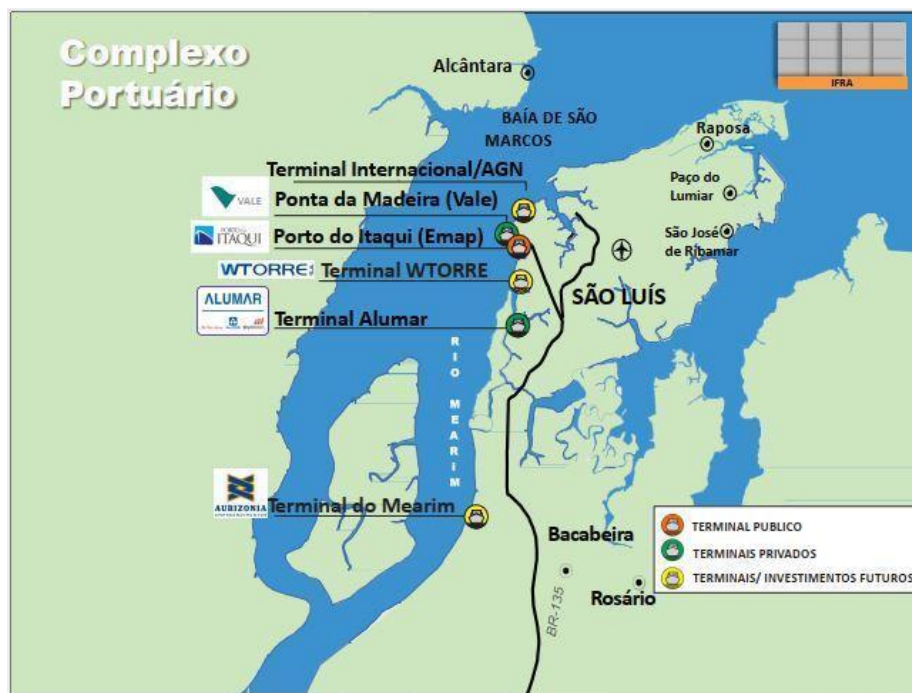


Figura 2: Localização dos principais portos de São Luís - MA
 Fonte: Macedo (2014)

Segundo Façanha Neto, Façanha e Novaes (2019), o DISAL foi instalado na década de 1980, objetivando receber empresas do Programa Grande Carajás. De acordo com Sant'anna Junior (2009), a instalação do referido programa só foi possível graças a um conjunto de ações do Governo Federal, como aparatos institucionais, legais, dispositivos, e grandes incentivos fiscais, permitindo assim a exploração do estado do Maranhão em diversas frentes, seja agrícola, industrial, mineral e florestal.

Entre as empresas que usufruíram e ainda usufruem dessa infraestrutura instalada pelo Governo Federal está a ALUMAR - Consórcio de Alumínio do Maranhão, instalado no DISAL no início da década de 1980, locado entre o Rio dos Cachorros e as Baías de São Marcos, de São José e do Arraial. Na época da instalação, o Governo do Estado do Maranhão solicitou estudos que detectaram a possibilidade de contaminação do ar e água das áreas destinadas à instalação da ALUMAR, mesmo assim, o diagnóstico foi desconsiderado e a empresa se instalou no DISAL (Façanha Neto; Façanha; Novaes, 2019).

Para se ter noção do tamanho e capacidade de produção deste consórcio, os autores anteriormente citados afirmam em seu estudo que a fábrica da ALUMAR em São Luís é o maior complexo integrado de produção de alumina e alumínio do mundo, sendo composto por três unidades: a fábrica de refino, responsável pela produção de alumina; a fábrica de redução, que transforma alumina em alumínio, e o porto, que escoava esses produtos. A construção desse complexo se iniciou em 1980, com um investimento inicial de US\$ 1,7 bilhão, com controle do projeto realizado pela Alcoa Alumínio S.A e a Billiton Metais S.A (atualmente BHP Billiton). Essas duas empresas assumiram desde o início até os primeiros anos de operação, até que a Alcan Alumínio do Brasil Ltda. (atualmente Alcan Alumina Ltda.) e a Abalco (integrante do grupo econômico da Alcoa Inc), entraram no consórcio, de acordo com Cota (1984). Façanha Neto, Façanha e Novaes (2019) apontam que, de forma geral, as duas maiores consorciadas da ALUMAR são a Alcoa e a BHP Billiton, mas a política e gestão ficam a cargo da Alcoa, sendo essa a consorciada majoritária.

