

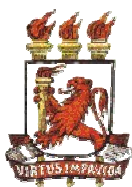


UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA
PIMES – PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ECONOMIA

OS CICLOS ECONÔMICOS NO MARANHÃO. – DO ALGODÃO AO
MÍNERO-METALÚRGICO

MANOEL PEREIRA DE AZEVEDO

RECIFE



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA
PIMES – PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ECONOMIA

OS CICLOS ECONÔMICOS NO MARANHÃO – DO ALGODÃO AO
MÍNERO-METALÚRGICO

MANOEL PEREIRA DE AZEVEDO

ORIENTADOR: **Prof. Ph.D. Olímpio José de Arroxelas Galvão**

RECIFE
2003



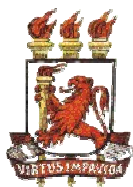
MANOEL PEREIRA DE AZEVEDO

OS CICLOS ECONÔMICO DO MARANHÃO. – DO ALGODÃO
AO MÍNERO-METALÚRGICO.

Dissertação apresentada como requisito à
obtenção do grau de Mestre em Economia –
Área de Concentração Comércio Exterior, no
PIMES – Pós-Graduação em Economia da
UFPE– Universidade Federal de Pernambuco.

Orientador: **Prof. Ph.D. Olímpio José de Arroxelas Galvão**

RECIFE
2003



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA
PIMES – PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ECONOMIA

PARECER DA COMISSÃO EXAMINADORA DE DEFESA DE
DISSERTAÇÃO DE MESTRADO PROFISSIONAL EM
ECONOMIA – ÁREA DE CONCENTRAÇÃO COMÉRCIO
EXTERIOR.

MANOEL PEREIRA DE AZEVEDO

A Comissão Examinadora composta pelos professores abaixo, sob a presidência do primeiro, considera o candidato **MANOEL PEREIRA DE AZEVEDO**, aprovado.

Recife, 21 de novembro de 2003

Prof. Ph.D. Olímpio José de Arroxelas Galvão
Orientador

Prof. Ph.D. Zionam Euvécio Lins Rolim
Examinador Interno – DECON/UFPE

Prof^a. Dra. Sandra Maria dos Santos
Examinador Externo – DECON/UFC

ATA DA REUNIÃO DA BANCA EXAMINADORA DA DEFESA DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO PROFISSIONAL DO ALUNO MANOEL PEREIRA DE AZEVEDO REALIZADA NO CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO EM VINTE UM DE NOVEMBRO DE DOIS MIL E TRÊS.

Aos vinte e um do mês de novembro de dois mil e três, às oito horas, na sala C - 12 do Centro de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Federal de Pernambuco, em sessão pública teve início a defesa de Dissertação em Economia intitulada "Os Ciclos Econômicos no Maranhão - Do Algodão ao Minério-Metalúrgico" do aluno Manoel Pereira de Azevedo o qual já havia preenchido anteriormente, todas as demais condições exigidas para a obtenção do grau de Mestre em Economia. A Banca Examinadora aprovada em vinte e cinco de setembro de 2003 na Comissão Permanente do PIMES - Pós-Graduação em Economia da UFPE e homologada pela Diretoria de Pesquisa e Pós-Graduação - PROPEQ/UFPE, conforme processo n.º 23076.013429/2003 - 30 será constituída pelos seguintes professores: Prof. Olimpio José de Azevedo Galvão (Orientador); Prof. Zionam Euvécio Lins Rolim (Examinador Interno); Prof. Sandra Maria dos Santos (Examinador Externo - UFC); Prof. Roberto Alves de Lima (Suplente Interno); Prof. Antônio Lisboa Teles da Rosa (Suplente Externo - CENAUFC). O Professor Olimpio Galvão na qualidade de Orientador do Mestrando presidiu os trabalhos e após as apresentações formais convidou o candidato a fazer uma exposição sucinta do seu trabalho, das dificuldades que enfrentou, da experiência adquirida no campo da pesquisa científica e das perspectivas que julga encontrar em suas atividades futuras. Após a exposição do candidato deu-se início a arguição, por parte da Banca. Cada examinador teve no máximo vinte minutos para sua arguição, concedendo-se ao candidato tempo igual de resposta. Finda

arguição, a Banca Examinadora deliberou em reunião secreta sobre as menções atribuídas à Dissertação. Em seguida foram anunciadas publicamente as menções obtidas pelo candidato:

Prof. Olimpio Galvão: APROVADO

Prof. Zionam Rolim: APROVADO

Prof. Sandra dos Santos: APROVADO

E para constar lavrei a presente ata, a qual será assinada por mim, pelos membros da Banca Examinadora e pelo examinando. Recife, vinte e um de novembro de dois mil e três.

Prof. Olimpio Galvão: [Assinatura]

Prof. Zionam Rolim: [Assinatura]

Prof. Sandra dos Santos: [Assinatura]

Manoel Pereira: [Assinatura]

Patricia Alves: [Assinatura]

Recebido e assinado em 30/11/03
[Assinatura]
[Assinatura]

AGRADECIMENTOS

Cabe cumprir um agradecimento especial às instituições e pessoas citadas a seguir:

A meu Deus, que me dá sabedoria e forças para vencer as dificuldades que se apresentam diariamente.

A minha esposa Darcy, aos filhos: Sandra, Sarah, Sâmia e Saulo, razão maior da minha trajetória vitoriosa.

Ao professor, Olímpio José de Arroxelas Galvão, pela eficiente orientação e estímulos a mim concedidos na consecução deste trabalho, e pelo esforço pessoal para a efetivação desta Dissertação.

Ao professor, José Antonio Mendes Lopes, Coordenador de Pós-Graduação do UNICEUMA, pelo incentivo.

Aos professores André Magalhães, Álvaro Barrantes, Cristina Carvalho, Francisco Ramos, Olímpio Galvão e Salomão Farias, pela excelência como ministraram o curso, abrindo tantas portas no mundo acadêmico.

Ao UNICEUMA - Centro Universitário do Maranhão, por ter oportunizado este Mestrado.

Aos colegas do curso de Mestrado Profissional - Área de Concentração em Comércio Exterior, pela convivência solidária.

Ao Programa de Pós-Graduação em Economia – PIMES, pela oportunidade.

Àquelas pessoas especiais, que, com um simples gesto, foram de grande relevância para o alcance do resultado final.

RESUMO

O objetivo deste trabalho é analisar o Impacto do Ciclo Econômico Mínero - Metalúrgico no Comércio Exterior do Maranhão, no período de 1980 a 2000. A motivação do trabalho deveu-se ao extraordinário crescimento do Comércio Exterior Maranhense, que tem seu arranco nos anos 80, com base de sustentação o Setor Industrial, especialmente nos segmentos ferro e alumínio. Inicialmente, apresenta-se o referencial teórico, ancorado na Teoria da Base de Exportação, assim como alguns outros conceitos relevantes ligados à Teoria do Desenvolvimento Econômico e Comércio Internacional. Em seguida, analisam-se os ciclos econômicos do algodão, babaçu, soja e, especialmente, o mínero-metalúrgico e os impactos destes decorrentes para o setor externo da economia do Maranhão. O presente estudo teve caráter essencialmente bibliográfico, utilizando-se um acervo pertinente à questão, foco de análise. Os resultados obtidos apontam para uma realidade paradoxal. No contexto econômico, o Estado do Maranhão destacou-se durante as últimas décadas do século XX, apresentando taxas de crescimento superiores às nordestinas e brasileiras. À luz da Teoria da Localização e Crescimento Econômico Regional defendida por Douglass C. North, conclui-se que nos últimos vinte anos a economia maranhense definiu o caminho a percorrer na área industrial, dentro de um cenário voltado para o exterior do Estado. Com base em uma análise do processo histórico da formação econômica brasileira e maranhense, observou-se tendência de que alguns fatores foram determinantes na dinâmica específica do processo de concentração industrial em nível de empresas, destacando-se, entre estes, o relativo isolamento da economia maranhense que fomentou a dinâmica de cada uma das economias regionais e sua estrutura de concentração da propriedade e da renda, a dominação das multinacionais do setor e a localização do Projeto ALUMAR no Maranhão.

ABSTRACT

The objective of this work is to analyze the Impact of the Mínero-metallurgical Economic Cycle in the External Trade of Maranhão, in the period from 1980 to 2000. The motivation of the work was due to the extraordinary growth of the External Trade From Maranhão, that he/she has its spurt in the eighties, tends its sustenance base the Industrial Section, especially, the segments iron and aluminum. Initially, he/she comes the theoretical reference, anchored in the Theory of the Base of Export, as well as some other important concepts linked to the Theory of the Economic Development and International Trade. Soon after, it is analyzed the economic cycles of the cotton, babaçu, soy and, especially, the mínero-metallurgical and the impacts of these current ones, for the external section of the economy of Maranhão. The present study had character essentially bibliographical, being used a pertinent great quantity to the subject analysis focus. The obtained results point for a paradoxical reality. In the economic context, the State of Maranhão stood out during the last decades of the century XX, presenting superior growth rates to the native of northeastern Brazil and Brazilian. To the light of the Theory of the Location and Regional Economic Growth defended by Douglass C. North, it is ended that in the last twenty years, the economy from Maranhão defined the road to travel in the industrial area, inside of a scenery gone back to the exterior of the State. With base in an analysis of the historical process of the Brazilian and from Maranhão economic formation, tendency was observed that some factors went decisive in to specific dynamics of the process of industrial concentration in level of companies, standing out among these: the relative isolation of the economy from Maranhão that fomented, the dynamics of each one of the regional economies and its structure of concentration of the property and of the income, the dominance of the multinationals of the section and Projeto ALUMAR'S location in Maranhão.