A implantação da ALUMAR no Maranhão marcou a entrada do estado na nova divisão internacional do trabalho, como

espaço de transnacionalização do capital: espaço de transformação de minérios pelas empresas Companhia Vale do Rio Doce (atual Vale S/A), ALUMAR, METALMAN; implantação da Base Espacial em Alcântara, as (modernização da agricultura, expansão da pecuária para exportação) siderúrgicas na Região Tocantina, Pindaré e Rosário, além da dinamização do setor primário (Façanha Neto; Façanha; Novaes, 2019: 7)

Entre os problemas sociais acarretados pela chegada da ALUMAR no Maranhão, Cota (1984) destaca a chegada de trabalhadores de todo o país, empregados de forma temporária e que logo depois foram dispensados, além do grande número de moradores da área ocupada pela ALUMAR e seu entorno, que foram desapropriados, perdendo terra, moradia e sustento, uma vez que eram predominantemente rurais. Segundo documento da Alumar (2023), o consórcio é gerenciado pela Alcoa, fica localizado a 25 quilômetros do centro de São Luís e começou suas operações na área no ano de 1984. O Consórcio é formado por empresas com “tradição nas áreas de alumina e alumínio”.

O Porto da Alumar fica localizado na confluência do Estreito dos Coqueiros com o Rio dos Cachorros, na Baía de São Marcos, em São Luís. Conta com dois berços de

atracação e tem capacidade para operar navios com até 83.500 toneladas de porte bruto e com cerca de 59 mil toneladas de carga. Esse porto movimentou em média 15,1 milhões de toneladas por ano e é a porta de entrada das principais matérias-primas usadas para a produção de alumina e alumínio, como a bauxita, soda cáustica, carvão, coque, óleo combustível e piche. O porto é também porta de saída da alumina vendida para mercados internos e externos (ALUMAR, 2023).

Outro porto de destaque é o Porto do Itaqui. Segundo informações do site do referido porto (EMAP, 2020a), a poligonal do Porto do Itaqui limita-se com o Distrito Industrial na região do Itaqui, no litoral oeste da ilha do Maranhão (Baía de São Marcos), a cerca de 11 quilômetros do centro da cidade. O porto do Itaqui iniciou suas atividades nessa região no ano de 1972, expandindo gradativamente suas instalações ao longo dos anos. Hoje possui uma estrutura de nove berços, profundidade de 23 metros, largura limitante de 500 metros, calado máximo autorizado de 22,3 metros e comprimento de 101 quilômetros. Quanto às conexões rodoviárias, o acesso ao Porto se dá pelas rodovias BR-135 e BR-222, que se conecta a outras rodovias federais e estaduais.

Segundo informações do site (EMAP, 2020b), o Porto do Itaqui tem conexão direta com duas ferrovias: a Transnordestina (FTL), passando por sete estados no Nordeste – do Maranhão a Sergipe, tendo 4.238km de extensão; a Estrada de Ferro Carajás (EFC), trecho concedido à Vale e operado pela empresa VLI, ligando São Luís-MA a Carajás-PA, e com 892 km de extensão. Além de granéis sólidos e líquidos, esse trecho é utilizado também para escoar a produção de celulose de Imperatriz⁵ – MA pelo Itaqui. Há também a conexão indireta com a Ferrovia Norte-sul (FNS), que se liga à EFC em Açailândia⁶-MA, possibilitando o transporte de granéis sólidos minerais e vegetais, além de combustível.

⁵ Município localizado na porção oeste do Maranhão, é a segunda maior cidade do estado e possui também destaque em relação ao PIB maranhense, ocupando a segunda maior participação, com 8,18% de participação, sua distribuição setorial corresponde a 0,6% na agropecuária, 30,1% na indústria e 69,3% em serviços, de acordo com dados do IMESC (2018).

⁶ Município localizado na parte oeste do estado, ocupa o quarto lugar no ranking dos municípios de maior participação no PIB do estado, com 2,34% de participação, sua distribuição setorial corresponde a 8,9% na agropecuária, 27,3% na indústria e 63,8% em serviços, de acordo com dados do IMESC (2018).

Historicamente, a maior parte do volume de cargas⁷ movimentadas pelo Porto do Itaqui são o escoamento de grãos, principalmente a exportação de soja e milho, e a recepção de produtos petrolíferos (diesel, gasolina e fertilizantes). Em 2022, o Porto do Itaqui bateu seu recorde de volume de movimentação de cargas, exportando de janeiro a dezembro do referido ano 33,610 milhões de toneladas de cargas, destacando-se os granéis sólidos (23 milhões de toneladas). Neste mesmo ano, alcançou também a maior exportação anual de milho e soja – 11,2 milhões de toneladas de soja e 6,6 milhões de toneladas de milho. A celulose produzida pela empresa Suzano do Maranhão também superou sua marca histórica, alcançando 1,705 milhão de toneladas (EMAP, 2023).

Há também o Porto da Ponta da Madeira, localizado no complexo Portuário do Itaqui, à margem leste da Baía de São Marcos, em São Luís - MA. É um terminal de uso privativo, de propriedade da Vale S/A. Segundo informações do site da empresa (Vale, 2021), o Porto entrou em operação em 1986 e embarca produtos como minério de ferro, manganês e pelotas. De acordo com informes do site da empresa, o estado do Maranhão suporta a logística de exportação da produção de minério proveniente das minas paraenses, produto que é escoado pela EFC até o referido porto. A mercadoria que chega no porto da Ponta da Madeira tem como um dos principais mercados consumidores a China.

Segundo Figueiredo (2018), o terminal marítimo da ponta da madeira possui cinco berços de atracação de navio que enviam, de forma exclusiva, o minério de ferro proveniente das minas em Carajás, no Pará. A EFC, que liga Carajás a São Luís, é uma das maiores fontes de conflitos socioambientais que envolvem a Vale no Brasil. A Estrada passa por 26 municípios cortando comunidades inteiras, alterando a sociabilidades desses locais atingidos, que até 2012 contabilizava 175 mortes por atropelamento na estrada de ferro (Coelho, 2014).

⁷ Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), uma instalação portuária movimenta três diferentes tipos de cargas: cargas gerais e os granéis sólidos e líquidos. O primeiro grupo é composto por volumes que podem ser acondicionados de diversas maneiras, como caixas, fardos, sacos etc. – a celulose, por exemplo – ou sem embalagens – estruturas metálicas, máquinas etc.

Já os granéis são compostos por cargas homogêneas, sem acondicionamento específico dentro das embarcações, sendo divididos em sólidos e líquidos. Os sólidos são subdivididos em minerais – produtos e subprodutos da atividade de mineração – e em vegetais – commodities ligadas ao agronegócio. Os líquidos também têm subcategorias, sendo derivados de petróleo – diesel, gasolina, gás liquefeito de petróleo (GLP) etc. – petroquímicos, como a soda cáustica e biocombustíveis no caso do etanol. (EMAP, 2020c)

Um mapeamento realizado pela Universidade Autônoma de Barcelona e trazido por Coelho (2014) mostra que a Vale é a mineradora com maior número de conflitos no mundo, somando, à época, 15 conflitos. A Vale, segundo Coelho, também ganha em 2012 o título de pior empresa do mundo, justificada por greves, baixos salários, repressão às lideranças sindicais e de comunidades tradicionais, utilização de produtos de mão de obra escrava, dentre tantas outras características que dão esse título à empresa.

Ocupe as ruínas: a Resex do Tauá-Mirim

Que eu me organizando posso desorganizar, que eu desorganizando posso me organizar. Este é também um trecho da música citada no início do trabalho. Por meio dele, pude também fazer uma leitura do processo de criação da Resex do Tauá-Mirim, que tem ligação direta com os empreendimentos citados acima, visando a exploração de parte do território amazônico litorâneo maranhense, incluindo humanos e não humanos. De encontro a essa intensa investida na zona rural de São Luís, há a resistência de moradores da Resex, que, se organizando, puderam desorganizar parte dos planos do capital. Nesta seção do texto, busco apresentar brevemente o processo de formação da Resex e os embates que o acompanham.

Desde o final da década de 1970 e início da década de 1980, povoados da zona rural de São Luís sofrem com a instalação de empreendimentos como a Estrada de Ferro Carajás e seus terminais, do Complexo Portuário de São Luís e de grandes indústrias minero-metalúrgicas, como o consórcio ALUMAR e a Vale. Esses complexos, além dos danos ambientais, trouxeram danos também sociais à população rural das proximidades, resultando em desapropriações de moradores categorizados como “população tradicional” (Sant’ana Júnior *et al.* 2009: 22).