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1 – INTRODUÇÃO.....	1
CAPÍTULO 2 – REFERENCIAL TEÓRICO	6
2.1 Teorias do desenvolvimento econômico relevantes.....	6
2.1.1 Teoria da base de exportação	6
2.1.2 Teoria do crescimento polarizado.....	7
CAPÍTULO 3 – CICLOS ECONÔMICOS NO MARANHÃO	10
3.1 O Ciclo do algodão	10
3.2 O Ciclo do babaçu	14
3.3 O Ciclo da soja	20
3.4 O Programa Grande Carajás e o Maranhão	26
3.4.1 Histórico e Evolução	30
3.4.2 Ciclo Mineiro- Metalúrgico - FERRO.....	33
3.4.3 Impactos do Ciclo Ferro – Pelotização	35
3.4.4 Ciclo Mineiro- Metalúrgico - Alumínio.....	37
3.4.5 Implantação do consórcio ALUMAR em São Luís	41
3.4.5.1 Os Incentivos fiscais que viabilizaram o Projeto Alumar.....	42
3.5 O papel das condições geográficas específicas de São Luís	48
CAPÍTULO 4 – Os impactos do ciclo Mineiro - Metalúrgico no Maranhão	53
4.1 Introdução	53
4.2 Os impactos sobre o Comércio Exterior.....	54
4.3 Impactos sobre o meio ambiente	62
4.4 Impactos sobre o setor imobiliário.....	64
4.5 Impactos sobre o setor urbanístico.....	65
4.6 Impactos na rede hoteleira	69
4.7 Impactos sobre o setor educacional.....	71
4.8 Impactos sobre o setor agrícola	72
CAPÍTULO 5 – CONCLUSÃO	74
CAPÍTULO 6 – RECOMENDAÇÕES DE POLÍTICAS PÚBLICAS	77
REFERÊNCIAS	79

LISTA DE TABELAS

TABELA 1	Evolução de Cargas no Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, 1986 – 2000.	34
TABELA 2	Produção Mundial dos Maiores Produtores de Alumínio Primário, 1977 e 1993. Em 1.000 ton.	38
TABELA 3	Principais Países Consumidores de Alumínio Primário, 1993. Em 1.000 ton.	38
TABELA 4	Consumo Per Capita de Alumínio Primário – maiores países consumidores, 1993. Kg/hab.	39
TABELA 5	Estado do Maranhão . Evolução nos Saldos do Balanço Comercial, 1980 – 2001. Em US\$ 1.000.	56
TABELA 6	Estado do Maranhão. Principais Produtos Exportados, 1989 – 2001. Em %.	58
TABELA 7	Evolução Populacional no Maranhão e em São Luís, 1970,1980, 1991 e 1996.	68
TABELA 8	População Urbana e Rural do Maranhão, 1960 – 1991.	69

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1	Estado do Maranhão. Exportações e Importações Totais, 1980 – 2001. Em US\$ milhões.	57
GRÁFICO 2	Estado do Maranhão – Índice de Crescimento das Exportações e Importações Totais, 1980 – 2001. Base 1980 = 100	60

LISTA DE MAPAS

MAPA 1	Maranhão. Pólos Exportadores, 2001	61
--------	------------------------------------	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABAL	–	Associação Brasileira de Alumínio
ALCAN	–	<i>Aluminium Limited of Canadá</i>
ALCOA	–	<i>Aluminium Company of America</i>
ALCOMINAS	–	Companhia Mineira de Alumínio
ALUMAR	–	Consórcio de Alumínio do Maranhão
ALUMINAS	–	Alumínio de Minas Gerais S/A
ALUNORDESTE	–	Alumínio do Brasil Nordeste S/A
ASSEMA	–	Associação em Áreas de Assentamento no Estado do Maranhão
BIRD	–	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BR	–	Brasil
CBA	–	Companhia Brasileira de Alumínio
CE	–	Ceará
CEMIG	–	Centrais Elétricas de Minas Gerais
CEPAL	–	Comissão Econômica para América Latina e Caribe
FED	–	Federal Reserve <i>Bank</i>
CHESF	–	Companhia Hidrelétrica do São Francisco
CIT	–	Companhia Indústria Técnica
CNPJ – MF	–	Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica do Ministério da Fazenda
COMARCO	–	Companhia Maranhense de Colonização
CONAD	–	Companhia Nacional de Abastecimento
CVRD	–	Companhia Vale do Rio Doce
DNPM	–	Departamento Nacional da Produção Mineral
EFC	–	Estrada de Ferro Carajás
EIB	–	Empresa Industrial de Bacabal
ELETRONORTE	–	Centrais Elétricas do Norte do Brasil S/A
ELQUISA	–	Eletroquímica Brasileira S/A
EMAP	–	Empresa Maranhense de Administração Portuária
EMN	–	Empresa Multinacional
ETNS	–	Empresas Transnacionais
FED	–	Federal Reserve <i>Bank</i>
FNS	–	Ferrovia Norte Sul
IAI	–	Indústria de Aproveitamento Integral
IBGE	–	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INCRA	–	Instituto Nacional de Reforma Agrária
MA	–	Maranhão

MG	–	Minas Gerais
MINTER	–	Ministério do Interior
OCDE	–	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico
PAEG	–	Plano de Ação do Governo Federal
PED	–	Programa Estratégico de Desenvolvimento
PIB	–	Produto Interno Bruto
PIMES	–	Programa de Pós-Graduação em Economia
PND	–	Plano Nacional de Desenvolvimento
PNPB	–	Programa Nacional de Pesquisa de Babaçu
RJ	–	Rio de Janeiro
SBPS	–	Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência
SEM	–	Sistema Econômico Mundial
SUDAM	–	Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia
SUDENE	–	Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste
TMPM	–	Terminal Marítimo de Ponta da Madeira
UFMA	–	Universidade Federal do Maranhão
UFPE	–	Universidade Federal de Pernambuco
UNICEUMA	–	Centro Universitário do Maranhão

CAPÍTULO 1 – INTRODUÇÃO

Quando confrontado o desenvolvimento recente da economia do Maranhão com o da brasileira, depara-se, sem dúvida, com um grande paradoxo: enquanto o Brasil, na década de 1980, se debatia com uma das maiores crises de sua história contemporânea, enfrentando toda uma década perdida, o Estado do Maranhão atravessou um processo de transformação socioeconômico e de grande crescimento, no qual a economia extrativista cedeu lugar aos grandes projetos industriais - o que veio a ser denominado de o "ciclo econômico minero-metalúrgico".

É possível afirmar que o relativo isolamento, outrora responsável pelo atraso socioeconômico do Estado, é vencido e superado pela implantação de uma completa infra-estrutura de transportes multimodal (hidrovias, rodovias, ferrovias, porto) que, associada às condições climáticas excepcionais, à quantidade de terras agricultáveis, à grande disponibilidade de energia elétrica (sistema CHESF E ELETRONORTE), à estabilidade política e a um modelo administrativo do Estado (Estado regulador/modelo gerencial), transformou o Maranhão em um dos pólos industriais mais dinâmicos do País. O seu parque industrial e agro-industrial, constituído tanto de empresas de médio e grande porte, colocou o comércio exterior do Maranhão no segundo lugar entre os estados exportadores da Região Nordeste, e no 11º do Brasil, com US\$663 milhões de dólares, em 1999, produzindo um superávit comercial da ordem de quase US\$300 milhões.

Visto numa perspectiva histórica o desenvolvimento socioeconômico do Maranhão nos mais de dois séculos iniciais de sua colonização, ou mais precisamente: até o início da segunda metade dos 1700, deixa muito a desejar, quando comparado com outras Unidades da Federação Brasileira. É certo que alguns resultados positivos podem ser registrados após ser criado o Estado do Maranhão e Grão-Pará, separado por decreto metropolitano, do Estado do Brasil,

que passariam a existir independentemente, um do outro, mas subordinados diretamente a Portugal. Talvez uma provável causa desse atraso tenha sido as condições geográficas, uma vez que um dos aspectos mais importantes da economia maranhense, que marcam sua história por séculos, é o seu relativo isolamento em relação ao restante do País. Tal fenômeno parece remontar às características físicas da região, especialmente as grandes distâncias decorrentes das vastas extensões territoriais que separam o Maranhão de outros centros econômicos brasileiros, sobretudo levando-se em consideração a disponibilidade dos meios de transporte da época colonial, que tornavam mais fáceis as comunicações entre o Maranhão e a metrópole portuguesa do que as desta província com a da Bahia, sede do Governo Geral do Brasil.

Assim é que, nas primeiras décadas do século XVIII, o Maranhão apresentava crescimento populacional insignificante, a ponto de, em 1720, (VIVEIROS, 1954), existirem apenas 1.400 habitantes na Província. Este diminuto crescimento tem como prováveis causas as difíceis condições de habitação e a existência de doenças epidêmicas, que devastavam populações inteiras. O pouco, no que o Estado crescia economicamente, ocorria por conta do seu relativo isolamento, uma vez que o Rio de Janeiro, já como capital do Brasil, exercia fortes efeitos polarizadores, gerando barreira à entrada de produtos de concorrentes externos, ou seja: formando uma proteção do mercado consumidor para o produtor local. Somente décadas mais tarde, na condição de colonizadores de exploração, iniciam os maranhenses o ciclo extrativista dos produtos de baixo valor econômico - as denominadas “Drogas do Sertão”. Pelo lado da agricultura de subsistência, também começam a destacar-se as culturas do tabaco, do algodão, do arroz, do feijão, do milho e da mandioca.

O ciclo do algodão, o mais importante dos ciclos de expansão do período colonial, tem início em 1760. De acordo com Feitosa (1998), o Estado do Maranhão, algumas décadas depois, chegou exportar a expressiva cifra de 4 milhões de libras esterlinas, proporcionada pela Guerra da Independência dos

Estados Unidos e pela Revolução Industrial inglesa. Entretanto, não durou muito esse ciclo, passando de novo a economia maranhense a experimentar forte declínio, num período histórico que ficou bem caracterizado.(FURTADO, 1988) como "A Falsa Euforia do Fim da Época Colonial".

Na segunda metade do século XIX, surge o ciclo do açúcar, no qual é registrada a presença de mais de 500 engenhos de açúcar e aguardente-de-cana instalados em solo maranhense, sendo que parte significativa desses eram movimentados por força a vapor e hidráulica e o restante por tração animal, quando prevalecia a mão-de-obra escrava (FEITOSA, 1998).

A economia maranhense adentra o século XX submergido numa profunda crise socioeconômica. Não havia disponível nenhum produto de consumo universal, com demanda garantida interna e externamente que fosse capaz de alavancar um ponderável crescimento econômico local. De acordo com o censo demográfico de 1900, o Estado contava com um mercado consumidor da ordem de 500 mil habitantes, com uma acentuada demanda reprimida e disposta a ingressar nos mercados emergentes. Como resultado desses ciclos econômicos, ocorreu a implantação de um expressivo pólo têxtil, baseado na fibra do algodão, logo seguido por um parque oleaginoso, a partir do babaçu.