Em meio a esses conflitos desiguais, os quais as comunidades são constrangidas e coagidas, sempre consideradas mais fracas e menos importantes do que os investimentos públicos e privados a frente dos grandes empreendimentos citados, algumas associações de moradores, resistindo à esse processo de desapropriação, se uniram e, lideradas pelas associações de moradores dos povoados de Taim e de Rio dos Cachorros, solicitaram junto ao CNPT/IBAMA (Centro Nacional de Desenvolvimento Sustentável das Populações Tradicionais) a constituição de uma Reserva Extrativista,

discussão iniciada em 1996. No ano de 2003, essa discussão ganhou corpo e se concretizou em um abaixo assinado para que o processo de criação da Reserva fosse continuado. A proposta de criação da Resex teve e tem como propósito “regularizar o uso e controle do território ancestralmente ocupado e de manter as possibilidades de reprodução social do grupo” (Sant’ana Júnior *et al.* 2009: 24).

Deste modo, a Reserva Extrativista do Tauá-Mirim hoje é formada por uma área que abrange os povoados de Cajueiro, Rio dos Cachorros, Limoeiro, Porto Grande, Taim, a ilha do Tauá-Mirim (formada pelos povoados de Jacamim, Amapá, Embaubal, Portinho, e Tauá-Mirim) e parte da Vila Maranhão.

Em agosto de 2003 é entregue ao IBAMA uma abaixo-assinado organizado por lideranças de alguns dos povoados supracitados, solicitando ao Governo Federal a abertura de um processo para iniciar a criação de uma Unidade de Conservação do tipo Reserva Extrativista, denominada inicialmente de RESEX do Taim (IBAMA, 2007). Posteriormente, por já haver uma Unidade de Conservação com mesmo nome, a Resex ludovicense ganha então outro nome, o mesmo de uma das ilhas que estão inseridas em seus limites: Resex do Tauá-Mirim.

Após cerca de três anos da solicitação pela criação da RESEX, o IBAMA (2006) publica o primeiro relatório, uma espécie de estudo parcial produzido por uma equipe de analistas ambientais do Instituto, contendo caracterizações diversas como do clima da região pretendida para RESEX, vegetação, geologia, recursos, além do levantamento socioeconômico da população residente e aspectos culturais dos humanos habitantes. Todos os dados coletados apontaram para a necessidade de criação da RESEX, colocado como “vocação ecológica e social para a consolidação de uma Reserva Extrativista”.

Ao final do relatório elaborado pelo IBAMA (2007), as conclusões sugerem que a RESEX de fato deve ser instituída, tanto por questões sociais, que salvaguardam as populações locais, formadas por humanos que exercem em ancestral harmonia as atividades da pesca e agricultura, quanto por questões biológicas, entendendo ser a região um grande refúgio das espécies não humanas, que vivem também em considerável harmonia com os habitantes mais novos – os seres humanos.

Mesmo que de forma sutil, o relatório elaborado pelo IBAMA toca em uma questão fundamental: a importância da Reserva não apenas em si mesma, mas para toda

localidade tem para os diferentes ecossistemas, tanto dentro quanto fora de seu perímetro. Com uma grande variedade de espécies animais e vegetais, a área é ocupada também pelo ecossistema manguezal, que, segundo o relatório do IBAMA (2007), é de grande importância para as vidas que os cercam, sejam elas humanas ou não, a exemplo das espécies marinhas cujo percentual de aproximadamente 89% das espécies utilizam o manguezal em algum estágio de sua vida, ou mais especificamente, em algum estágio de seu ciclo reprodutivo.

De acordo com o relatório do IBAMA (2007),

As populações extrativistas da região proposta para criação da RESEX já ocupam a área há mais de um século e seu manejo tradicional não parece ter gerado grandes alterações no ecossistema. Por outro lado, nos últimos 20 anos, com a chegada de grandes indústrias na região, alguns recursos, outrora abundantes, vêm escasseando ou até mesmo se extinguindo localmente. (IBAMA 2007: 21).

Em um de seus escritos, Tsing, ao tratar das ruínas, fala sobre a necessidade de ocupar. Assim como a autora, entendo que esse ato vai de encontro ao resistir, que é exatamente o que fazem os moradores da Resex do Tauá-Mirim, se mantendo oficialmente na luta pelo seu território desde 2003, quando é solicitada a criação da Resex, mas que de forma não oficial resistem há muito mais tempo, desde os tempos da escravidão, uma vez que declarações de alguns moradores mais antigos apontam para a presença, anteriormente, de pessoas escravizadas na localidade, fugidas e/ou libertas.

Para Tsing, “ocupar é dedicar-se ao trabalho de viver junto, mesmo onde as probabilidades estejam contra nós. É recusar e também se recuperar” (Tsing 2019: 87). Mostrando que o ocupar vai além de uma ocupação física ou geográfica, Tsing (2019) une outros termos ao “ocupar” como “ocupar a comida”, indicando que a forma como se produz comida hoje, por meio das grandes plantations, é mais uma das ruínas mantidas pelo capital, e que, devemos ocupar essa ruína lutando contra esse padrão de alienação do alimento e da alimentação.

De forma semelhante, é possível identificar nas comunidades pertencentes à Resex do Tauá-Mirim esse “ocupar a comida”, afinal são comunidades que desenvolvem a pesca e também a agricultura como formas principais de sustento. Prova desse trabalho e também da organização dessas comunidades é a feirinha da Resex do Tauá-Mirim que acontece periodicamente nos prédios da Universidade Federal do Maranhão e serve para

comercializar a produção desses moradores, além de gerar renda e também amplificar a divulgação de sua luta pelo território.

Considerações finais

Nota-se que os aspectos fisiográficos da ilha do Maranhão, em especial da sua porção esquerda, onde se encontra a Baía de São Marcos, possibilitaram a construção de infraestruturas de exportação que colocaram São Luís em uma posição de destaque no mapa da exploração dos subdesenvolvidos. Tal exploração, que chega com outros nomes – geração de emprego e renda, desenvolvimento, aumento do produto interno bruto – gera na verdade impactos na vida dos que são atravessados por suas infraestruturas, sendo humanos, não humanos e também os não vivos, como as águas e os solos contaminados por esses encontros forçados.

As ferrovias e rodovias que cortam o Maranhão, o Complexo Portuário instalado no litoral da capital, além das grandes monoculturas presentes no sul do estado são alguns dos elementos que, ao meu ver, representam as ruínas de um sistema que de forma indiscriminada arrebatou recursos e seres até o seu esgotamento, ocupando assim vários lugares do globo, em especial os lugares que estão ao sul.

Dialogando com Anna Tsing (2019, 2022), é feita uma análise da relação entre não humanos, humanos e suas infraestruturas, explorando as contaminações presentes e futuras desses encontros que transformam as paisagens e os que fazem parte dela concomitantemente, mesmo que essa transformação seja sutil e percebida por uma porção menor dos seres humanos. É interessante notar que a contaminação aqui analisada, que causa danos a algumas espécies envolvidas no processo, é percebida desde o início das investidas do capital na Amazônia, iniciada mais intensamente na década de 1970.

Em contraponto ao caos trazido por esses investimentos, é notada a resistência de algumas comunidades diretamente afetadas, como as pertencentes à Resex do Tauá-Mirim, localizada na zona rural de São Luís. Aqui interessa também saber como essas pessoas conseguem existir para além dos planos do capital, que as excluem, como conseguem viver nas ruínas em progresso do capitalismo.

De forma a apontar os próximos passos da presente pesquisa, será realizado um trabalho de campo que busca visitar as demais ruínas aqui citadas, passando pelas

ferrovias e rodovias que levarão ao caos organizado das grandes monoculturas de soja, milho, eucalipto, entre outras espécies vegetais que foram alienadas no sul do Maranhão.

Referências

ALUMAR. *Fact Sheet*. 2023. Rafaela Plácido. Disponível em: <https://www.alcoa.com/brasil/pt/pdf/brasil-alumar-fact-sheet.pdf>. Acesso em: 21, outubro, 2023.

BRITO, Daniel Chaves. 2001. *A Modernização da Superfície: Estado e Desenvolvimento na Amazônia*. Belém: NAEA/UFPA.

COELHO, Tádzio Peters. 2015. *Projeto Grande Carajás: Trinta anos de desenvolvimento frustrado*. Marabá: Editorial iGuana.

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

EMAP. 2020a. *Porto do Itaqui - Localização*. Disponível em: <https://www.portodoitaqui.com/porto-do-itaqui/localizacao>. Acesso em: 13, out, 2023.