Em suma, as atividades econômicas desenvolvidas no Maranhão, com foco nos mercados interno e externo foram, mais remotamente, as culturas do arroz e da mandioca, ambas com forte demanda, visto tratar-se de culturas de subsistência e de acentuado hábito alimentar; e, mais adiante, já com características de ciclos econômicos, o algodão e babaçu, cada um predominando em seu tempo e lugar, visto que não tiveram uma completa abrangência regional, sendo porém responsáveis por um certo dinamismo econômico local. Nenhuma dessas atividades, contudo, mesmo nos melhores momentos, chegou a produzir apreciáveis impactos nos outros setores da economia maranhense, a ponto de propiciar um desenvolvimento continuado e sustentável.

O fraco desempenho da economia maranhense durante o período mencionado, deveu-se, sobremaneira, ao relativo isolamento, em que se encontrava a economia maranhense, à ausência de capital financeiro e fixo e de capacidade gerencial e tecnológico, aos altos índices do analfabetismo e à existência de uma mão-de-obra de qualificação extremamente baixa. Deste modo esta realidade somente na década de 1980 seria modificada, quando a economia extrativista e de autoconsumo cede lugar aos grandes projetos minero - metalúrgico (alumínio e ferro) e oleaginoso (soja), que são implantados no espaço maranhense.

Para se ter uma idéia da importância desse arranco, essas cadeias produtivas (alumínio, ferro e soja), representam 97% da pauta de exportação do Estado, restando, conseqüentemente, apenas 3%, para as demais cadeias produtivas.

É aí que as idéias seminais do historiador norte-americano Douglass North, na sua Teoria da Base de Exportação, passa a prevalecer: um setor externo, implantado numa região de desenvolvimento recente, passa a impulsionar o crescimento local - que revela elevado dinamismo, através da conquista dos mercados regionais e nacional e, principalmente dos mercados externos. Curiosamente, esse setor externo está centrado não em bens primários, mas essencialmente em produtos semimanufaturados.

Vale ressaltar que durante a década de 1990, as atividades agropecuárias retornam os seus espaços perdidos, com a introdução da produção intensiva em capital do produto soja e outras cadeias do agronegócio (especialmente o caju), verificando-se, também, apreciáveis melhorias genéticas na criação pecuária, que vêm colocar o Maranhão como o Estado com o segundo maior rebanho do Nordeste, com 4,5 milhões de cabeças de gado.

Com a economia maranhense experimentando um bom desempenho, alavancado, fundamentalmente, pelo incremento da produção industrial, para atender à demanda do exterior, torna-se relevante uma reflexão sobre os impactos que esses ciclos econômicos, passados e presentes, causaram e continuam causando na economia do Maranhão, com destaque para o algodão, o babaçu, a soja e, muito especialmente, os minérios e a sua transformação industrial.

Para alcançar esse objetivo, essa Dissertação está dividida em seis capítulos, incluindo esta Introdução. O Capítulo 2 compreende uma breve exposição do referencial teórico que é relevante para a análise a seguir. O Capítulo 3 descreve os principais ciclos econômicos do Maranhão, numa perspectiva histórica. No quarto capítulo retrata-se a situação de um Maranhão socioeconômico contemporâneo, evidenciando-se as profundas mudanças ocorridas na economia do Estado, durante o período 1980-2000. No quinto, evidenciadas as Conclusões; e finalmente no sexto, são feitas as Recomendações de Políticas Públicas.

CAPÍTULO 2 – REFERENCIAL TEÓRICO

Este capítulo apresenta uma breve exposição de algumas teorias ou enfoques que são relevantes para a explicação de aspectos importantes do desenvolvimento da economia do Maranhão. São expostas, a seguir, a Teoria da Base de Exportação e a Teoria do Crescimento Polarizado, que, ao modo de ver do autor, trazem contribuições muito relevantes como ponto de partida para uma mais adequada e pertinente compreensão do crescimento recente da economia do Estado do Maranhão.

2.1 Teorias do desenvolvimento econômico relevantes

2.1.1 A Teoria da base de exportação

A Teoria da Base de Exportação procura mostrar que o crescimento de muitas regiões ocorreu no passado e continua ocorrendo no presente, a partir do desenvolvimento de um setor de exportações.

A idéia central dessa teoria é a que as exportações são os motores que iniciam o crescimento local ou regional dando impulso às regiões jovens, e seu alcance é determinado através do efeito multiplicador que elas, as exportações, criam nas demais atividades locais. Então, as exportações constituem-se numa condição necessária para o desenvolvimento regional, embora que não suficiente. Para que um setor de exportações induza um processo sustentável de desenvolvimento, é condição necessária que esse setor seja capaz de produzir grandes impactos transformadores sobre o seu ambiente, através da criação e diversificação de uma base produtiva constituída de outras atividades econômicas

O mencionado enfoque utiliza, em parte, o conceito dinâmico de base econômica, assinalando que existe uma relação estreita entre as exportações e o crescimento global da economia, sendo o investimento regional induzido pela própria exportação. Assim, um aumento na base de exportação estabelece um

efeito multiplicador, e todas as demais atividades econômicas não voltadas à exportação, especialmente as de comércio e serviços. Estas são induzidas pela expansão ou declínio das indústrias de exportação.

Essa teoria, desenvolvida principalmente por North (1955 e 1959) e Watkins (1963) sustenta que o sucesso da base de exportações é o fator determinante da taxa de crescimento das regiões e, finalmente, conclui que a importância da base de exportação é medida pela sua capacidade de exercer impactos diversificadores sobre outras atividades locais, inclusive outras atividades agrícolas, mas principalmente secundárias e terciárias, como estradas, portos, e demais setores da infra-estrutura.

Não há dúvida de que o enfoque da Base de Exportações tem grande relevância para a explicação tanto do desenvolvimento passado quanto do presente da economia maranhense. No passado, os ciclos de exportação do algodão e do babaçu tiveram enorme importância durante uma certa época da história do desenvolvimento do Estado, mas seus impactos foram débeis e não duradouros. Não houve, como sugerido por North e Watkins, verdadeiro processo de diversificação em torno dessas bases de exportação. Contudo, sem dúvidas, o atual ciclo minero-metalúrgico, que será discutido mais adiante, provocou muitos dos impactos diversificadores sobre toda a economia maranhense, tornando-a hoje uma área relativamente dinâmica dentro do contexto nacional.

2.1.2 A Teoria do crescimento polarizado

A Teoria do Crescimento Polarizado também contém fortes elementos explicadores do desenvolvimento recente da economia maranhense. A idéia central dessa teoria, atribuída a Perroux (1955) e Hirschman (1958), é a de que o crescimento econômico não ocorre simultaneamente em todas as partes, isto é, em todas as áreas geográficas de um país. Tanto Perroux quanto Hirschman procuram mostrar que, ao contrário, o crescimento se manifesta em alguns pontos do

espaço nacional e que esse crescimento ocorre com intensidades diferentes, provocando efeitos diferenciados por toda a economia nacional.

Esses dois economistas argumentam que, quando uma área do país começa a expandir-se, forças poderosas provocam uma concentração espacial do crescimento em torno dessa área, que se vai tornando, pouco a pouco, num centro de acumulação e de aglomeração de recursos humanos e de capitais - ou seja, num pólo de crescimento.

O sucesso de um pólo de crescimento, porém, vai depender de uma série de circunstâncias. Vai depender, por exemplo, de as atividades implantadas nesse pólo revelarem grande capacidade de gerar grandes efeitos multiplicadores e aceleradores da renda, do emprego e dos investimentos. Para tal, essas indústrias devem gozar de certas características especiais: elas devem possuir um efeito transformador do ambiente onde são implantadas, ter um potencial germinativo, propulsivo e dinâmico, no sentido de serem capazes de atrair outras atividades e outros investimentos. Ou, nas palavras de Hirschman, devem ser capazes de gerar grandes efeitos de encadeamento, para traz e para a frente.

Assim, uma unidade de produção, ou conjunto de unidades, que criam grandes impactos sobre uma região através de encadeamentos, agindo na forma de unidade motriz, definiria um pólo de crescimento.

Boudeville (apud FEITOSA, 1998), define como pólo de crescimento regional “um conjunto de indústrias em expansão localizado em uma área urbana e induzindo um desenvolvimento ulterior da atividade econômica através de sua zona de influência”.

A expansão regional tem lugar não tanto como resultado de reduções de custos, mas, sim, pelo aparecimento de indústrias com diferentes taxas de crescimento, pelo seu impacto no crescimento de outras indústrias e pelo surgimento de outras atividades com taxas de crescimento acima da média. Essas

indústrias, denominadas “Indústrias motrizes”, formam o núcleo de desenvolvimento. Elas são as que têm maior impacto direto e indireto sobre a atividade regional e tendem a ser altamente concentradas. Também apresentam sensíveis efeitos multiplicadores e polarizadores sobre a região em que estão instaladas, agindo primeiramente sobre outras indústrias e depois sobre o produto global da economia. Este pólo implica desestabilizar a economia, criando desigualdades entre agentes, intensificando a vontade de ganhos e de poder político, principalmente através de mudanças no sistema de concorrência.

O aparecimento de um pólo dá origem a economias de escalas que, até então, não podiam ser realizadas na região, em função da criação de um complexo de indústrias, decorrentes não somente da implantação de uma indústria motriz, mas de um vasto conjunto de outras atividades econômicas e da sua aglomeração territorial.

O caso maranhense sinaliza a existência de vários elementos presentes na Teoria do Crescimento Polarizado, por ter-se caracterizado pela implantação de um conjunto, embora pequeno, de grandes empresas motrizes, que geraram, como será visto nos capítulos seguintes desta Dissertação, enormes efeitos de indução e de transformação de seu ambiente.

CAPÍTULO 3 – OS CICLOS ECONÔMICOS NO MARANHÃO

3.1 O Ciclo do algodão

Um dos gargalos para o cultivo do algodão não se expandir no Brasil e, especialmente, no Maranhão, pode ter sido o alto custo de transporte do interior para os portos da costa, haja vista que o tardio advento das ferrovias não forneceu melhoramentos apreciáveis, por conta de sua baixa capilaridade.

Por outro lado, o transporte do algodão, feito através de mulas, burros e cavalos eram caros, absorvendo praticamente metade do preço de mercado. Por causa de sua alta taxa de frete e dos custos de baldeação, os produtores achavam mais viável enviar o algodão pelas mulas de carga por todo o caminho em direção ao porto, ao invés de simplesmente para o terminal ferroviário mais próximo. A inadequação dos sistemas de transporte no Nordeste era em parte causa e em parte efeito das técnicas extensivas usadas para o cultivo do algodão.

Outros fatores também contribuíram para baixar a produção e os preços do algodão, tais como ausência de rios navegáveis e o fato de as terras que formavam a faixa algodoeira no século XIX se situarem em áreas bastante remotas. O algodão era plantado em pequenas fazendas espalhadas em vasto território, utilizando técnicas de queimada e cultivo em clareira nas matas. (VIVEIROS, 1954).

Observada em conjunto, a economia brasileira apresentava-se como uma constelação de sistemas em que alguns se articulavam entre si e outros permaneciam praticamente isolados. As articulações operavam-se em torno de dois pólos principais: as economias do açúcar e do ouro. Articulada ao núcleo açucareiro, se bem que de forma cada vez mais flexível, estava a pecuária nordestina. Integrado ao núcleo mineiro estava o *hinterland* pecuário sulino, que se estendia de São Paulo ao Rio Grande. Estes dois sistemas, por seu lado, ligavam-se frouxamente através do rio São Francisco, de cuja proximidade a pecuária beneficiava-se na meia-distância em que se encontravam o Nordeste e o

Centro-Sul, para dirigir-se ao mercado que ocasionalmente apresentasse maiores vantagens.

Mais no Norte, estavam os dois centros autônomos do Maranhão e do Pará. Este último vivia exclusivamente da economia extrativa florestal, organizada pelos jesuítas com base na exploração da mão-de-obra indígena. O sistema jesuítico teria alcançado produtividade aparentemente elevada, mas sobre o mesmo não se dispõe de muitas informações. Essa ordem religiosa, que não pagavam impostos nem publicava estatísticas, entrou em decadência com a ação político-administrativa que sofreu na época do Marquês de Pombal, Dom Sebastião Carvalho e Melo, superministro. Quanto ao Maranhão, se bem constituísse a Província um sistema quase autônomo, articulava-se com a região açucareira, através da atividade pecuária.

Pode-se dizer, assim, que apenas o Pará existia como núcleo totalmente isolado. Os três principais sistemas econômicos - a faixa açucareira, a região mineira e a economia do Maranhão se interligavam, se bem que de maneira bastante fluida, através da extensa hinterlândia pecuária.

Vale ressaltar que o sistema econômico maranhense conheceu, em alguns momentos do período colonial, razoável grau de prosperidade. A rigor, essa região se beneficiou inicialmente de uma cuidadosa atenção do governo português, cujo comando econômico estava nas mãos do Marquês de Pombal, que travava luta contra a Ordem dos Jesuítas. Os colonos do Maranhão, chamados a atenção, eram adversários tradicionais dos Jesuítas na luta pela escravização dos índios. O Marquês de Pombal ajudou-os, criando uma Companhia de Comércio altamente capitalizada, que deveria financiar o desenvolvimento da região, tradicionalmente a mais pobre do País. Ao ajudar os colonos, esse superministro estava sendo fiel aos seus propósitos - o de evitar a escravização dos índios.

Coube, na verdade, ao Maranhão, a eliminação, de vez, das formas abertas e disfarçadas de escravidão do ameríndio em terras brasileiras. A ajuda financeira pombalina permitiu a importação em grande escala de mão-de-obra africana, o que modificou extraordinariamente a fisionomia étnica da região. Tão importante quanto à mencionada ajuda financeira, foi a modificação no mercado mundial de produtos tropicais, provocada pela guerra de secessão nos Estados Unidos e, em seguida, pela Revolução Industrial inglesa. Os dirigentes da Companhia do Grão-Pará perceberam, desde o início, que o algodão era o produto tropical cuja procura estava crescendo com mais intensidade, e que o arroz produzido nas Colônias inglesas e, principalmente, consumido no sul da Europa, não sofria restrição de nenhum pacto colonial. Os recursos da Companhia passaram, então, a ser concentrados na produção destes dois artigos.

A produção maranhense encontrava, assim, condições altamente propícias para desenvolver-se e capitalizar-se adequadamente. A pequena Colônia, em cujo porto entrava um ou dois navios por ano e onde seus habitantes dependiam do trabalho de alguns índios escravos para sobreviver, conheceu excepcional prosperidade no fim da época colonial, recebendo em seu porto de cem a cento e cinquenta navios por ano, chegando a exportar valores expressivos para os mercados europeus. (VIVEIROS, 1954).

Excluído o núcleo maranhense, todo o resto da economia colonial atravessou uma etapa de séria prostração nos últimos decênios do século XVIII. Na região do ouro, terminado o seu ciclo, a depressão é particularmente profunda e se estenderia pelo menos até a primeira metade do século seguinte. A decadência da mineração afeta diretamente a região pecuária do sul, que passa a atravessar prolongado período de dificuldades internas. Contudo, um conjunto de fatores circunstanciais deram à Colônia, no começo do século XIX, uma aparência de prosperidade: a transferência do governo metropolitano para o Brasil e a abertura dos portos brasileiros, em 1808 - fenômenos que criaram um clima geral de otimismo em quase todas as partes do País.

Em suma: uma série de acontecimentos políticos exerceram grandes repercussões nos mercados mundiais de produtos tropicais, trazendo grandes benefícios à economia do Maranhão. A Guerra de secessão americana, que interrompeu grande parte das exportações de algodão e de arroz para os mercados europeus, propiciou um *boom* de crescimento da produção maranhense desses produtos - que passaram a suprir parte dos mercados perdidos pelos estados sulistas norte-americanos. Outro evento internacional importante foi a Revolução Francesa e os subseqüentes transtornos provocados nas colônias produtoras de artigos tropicais da França - que também exerceram favoráveis impactos sobre a demanda de produtos disponíveis na província maranhense. Por último, e na esteira das guerras napoleônicas, ocorreu a desarticulação do vasto império espanhol da América - neste último caso, com repercussões de menor monta sobre a demanda de produtos da Província.

A Guerra Civil que assolou os estados dos Estados Unidos na segunda metade do século XIX também trouxe outro alento à economia maranhense - e de novo por conta da interrupção ou da forte diminuição dos fluxos comerciais do algodão para os mercados europeus. Porém, encerrados os citados episódios internacionais e regularizando-se o comércio das colônias norte-americanas com os seus parceiros europeus, a economia algodoeira maranhense entra de novo em letargia.

O ciclo da expansão da cultura do algodão na Província, que praticamente se encerra com a perda dos mercados externos para essa matéria prima, deixou, contudo, um breve legado para economia maranhense: a implantação, no último quartel do século XIX, de uma embrionária indústria têxtil, surgida em grande parte da necessidade da utilização da grande produção de algodão que havia perdido a possibilidade de exportação para o exterior.

Todavia, também foi breve, no tempo, a permanência dessa indústria em solos maranhenses. A baixa produtividade agrícola, as grandes distâncias dos

mercados e a ausência de uma adequada mentalidade empresarial, manifestada principalmente na não renovação de equipamentos da indústria, são fatores apontados como causadores da curta duração dessa atividade no Maranhão. Uma outra razão ainda é sugerida pelo desaparecimento precoce da indústria têxtil maranhense: o comportamento cultural de suas elites empresariais, que teriam dissipado os lucros da atividade industrial em consumo suntuoso ou os teriam utilizados em outras atividades não propriamente produtivas. (VIVEIROS, 1954).

3.2 O Ciclo do babaçu

O babaçu é uma cultura cujo produto é utilizado economicamente muito tempo antes da chegada dos colonizadores. Os índios já aproveitavam a palmeira babaçu e a denominavam de "pindo", vindo daí o nome popular de "pindova" dado às suas folhas. As folhas da palmeira babaçu já eram aproveitadas pelas populações nativas do Brasil para cobertura de casas, confecção de esteiras (meçabas), que serviam de tapetes para fechamento de janelas e portas, e de cofos que serviam para transportar e guardar alimentos.

O babaçu, portanto, já era consumido pelos primitivos habitantes brasileiros. Contudo, foram os africanos, aqui introduzidos como escravos, que passaram a utilizar o óleo da amêndoa, pois já na África conheciam o processo de extração de óleos vegetais. O escasso alimento, que lhes era oferecido pelos senhores e amos, fazia com que, ao se embrenharem na mata para coleta ou fuga, utilizassem as amêndoas de babaçu para alimento natural ou extraído para fritura de peixes e bolos.

Secularmente, a economia maranhense caracterizou-se pela concentração fundiária e da renda, quer no período da província colonial, quer no período do Império. O latifúndio originado nas sesmarias do século XVII e o escravismo, tanto como a monocultura, constituem tônica do processo econômico maranhense, do ciclo da agro-indústria canavieira e açucareira, até o

ciclo do babaçu e do arroz, culturas responsáveis por mais de 60% do produto maranhense até a entrada do século XX.

A produção do babaçu era desenvolvida sob regime de forte concentração de renda e utilizava escravos, meeiros e arrendatários. Contudo, apesar da baixa produtividade da atividade, o Maranhão tornou-se, nos séculos XVII, XVIII e XIX grande centro produtor para os mercados externos. Ao mesmo tempo, a pauperização de sua população constituía sério obstáculo ao surgimento de um mercado interno consumidor de produtos manufaturados.

O babaçu surge como substituto do açúcar e do algodão como produto de exportação, permanecendo por décadas, como o produto de maior peso nas exportações maranhenses. Com a produção agropecuária concentrada nos vales dos rios Parnaíba e Itapecuru, o Maranhão dos anos da década de 1940 era um Estado predominantemente agrário, com aproximadamente 96% da sua força-de-trabalho ocupada no setor primário, gerando algo em torno de 67% da renda estadual. O setor industrial, ainda muito incipiente, contribuía com tão somente 1,5% da força-de-trabalho, gerando 8% da renda (GOMES, 1981). A única transformação a merecer registro, ao longo dos primeiros decênios do século XX, é o fato de que a agricultura de mercado sofreu sério processo de atrofia, praticamente cedendo lugar a uma agricultura de subsistência.