EMAP. 2020b. *Porto do Itaqui - Infraestrutura*. Disponível em: <https://www.portodoitaqui.com/porto-do-itaqui/infraestrutura>. Acesso em: 13, out, 2023.

EMAP. 2023. *Porto do Itaqui - Movimentação de carga*. Disponível em: <https://www.portodoitaqui.com/porto-do-itaqui/operacoes-portuarias/movimentacao-de-carga>. Acesso em: 13, out, 2023.

FAÇANHA NETO, Inacio. Ferreira; FAÇANHA, Josanne Cristina Ribeiro Ferreira; NOVAES, Irlane Regina Moraes. 2019. *Trajetória histórica e impactos socioambientais da instalação e operação de uma refinaria de bauxita no Maranhão*. In: XXII SEMEAD, 22, São Paulo, Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Atuária da Universidade de São Paulo, .

FEITOSA, Antônio Cordeiro; TROVÃO, José Ribamar. *Atlas Escolar Do Maranhão: Espaço Geo-Histórico E Cultural*. João Pessoa: Editora Grafset, 2006.

FERRETTI, Sérgio Figueiredo; ESTERCI, Neide e RAMALHO, José Ricardo. 2009. *Amazônia, Desenvolvimento, Meio Ambiente e Diversidade Sociocultural – Introdução*. In: FERRETTI, Sérgio Figueiredo; RAMALHO, José Ricardo (Org.). *Amazônia: desenvolvimento, meio ambiente e diversidade sociocultural*. São Luís: EDUFMA. p. 5-15.

FIGUEIREDO, Alexandre Ramos de. 2018. *Análise da influência da corrente marítima na remoção dos sedimentos no Terminal Marítimo Ponta da Madeira em São Luís – MA*. 57 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Programa de Pós-Graduação em Oceanografia, Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2018. Disponível em: <https://tedebc.ufma.br/jspui/handle/tede/2462?mode=simple>. Acesso em: 14 out. 2023.

- IBAMA. 2007. *Laudo Sócio-Econômico e Biológico para Criação da Reserva Extrativista do Taim*. São Luís.
- IBAMA. 2006. *Laudo Sócio-Econômico e Biológico para Criação da Reserva Extrativista do Taim*. São Luís.
- IBGE. 2023. *Censo Demográfico 2022: indígenas: primeiros resultados do universo*.
- IMESC. 2018. Produto Interno Bruto dos Municípios do Maranhão. Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos: São Luís.
- IPPC - INSTITUTO DE PESQUISA E PLANIFICAÇÃO DA CIDADE. 2006. *São Luís: uma leitura da cidade*. São Luís: Instituto da Cidade.
- MACEDO, Maurício. 2014. *Maranhão: desenvolvimento produtivo e estratégias de crescimento*. São Luís - MA. Secretaria de Estado de Desenvolvimento, Indústria e Comércio - SEDINC. Apresentação de Powerpoint.
- SANT'ANA JÚNIOR, Horácio Antunes. 2004. *Florestania: a saga acreana e o Governo da Floresta*. Rio Branco: Edufac.
- SANT'ANA JÚNIOR, Horácio Antunes de. et al. (Org.). 2009. *Ecos dos conflitos sócio-ambientais: a RESEX de Tauá-Mirim*. São Luís: Edufma.
- TEIXEIRA, Sheila Gatinho; FILHO, Pedro Walfir Martins Souza. 2018. “Mapeamento de ambientes costeiros tropicais (Golfão Maranhense, Brasil) utilizando imagens de sensores remotos orbitais”. *Brazilian Journal of Geophysics*, v. 27, n. 5, p. 69–82, 21.
- TSING, Anna Lowenhaupt. 2019. *Viver nas ruínas: paisagens multiespécies no antropoceno*. Brasília: IEB Mil Folhas.
- TSING, Anna Lowenhaupt. 2022. *O cogumelo no fim do mundo: Sobre as possibilidades de vida nas ruínas do capitalismo*. São Paulo: N-1 Edições.
- VALE. 2021. Terminal marítimo da Ponta da Madeira completa 35 anos com novo patamar de embarque. *Vale*, . Disponível em: <https://www.vale.com/pt/w/terminal-mar%C3%ADtimo-ponta-da-madeira-completa-35-anos-com-novo-patamar-de-embarque>. Acesso em: 18, out, 2023.