O comportamento da economia maranhense na primeira metade do século XX não apresentou qualquer alteração significativa que não fosse a progressiva “agrarização” do Estado, no sentido, como já mencionado, de uma agricultura com tendência crescente de subsistência. Com as oleaginosas apresentando profundo decréscimo, em função do declínio da produção do algodão, e com a pequena evolução das demais culturas agrícolas do Estado, a pecuária extensiva aumentou a sua participação na geração da renda do setor primário.

Porém, ao lado desses fatores negativos, um fator importante veio alterar o quadro de letargia sofrido secularmente pela economia maranhense: a abertura das terras do Estado à imigração de populações de outros Estados da região, principalmente após a grande seca que assolou a região Nordeste do País. Assim, em virtude da mudança operada no sistema de ocupação da terra, pela abertura de uma ampla fronteira agrícola, sobretudo em áreas devolutas dos vales do Mearim, Pindaré, Turi e Tocantins, começou a ocorrer um alargamento do mercado consumidor. A ocupação dessas terras virgens permitiu, mesmo sem alteração no rudimentar sistema de trabalho (roça), elevar a produção, acarretando aumento da renda “per capita” e do produto bruto estadual. O setor secundário continuava, porém, em declínio, vindo a indústria têxtil a ser substituída, definitivamente, a partir de década de 1960, pela indústria de transformação do óleo do babaçu.

Vale ressaltar que a industrialização do óleo de babaçu refletiu, em sua implantação, o mimetismo próprio das economias atrasadas e desorganizadas: foi implantado um parque cuja capacidade de prensagem era duas vezes maior do que a produção de oleaginosas, levando-o, portanto, a trabalhar em regime de elevadíssima ociosidade. Conseqüentemente, muitas empresas tiveram um ciclo de vida efêmera, atestando, mais uma vez, a debilidade e a vulnerabilidade da economia maranhense, que ainda não demonstrava capacidade em desenvolver processos que a levasse a uma situação de sustentabilidade. Ademais, a própria cultura do babaçu e a sua transformação industrial submetiam-se a um mercado que sofria recorrentes oscilações de preços, sobretudo nos mercados externos, fenômeno que exercia, por conseqüência, variações correspondentes nos níveis de renda e de bem-estar da população maranhense.

Com relação aos seus aspectos tecnológicos, vale registrar que, nos primórdios da atividade de extração do óleo de babaçu, ainda no tempo da escravidão, esse produto servia como alimento, e era vendido ao natural (em amêndoas) ou na forma de óleo, em garrafas, aos comerciantes, de porta em porta.

O processo de extração era o mais rudimentar possível. As amêndoas eram socadas em pilão de madeira, depois levadas aos caldeirões de barro, onde eram destiladas; em seguida, coadas e engarrafadas. O mesocarpo ou fubá de babaçu, como é popularmente conhecido, era utilizado no preparo de mingau muito apreciado e com sabor semelhante ao de chocolate.

Estudo de Fusetti (1994) citado por Amaral (1990) apud Feitosa (1990) indica que, em 1867, o Maranhão já ensaiava a sua primeira exportação de coco babaçu pela firma dinamarquesa Ribeiro e Hoyer, que enviou um carregamento de coco babaçu em casca para Liverpool, na Inglaterra. Todavia, como não havia máquina na Inglaterra que pudesse retirar amêndoas do seu duríssimo endocarpo, o carregamento foi todo lançado ao mar, sofrendo a firma inestimáveis prejuízos. (VIVEIROS, 1954).

Somente muitas décadas depois desse retumbante fracasso, no ano de 1922, houve efetivamente a primeira exportação de amêndoas, graças à iniciativa da firma Marcelino Gomes de Almeida e Companhia, que enviou uma partida para Hamburgo, na Alemanha. Após o fechamento do acordo de exportação essa firma se encarregou de estimular a extração de amêndoas em diversos pontos do Estado, distribuindo gratuitamente 100 máquinas e grande quantidade de foices e machados. Somente esses últimos instrumentos, porém, alcançaram aceitação pela população local, vindo daí a se propagar uma técnica usada até os dias de hoje, que é a de quebrar o coco sobre o gume do machado, batendo-o com um porrete.

Com relação à sua localização geográfica, o babaçu é uma cultura nativa com ocorrência predominante nos Estados do Maranhão, Piauí, Goiás, Tocantins, Pará e Mato Grosso. Em algumas áreas de grande ocorrência de babaçu, nas unidades de pequenos produtores, a sua exploração é tão intensa que chega a se confundir com a atividade econômica principal da economia local.

A forma de organização da produção babaçueira condiciona a heterogeneidade e a complexidade das relações comerciais dessa atividade. O capital comercial interliga-se com dois subsetores: o extrativista e o da indústria de transformação da amêndoa. Na ligação com o extrativismo, o capitalista exerce um papel de dominação de tal ordem que lhe permite extrair dos pequenos produtores uma taxa de lucro acima do normal. Quando da sua relação com a indústria de transformação, o comerciante fica limitado pelo estabelecimento de preço de compra, que é controlado pela indústria.

Em anos mais recentes, tem ocorrido um processo de revalorização do babaçu, descobrindo-se, ou redescobrimdo-se, a importância social, econômica e ecológica dessa cultura para o Estado, despertando a sociedade para a preservação dessa palmeira.

Essa revalorização decorreu do fato de que, embora abundante, as plantações do babaçu começam a sofrer sucessivas derrubadas, principalmente nas décadas de 1960 e 1970, provocadas pelas mudanças na estrutura agrária do Estado, impactada pelas correntes migratórias que demandavam ao Maranhão, apoiadas pelos Governos federal e estadual da época, que passaram a estimular a implantação de grandes projetos agropecuários, inclusive com o oferecimento de generosos incentivos fiscais e financeiros.

Nesse período, o capital mercantil local se associou a empresários de fora do Estado, para aquisição de terras destinadas à criação de gado bovino, principalmente nas regiões do Itapecuru e do Mearim, áreas com grande incidência de babaçuais.

Na década de 1970, esses processo de aquisição de terras em grandes glebas é acelerado pela incorporação das áreas ocupadas por pequenos produtores, que vêem as suas terras cercadas pelos novos proprietários, impedindo largas frações da população maranhense de buscarem o seu ganha-pão. Grande parte das áreas antes cobertas de palmeiras passa a ser crescentemente substituída por plantações de eucalipto, ou por capim, para transformação em pastagem para o gado.

É importante ressaltar aqui a enorme importância social da cultura do babaçu no Maranhão. Esta atividade, que cobria uma área de 19,5 milhões de hectares, Feitosa (1990), vem sustentando um contingente populacional de 400 mil mulheres e crianças, constituindo uma fonte de renda de subsistência para uma vasta quantidade de famílias que não conseguem outra ocupação nas áreas interioranas do Estado.

Como já referido anteriormente, as transformações sofridas pelas áreas dos babaçuais no Maranhão e em outros Estados do Nordeste, foram resultados de ações explícitas dos governos. A SUDAM e SUDENE criaram programas de investimentos nas áreas dos babaçuais, concedendo linhas especiais de crédito para implantação de grandes projetos agropecuários, com reflexos desastrosos sobre a cobertura vegetal das seculares palmeiras. No que diz respeito especificamente ao Maranhão, a Lei Estadual de terras nº 2.979, de julho de 1969, oficializou a participação do Estado no negócio de terras. A COMARCO – Companhia Maranhense de Colonização, criada pela lei Estadual nº 3.230 de 1971 – Estatal designada para negociar no mercado regional, nacional e internacional as terras do Maranhão, vendeu a preço simbólico, somente no curto período de 1972 a 1975, cerca de 1.238.000 hectares de terras devolutas, a maioria cobertas por babaçuais.

Em período mais recente, porém, tem havido um crescente processo de resistência à destruição dos babaçuais remanescentes - principalmente por conta da ação de instituições internacionais preocupadas com a conservação ambiental. Essas instituições, operando em cooperação com a população local, especialmente de mulheres e crianças, têm procurado agregar valor à atividade das quebradeiras do coco do babaçu, comercializando os seus produtos em grandes redes mundiais de lojas especializadas em cosméticos. Essas práticas de conservação ambiental, de apoio social às populações mais pobres e de criação de formas alternativas de desenvolvimento sustentável, têm provocado grandes impactos favoráveis, tanto do ponto de vista social, quanto do ecológico.

Nos dias atuais, várias empresas de atuação mundial, como a Pacific Sensuals - empresa norte-americana sediada em Chicago, nos Estados Unidos, e a britânica Body Shop - garantem a compra anual de 120 mil sabonetes fabricados diretamente pelas comunidades locais, além de garantirem, também, a aquisição de grande parte do óleo que é extraído do coco do babaçu.

Criou-se, ademais, uma nova estrutura organizacional, apoiada por diversas organizações não governamentais, colocando as próprias mulheres das comunidades locais no início e no fim da cadeia produtiva do babaçu.

Estima-se, hoje, que cerca de 400 mil pessoas estejam trabalhando nessa nova cadeia produtiva.

Registre-se, por fim, a instalação de uma fábrica instalada pelo Governo do Estado no município de Arari-MA, no Baixo Mearim, a qual está transformando o mesocarpo de babaçu em chocolate, com a produção inicial sendo usada no cardápio da merenda escolar, distribuída para alunos de escolas da hinterlândia maranhense.

3.3 O ciclo da soja

Com a inauguração do primeiro trecho da Ferrovia Norte Sul - FNS, em abril de 1989, ligando a cidade de Imperatriz -MA à Estrada de Ferro Carajás - EFC, em Açailândia -MA, com 92 km de extensão, a Companhia Vale do Rio Doce buscou parceria com a EMBRAPA, o Banco do Brasil e a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional, de forma a possibilitar o retorno do crédito agrícola de investimento e custeio da safra e a comercialização da soja aos preços do mercado internacional. A CVRD investiu em linhas ferroviárias, vagões, locomotivas, sistemas de transbordo de caminhões, balanças, moendas para descarga, silo de armazenamento de grãos e estrutura para embarque.

Assim, o Sul do Maranhão vê consolidado um novo e importante pólo agrícola, baseado na soja, com sede localizada na cidade de Balsas.

Vale registrar que, no ano de 1992, foi efetuado o primeiro embarque de soja para o mercado externo, pelo Porto da Ponta da Madeira, da Companhia Vale do Rio Doce, em São Luís, soja essa produzida pelo Corredor de Exportação Centro-Norte, criado em setembro de 1990. Nesse ano foram exportadas 26 mil toneladas, cujo volume saltou para 206 mil toneladas em 1996 e para 561 mil toneladas no ano de 2000.

Esta logística possibilitou, ainda, o transporte de cargas diversas, através da utilização da rede de transportes multimodal existente na área de abrangência da Estrada de Ferro Carajás, que compreende o Corredor Multimodal de Exportação Centro-Norte e suas conexões para o Nordeste.

As áreas produtoras de soja, aqui em foco, compreendem uma vasta região, que inclui, além do Estado do Maranhão, os Estados do Pará, Mato Grosso, Goiás, Tocantins e Piauí. Essa região se beneficia da disponibilidade de modais diversos de transportes, incluindo-se as rodovias federais, das quais destacam-se as BR-010, BR-060, BR-135, BR-153, BR-163, BR-174, BR-222 e BR-316, e estaduais, a Ferrovia Norte-Sul (FNS), a Estrada de Ferro Carajás (EFC), a ferrovia da Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), além das hidrovias do Rio Tocantins do Rio Araguaia e do Complexo Portuário de São Luís.

Visando consolidar esse corredor, a CVRD tem buscado alianças estratégicas com outras empresas, desenvolvendo parcerias com operadores de navegação fluvial, como a administradora das hidrovias Tocantins/Araguaia, e as Operadores de Terminais Multimodais e *Traders*, dentre outras.

Balsas, pequeno município localizado na região do cerrado, às margens do rio das Balsas, no sul do Maranhão, cresceu com a soja. Hoje, com mais de 70 mil habitantes, a maior parte constituída de migrantes e de seus descendentes,

transformou-se na capital da soja no Nordeste. A cultura chegou à região junto com o fluxo migratório iniciado na década de 1970, na sua maioria constituída de gaúchos que carregavam consigo, também, empresas de implementos e insumos agrícolas, de transportes, de pesquisas e melhoramentos genéticos, além de *tradings* e cooperativas - viabilizando-se a atividade como um excelente negócio, haja vista que a área potencialmente cultivável apenas no Maranhão é de aproximadamente 3 milhões de hectares.

Com a criação do Corredor de Exportação Norte, programa desenvolvido com base num acordo entre a Companhia Vale do Rio Doce, a EMBRAPA, e o Banco do Brasil, através da sua Gerência de Desenvolvimento Regional de Balsas, a produção de grãos foi impulsionada de modo extraordinário. Ressalte-se que a região de produção do Corredor de Exportação Norte abrange, além do sul do Maranhão, o sudoeste do Piauí e o nordeste do Tocantins e do Pará. A expectativa é de que nessa área a produção possa chegar a 6 milhões de hectares, com produtividade de 3 mil quilos por hectare.

Atualmente, a soja percorre 380 km de caminhão pelas BR-230 e BR-010 trecho Balsas – Imperatriz - MA. Mais 106 km de trem pela Ferrovia Norte-Sul até Açailândia - MA, de onde flui por mais de 513 km, no mesmo trem, pela Estrada de Ferro Carajás, com destino ao terminal da Ponta da Madeira em São Luís-MA. A produção de soja de Mato Grosso e do Tocantins sai de Nova Xavantina - MT, navega pelo rio das Mortes e depois pelo Araguaia até Xambuioá, em Tocantins, de onde segue de caminhão até Imperatriz, sendo então transferida para o sistema ferroviário e até chegar ao Porto da Madeira/Itaqui.

O Maranhão, que é o segundo maior Estado do Nordeste, com 333.366 km², possui 13,6 milhões de hectares aptos à atividade agrícola, mas cultiva apenas 3 milhões. Para aumentar a área plantada, produtores e entidades governamentais têm apostado nas vantagens competitivas e hídricas disponíveis. A irrigação das lavouras vai tornar viável a produção de outras culturas na região, fator que se torna fundamental para o aumento da safra de grãos, que poderá

ocorrer durante o ano inteiro. A fruticultura também tem enorme potencial de crescimento, diante da existência de, pelo menos, 1,5 milhão de hectares irrigáveis.

A região acima mencionada atraiu produtores, empresas e cooperativas de todos os Estados do sul do país, além de paulistas, mineiros e matogrossenses, que transformaram completamente a paisagem local.

O cerrado do Maranhão é formado por chapadas praticamente planas, de declividade menor do que a das terras agriculturáveis do Estado de São Paulo, por exemplo. Algumas chapadas, que muitos chamam de tábuas de mesa, onde estão localizadas muitas fazendas dos sulistas, chegam a atingir dezenas de milhares de hectares de extensão. Essas áreas são circundadas e delimitadas pelos baixões, espécie de minicanions, no fundo dos quais correm os rios e onde os sertanejos seguem plantando macaxeira (aipim) e outras culturas de subsistência.

A produção agrícola do sul do Maranhão está contribuindo fortemente para que o Estado seja, hoje, o segundo maior produtor de grãos do Nordeste, tendo a sua frente apenas a Bahia (CONAB, 2000).

No Maranhão, a produção de soja está concentrada na região de Balsas. É interessante relatar que, no início do desenvolvimento da sojicultura no Estado, houve extrema dificuldade, tal como: escoamento da produção, financiamento agrícola, tipos de sementes não compatíveis com o solo e outras acentuadas dificuldades. Para resolver esse problema, os Bancos do Brasil e do Nordeste abriram linhas de crédito; a EMBRAPA disponibilizou variedades não apenas compatíveis com a região, mas também resistentes a doenças. A Companhia Vale do Rio Doce criou estrutura para o transporte de grãos, surgindo outras opções para a Estrada de Ferro, além do transporte de minérios. Os produtores ainda lembram que o papel do governo estadual também foi importante, ao asfaltar várias rodovias, entre as quais um trecho de 400 km da BR

– 230, Balsas - MA a Floriano – PI e o trecho de 254 km da MA – 006, Balsas a Alto Parnaíba no extremo sul do Estado do Maranhão.

Nesse contexto, vale assinalar que a Agrosserra, um dos maiores empreendimentos da região de Balsas, definiu-se pelo Maranhão em função de suas potencialidades, especialmente as relativas ao clima, ao solo, e à baixa declividade do terreno. Isto porque a região de Mato Grosso, onde estava localizada, não dispunha de transporte para o escoamento da safra e também pelo fato de o custo de produção ser muito alto para compensar o uso dos insumos, que chegavam pelos portos de Santos e Paranaguá. Por outro lado, também eram muito distantes os portos por onde era exportada a produção, no caso o de Santos ou de Paranaguá.

No processo de escolha pela mencionada empresa, a região Norte foi logo descartada, por questões ecológicas e excesso de chuvas. A opção, então, foi pelo cerrado nordestino e, dentro deste, o sul do Maranhão, por causa da topografia, da abundância de calcário, do clima, com precipitação pluviométrica semelhante à do Centro-Oeste, em virtude de a região ser próxima à Estrada de Ferro Carajás e pelo fato de dispor de condições portuárias favoráveis. Hoje, a Agrosserra tem imobilizado em terras 106 mil hectares e o seu ambicioso projeto de viabilidade econômica foi elaborado para acompanhar um crescimento gradual, compatível com a região e com a chegada da infraestrutura e a conquista de mercado.

Com relação às perspectivas mercadológicas da soja dos cerrados nordestinos, é bom lembrar que as importações chinesas podem ser decisivas para o comportamento mundial dos complexos oleaginosos. O recente ingresso da China na Organização Mundial do Comércio vai implicar necessariamente um extraordinário mercado emergente para o produto soja e seus derivados. Isto porque, no final dos anos 1990, a China resolveu incentivar as importações de soja em grãos para esmagamento local, através de impostos diferenciados de importação. Com isso, reduziu-se a importação de quantidade significativa de óleo

e farelo vegetais, que vinha em escalada crescente desde 1985. Atualmente, o grão importado tem sido taxado em 3% (quota), o farelo em 5% e o óleo praticamente deixou de ser importado, pois a China estava cobrando 122% de tarifa extraquota. Agora, com a China na OMC, a liberação de quotas será compulsória, de modo que serão apreciavelmente reduzidas as alíquotas incidentes sobre o óleo de soja e de outros derivados, trazendo novas e crescentes oportunidades de exportações para os mercados asiáticos (GDRB, 2000).

Cumprе destacar-se outra característica importante da comercialização da soja nordestina. Na condição singular de único dos grandes produtores mundiais com oferta de produto não modificados geneticamente, o Brasil, e especialmente o Maranhão, gozam de preferências especiais dos mercados do continente europeu. Por outro lado, a elevação e a estabilização em um patamar elevado dos preços mundiais de petróleo abriram oportunidades econômicas para a transformação de óleos vegetais em biodiesel, um combustível que apresenta enormes vantagens para o meio ambiente, quando comparado com o diesel extraído do petróleo. Nesse sentido, diversos países já estão aumentando a produção de biodiesel para misturá-lo ao óleo diesel.

A doença da vaca louca, na Europa, descoberta no ano de 1999, tem sido outro fator favorável à expansão do consumo da soja do Brasil.

Como é sabido, a proibição de se utilizar farinhas de carne, e de osso de peixe na alimentação de ruminantes, e sua substituição por proteínas de origem vegetal, deverão dar um alento importante à comercialização da soja brasileira. Ademais, a mudança na Política Agrícola Comum (PAC), da União Européia, e a consolidação do Euro, também deverão contribuir acentuadamente para o incremento das exportações maranhenses desse produto. Por sua vez, a não liberação da produção de soja modificada geneticamente terá significativos benefícios, principalmente porque 55% dos grãos de soja são transgênicos nos Estados Unidos e, na Argentina, esse percentual chega a alcançar cifra superior aos 90%.

Especificamente com relação às modificações da PAC, espera-se, também, um grande impacto positivo sobre as exportações de soja e farelo de soja do Brasil. Tal expectativa decorre da redução dos subsídios diretos aos produtores europeus, que deverão ser gradativamente reduzidos no futuro próximo. Com a redução de ajuda direta para os grãos processados, a produção dos países europeus tenderá a perder competitividade, possibilitando maior espaço para oleaginosas e farelos protéicos importados, e o Brasil poderá tornar-se um dos maiores beneficiários dessas medidas.

3.4 O Programa Grande Carajás e o Maranhão

Em 1980, o Governo federal lança o Programa Grande Carajás, com o objetivo de promover o desenvolvimento integrado da Amazônia Oriental, abrangendo planos para a mineração, metalurgia, agricultura, reflorestamento e pecuária. Tendo como foco as riquezas da região, Serra do Carajás e Floresta Tropical. O PGC agia como articulador para viabilizar a efetivação dos projetos na região, na medida em que analisou o interesse em implantá-los e também concedia incentivos fiscais¹. O ponto de partida para elaboração do PCG foi a descoberta dos minérios de ferro da Serra Carajás e a busca de soluções para extrair as riquezas da região para geração de emprego e divisas no mercado externo.

Esgotado o processo de investimento da indústria de base brasileira no decorrer da implantação do Plano de Metas, (1956-1961), a partir de 1962 a conjuntura vai se tornando adversa à sociedade nacional.

No plano econômico, constata-se o crescente endividamento externo, acelera-se o processo inflacionário cujas bases foram assentadas no período anterior com o confisco cambial e a emissão permanente de moeda para financiar

¹ Extinto em 1989, no Governo Collor, o Programa Grande Carajás abrangia as áreas localizadas ao Norte do Paralelo 8º (oito graus) e entre os rios Amazonas, Xingu e Parnaíba, com parte do Estado do Pará, Tocantins e Maranhão, incluindo, portanto, cinco zonas industriais: Barcarena, Marabá, Serra de Carajás e São Luís.

os projetos do Plano de Metas, o que passa corroer exageradamente o poder de compra da população.

A partir de 1968, a economia volta a crescer e vive, nos anos 1970 a 1973, a era do chamado “Milagre Econômico Brasileiro”. Trata-se de um momento em que as taxas de crescimento da economia brasileira voltam atingir os índices alcançados entre 1956-1960. O setor público da economia brasileira revitaliza-se e promove uma aliança mais definida entre o Estado e setores líderes do grande capital nacional e do capital monopolista internacional. Nasce a partir do Governo Médici o denominado Programas de Metas, as idéias dos grandes projetos governamentais que passaram a funcionar como corolários dos grandes projetos privados. Então, no Brasil, torna-se, então, fundamental buscar via “Grande Projetos” divisas para pagamentos dos compromissos externos, ao tempo em que ficava evidenciado que o projeto de exportação de carne bovina através de financiamento das fazendas agropecuárias instaladas na Amazônia já não respondia na forma almejada. Portanto, programas como o Grande Carajás surgem num cenário de intensa atuação das empresas transnacionais, no caso brasileiro, da Amazônia e do Maranhão, em específico, a partir de interesses geoeconômicos, fiscais financeiros e geopolíticos casados, do Governo da União com o Governo do Estado do Maranhão.

O Projeto Ferro Carajás, a princípio, é pensado a partir de dois movimentos básicos: O primeiro diz respeito às projeções de mercado, no âmbito internacional, que a CVRD, proprietária do projeto, fazia em relação as tendências da economia mundial e suas condições de operacionalidade no Estado do Espírito Santo. O prognóstico era demanda crescente, mesmo considerando-se que a economia mundial crescia a taxas menores do que aquelas historicamente apresentadas até então.

Expressava-se, por outro lado, a perspectiva de que, em pouco tempo, as minas de Itabira (Minas Gerais), sistema Sul, apresentariam problemas de exaustão, além do que era esperada a retomada das taxas de crescimento do

produto dos países consumidores de minério de ferro. Portanto, a CVRD deveria preparar-se para garantir sua continuidade no setor mineral nacional e, acima de tudo, no cenário internacional, onde participa como uma das maiores “mineradoras” do mundo.

O segundo encontra-se ligado diretamente aos interesses de correção dos desequilíbrios do balanço de pagamentos da economia brasileira. Desta forma, as empresas estatais, como é o caso da CVRD, são estimuladas pelo Governo federal à captação de novos recursos no mercado financeiro internacional, assim como a executar projetos que revestissem em instrumentos de geração de divisas para a economia fazer face aos seus compromissos externos, visto que, a essa altura (1978-1982), os “grandes projetos agropecuários” apresentavam indícios que se tornariam mais problemas do que solução para a correção dos desequilíbrios regionais e nacionais.

Esse projeto foi viabilizado porque a CVRD, como uma das principais mineradoras do mundo, ao conquistar “mercados transoceânicos” e “posicionar-se estrategicamente ao mercado japonês” em especial de minério de ferro, alavancou o crescimento econômico do Brasil.

No debate em nível nacional e internacional sobre o “Projeto Ferro Carajás”, a CVRD acabou ampliando os objetivos do mesmo, de modo que, por meio de Decreto nº 1.813/80, criou o que se convencionou denominar de Programa Grande Carajás, cujo objetivo era instituir o regime especial de concessão e incentivos tributários e financeiros para empreendimentos compreendidos no PGC e a serem desenvolvidos na área localizadas ao Norte do paralelo de 8º (oito graus) e entre os rios Amazonas, Xingu e Parnaíba, abrangendo parte dos Estados do Pará, Goiás, Tocantins e Maranhão.

Três estratos básicos de empreendimentos, conforme o Decreto Lei nº 1.813/80, foram previstos para serem implantados na região: o primeiro apontava para a construção da Estrada de Ferro Carajás – EFC; instalação e

ampliação do sistema portuário e outros investimentos necessários à criação e utilização de corredores de exportação; obras e instalações voltadas para criação e utilização de hidrovias para transporte de grandes toneladas; projetos vinculados à instalação de infra-estrutura e equipamentos de cargas; além do aproveitamento hidrelétrico das bacias hidrográficas.

O segundo tinha como foco pesquisas, prospecção, extração, beneficiamento, elaboração primária ou industrialização de minérios; agricultura, pecuária, pesca e agroindústria; o florestamento, reflorestamento, beneficiamento e industrialização de madeira e aproveitamento de fontes energéticas.

O terceiro estrato é muito mais genérico que o anterior e tratava de itens resolutivos que enfatizavam o esforço de captação de recursos financeiros externos, não explicitando prioridades à empresa nacional privada ou estatal. (Ibase, 1993)

O Projeto Ferro CVRD ficou pronto para operar em fevereiro de 1985. A mina, a ferrovia e o porto foram equipados, instalados, construídos e ampliados entre 1980 a 1985. Dos US\$ 62 bilhões de dólares previstos em termos de investimentos nessa primeira fase haviam sido gastos aproximadamente US\$ 3 bilhões.

O potencial de 18 bilhões de toneladas de minério de ferro e 60 milhões de toneladas de manganês começaram a ser comercializadas em 1985. Nesse ano iniciam-se os embarques das primeiras cargas nos trens lá na mina, na Serra de Carajás, assim como os primeiros embarques para o exterior, via Porto da Madeira, em São Luís. Então, do Porto da Madeira foram exportados 548 mil toneladas de minério de ferro e mais 57 mil de manganês, em 1985. No período 1985 - 1994, foram exportados 236 milhões de toneladas de minério de ferro e 03 milhões de toneladas de manganês, com destino ao Japão e Alemanha, na quase totalidade, e o restante para os Estados Unidos da América do Norte.

O Sistema de Transporte Integrado da Mina/Porto passou a revelar, tanto pela velocidade com que se processa, como pela quantidade de minério transportado, a escala em que opera o sistema capitalista nos dias atuais.

São 12 trens com cerca de 200 vagões que circulam diariamente. Seis desses trens arrastam cerca de 1200 vagões carregados de minério de ferro e manganês em pó para descarregamento no Porto de Ponta da Madeira. Cada vagão tem uma capacidade de transportar 90 toneladas, o que permite, em média, o carregamento de 01 milhão e 200 mil toneladas por dia, proporcionando uma exportação de 35 milhões de toneladas de minério de ferro e 400 mil toneladas de manganês por ano.

Esse movimento de carga e o calado do Porto da Ponta da Madeira, um dos maiores do mundo permite o atracamento de navios com capacidade de até 375 mil toneladas. No período 1991/1992, registrou-se entre navios de longo curso e cabotagem, o atracamento de 591 e 605 navios, respectivamente.

3.4.1 Histórico e Evolução

A secular agrarização da economia maranhense é vencida e cede lugar aos grandes Projetos que nortearam a nova economia do Maranhão, quase que exclusivamente voltada para o mercado externo, onde 97% das exportações estão concentradas em apenas três produtos: Alumínio (64%), Ferro (22%) e Soja (11%) restando, conseqüentemente, 3% para os demais produtos que compõem a pauta de exportação do Maranhão.

Como discurrido em seções anteriores, a incorporação do Estado ao modelo primário exportador ocorreu de forma mais visível na segunda metade do século XVIII, através do algodão, cuja produção era organizada em grandes propriedades, de onde decorreu uma posterior indústria têxtil. Essa organização econômica durou até o início do século XX e constituiu o que se chama de “Falsa Euforia” e a decadência da economia maranhense no período.

Durante os anos de 1950 a 1960 a economia maranhense passou por transformações econômicas: a indústria têxtil que representara uma sobrevida da agonizante economia do algodão, cedeu lugar à produção de cultivos alimentares, como arroz, feijão, milho e mandioca, a partir do trabalho de migrantes nordestinos do semi-árido que haviam iniciado a ocupação das terras devolutas do Estado do Maranhão, sob a forma camponesa de produção. Essas transformações contribuíram para direcionar o papel do Maranhão na divisão de trabalho em vigor no Brasil de então, como fornecedor de alimentos ao Centro/Sul que se industrializava e alavancava de forma exitosa as possibilidades futuras em termos de acumulação de capital, segundo modelos contemporâneos.

Na década de 1970, foram obtidas informações mais detalhadas sobre o potencial mineral da província de Carajás, no Estado do Pará. Levantaram-se especulações, por um lado, e adotaram-se providências, por outro, no sentido de instalarem-se em São Luís assim como em outras cidades do Estado do Maranhão projetos ligados ao aproveitamento desses recursos naturais.

Na visão de futuro do Governo do Maranhão, àquela época, nasceu a Secretária de Indústria e Comércio, cuja missão básica consistia em enganjar-se na implantação de uma usina siderúrgica em São Luís, com capacidade de produção de 16 milhões de toneladas de aço por ano em sua etapa final. Este empreendimento teria parceria entre capitais estatais brasileiras e japoneses e tinham como mercado destino de sua produção, o Japão.

A partir desse megaprojeto, materializou-se o empreendimento que na época reservou, em São Luís, para a usina siderúrgica e um porto, uma área de 2 mil hectares, em local privilegiado das suas terras. Para atingir esse objetivo, implantou-se na cidade o primeiro Distrito Industrial, que nas suas áreas-piloto computava extensão de 133 mil hectares. Como planejamento estratégico, o Governo do Maranhão (José Sarney), aproveitando-se das descobertas de recursos minerais do vizinho Estado do Pará, transformou o Maranhão no maior

exportador do Nordeste e um dos dez maiores exportadores do Brasil. Hoje somos o 2º exportador do Nordeste e o 11º do Brasil.

Especificamente, tentava-se desenvolver uma vocação metalúrgica no nosso Estado, ponderando-se, acima de todas as razões, o seu excepcional Porto de Itaqui, sempre considerado, mesmo em estudos realizados fora do Estado , (até por consultorias internacionais) como de condições extraordinárias de embarcações de grande capacidade de carga.

A desistência dos japoneses em realizarem o projeto levou ao seu arquivamento, entretanto, ficou plantada a semente da idéia de transformar a cidade de São Luís em um Pólo Siderúrgico, havendo também possibilidade de implanta-se também em outras cidades do Estado, situadas ao longo de uma ferrovia a ser construída que serviria para escoar os minérios do Pará até o Porto de Itaqui em São Luís. Hoje, esse sonho foi realizado com a vinda do Pólo Siderúrgico para o Maranhão, após entrega de estudos efetuados pela empresa Natrontec, por encomenda da CVRD e da Baosteel Chinesa, consolidando-se assim a vocação para desenvolver a cadeia minero - metalúrgica, que vem sendo trabalhado há 30 anos.

Os números são extremamente positivos para a economia do Maranhão. Os investimentos iniciais são na ordem de US\$ 1,25 bilhão, o primeiro módulo da planta siderúrgica terá capacidade para produzir 3 milhões de placas de aço/ano, incrementando-se as exportações anuais em US\$ 720 milhões, devendo gerar entre 5 a 10 mil empregos diretos e indiretos em toda a cadeia produtiva. Na outra ponta do sonho, foram implantadas ao longo da EFC – Estrada de Ferro Carajás, as indústrias para produzir “gusa” nos Municípios de Açailândia (cinco), Santa Inês (uma) e Bacabeira (uma) assim como um número expressivo de empresas de pequeno e médio porte aproveitando-se dessa cadeia produtiva.

Em suma: a combinação de condições naturais (vantagens comparativas), reservas de minérios na região Norte e um porto adequado na

região Nordeste com decisões governamentais oportunas propiciaram uma definição do quadro econômico maranhense, com base na dinamização industrial e na modernização do setor primário, além da expansão da pecuária para exportação.

3.4.2 Ciclo Mineiro - Metalúrgico - FERRO

O Ciclo Econômico Mineiro-Metalúrgico no segmento ferro no Maranhão tem como foco a EFC – Estrada de Ferro Carajás, Usinas de ferro-gusa. A EFC situa-se nas regiões Norte e Meio-Norte, atravessando o Sul do Estado do Pará, abrangendo o Estado do Maranhão, ligando as Reservas Minerais de Carajás ao Complexo Portuário de Ponta da Madeira, levando de forma conjugada a carga destinada à exportação, com privilégio da maior proximidade dos mercados Americano, Europeu e Asiático.

A área de influência vai além de suas fronteiras limítrofes abrangendo o Estado do Piauí e do Tocantins, e parte da região Centro-Oeste do país, principalmente os Estados Mato Grosso e Goiás, que têm participação através da integração da logística do transporte multimodal que inclui a Ferrovia Norte Sul, Rodovias e Hidrovias do Araguaia e Rio das Mortes, podendo interagir também com a Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN (antiga malha nordeste da RFSA).

Muito embora o minério de ferro seja o foco principal do Sistema Norte da CVRD, adicionalmente foi viabilizada a lavra e o beneficiamento de manganês das reservas da região, e o atendimento às indústrias Siderúrgicas que se têm instalado na área de influência da ferrovia. E, para exportar toda a produção demandada pela ferrovia Carajás, a CVRD construiu o complexo portuário de Ponta da Madeira, dotado, hoje, de dois píeres, I e II, com capacidade para acostar navios de até 420.000 DWT (*Dead Weight Tonnege*, ou capacidade de carga útil do navio).

A baía oferece um canal de acesso natural com 100 Km de extensão e 23m de profundidade média, sendo utilizada por navios de grande porte que trafegam em direção aos píeres do complexo da Ponta da Madeira. Na região do complexo portuário de Ponta da Madeira ocorrem marés com amplitude além de 7m, com média anual de 5,40m. Também, a confiabilidade da ferrovia e os baixos fretes no transporte, aliados à estrutura portuária de baixo custo e grande calado, permite a exportação de produtos da região, estimularam a criação de pólos siderúrgicos ao longo da linha, como a implantação de usinas de ferro-gusa e ferro-ligas em Açailândia, Santa Inês, Bacabeira e São Luís.

A EFC também tornou possível o desenvolvimento de pólos agrícolas no sul do Maranhão, sul do Piauí e Nordeste do Tocantins. Toda a região abrangida pela ferrovia está adensando-se economicamente com a industrialização, passando a gerar maiores receitas para o Estado do Pará e Maranhão, criando empregos, fixando o homem no interior e, evitando assim, o êxodo em direção às cidades.

Os pátios de estocagem de minério têm capacidade de 3,6 milhões de toneladas, de onde são alimentadas as linhas de correias transportadas de embarque, uma com taxa de 8.000 t/h e outra com taxa de 16.000 t/h. Essa estrutura, juntamente com as condições de operação dos píers I e II já mencionada, capacitam o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira para embarque 56 milhões de toneladas por ano.

TABELA 1 – Evolução de cargas no Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (10⁶t) 1986 – 2000

PRODUTOS	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Emb. Próprio	0,000	0,000	30,215	31,836	31,935	32,868	32,312	34,825	37,754	44,141	40693	42,772	43,842	42,310	47,471
Ferro-total	0,000	0,000	29,752	31,290	31,483	32,488	31,909	34,462	37,052	43,088	39,748	41,655	42,921	41,523	46,178
Ferro-ME	0,000	0,000	27,811	29,555	31,283	32,341	31,854	33,806	35,947	42,071	36,626	40,765	41,794	40,520	43,322
Ferro-MI	0,000	0,000	1,941	1,735	0,200	0,057	0,055	0,656	1,104	1,015	1,122	0,890	1,127	1,003	2,855
Manganês	0,000	0,000	0,463	0,546	0,452	0,380	0,403	0,363	0,702	1,055	0,944	1,117	0,920	0,787	1,293
Emb. Comercial	0,000	0,000	0,023	0,173	0,282	0,342	0,266	0,313	0,620	0,931	0,838	1,237	1,569	1,682	2,094
Gusa	0,000	0,000	0,023	0,173	0,282	0,342	0,240	0,241	0,467	0,763	0,632	0,961	1,197	1,223	1,533
Soja	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,027	0,072	0,152	0,167	0,206	0,276	0,372	0,451	0,561

Fonte: CVRD/EFC (2000).

3.4.3 Impactos do Ciclo Ferro – Pelotização

A logística de transporte da CVRD fomentou oportunidades de investimentos privados, além de funcionar como importante vetor integração e desenvolvimento regional.

No entorno da Estrada de Ferro Carajás surgiram projetos industriais, como o Pólo Siderúrgico composto por nove usinas, instaladas no Maranhão e no Pará, que recebem insumos e escoam produtos pela ferrovia e pelo terminal marítimo da CVRD.

O Brasil é um dos maiores produtores mundiais de **ferro-gusa** destinados ao mercado internacional. Atualmente, 60% da produção nacional está em Minas Gerais, enquanto o restante fica no Pará, Maranhão e Espírito Santo.

Além de ser competitivo do ponto de vista de custo, o ferro-gusa brasileiro produzido em minialtos-fornos a carvão vegetal, apresenta qualidade excepcional (baixo teor de enxofre) como carga metálica para aciaria e fundições. Também a CVRD atende cerca de 50 produtores de Minas Gerais, Espírito Santo, Maranhão e Pará de ferro-gusa, transportando pelas ferrovias FCA e EFVM e embarcando pelo Terminal de Paul, em Vitória especializado em gusa; ou usando a EFC e o Porto de Itaqui.

Em 1999, foram exportados mais de 3 milhões de toneladas, das quais 1,2 milhão foram exportadas pelo Porto de Itaqui, no Maranhão.

As usinas siderúrgicas que se encontram na área de influência EFC e EFVM são atendidas tanto para transporte de seus produtos finais, como para o recebimento de matérias-primas, tais como minério de ferro, minério de manganês, carvão mineral, calcário e outros fundentes, quartzo, cromita, bauxita e outros. O minério de manganês, além de ser usado na produção de baterias, fertilizantes e ração animal, tem na siderurgia seus maiores consumidores.

Ademais, todos os anos a EFC transporta cerca de 185 mil toneladas de manganês fino e granulado. As mesmas siderúrgicas utilizam o manganês como desoxidante e dessulfurante na produção de aço e consomem o minério principalmente em forma de ligas que são produzidas por ligueiras (fabricantes de ferro-ligas). Em menor quantidade, as usinas siderúrgicas fazem adição direta de minério granulado de manganês, por exemplo, na aciaria.

A Vale atende às usinas siderúrgicas transportando o minério produzido por pequenas mineradoras localizadas em Minas Gerais por ferrovia até as usinas. Além disso, a Vale mantém a operação de um Pátio de Transbordo de Granéis (Patrag), em Ouro Branco - MG, onde é estocado minério de manganês, oriundo da mina do azul, localizada em Carajás - PA, pertencente a CVRD. Ela está investindo cerca de US\$ 2,3 milhões no processo de contratação e treinamento dos técnicos que vão operar a nova usina da mineradora em São Luís – MA. Ademais, inicialmente, a empresa selecionou 200 jovens formados em escolas técnicas do Maranhão em cursos como Metalurgia, Química Industrial, Eletromecânica e Eletrônica, o Programa de Qualificação em Pelotização de Minério de Ferro, no Centro Federal de Educação Tecnológica no Maranhão (CEFET), durante o segundo semestre de 2000.

Terminando o curso teórico, a Vale selecionou os 100 (cem) melhores alunos para aprenderem como funciona uma usina de pelotização na prática, e os encaminhou para um estágio de dez meses em suas usinas localizadas em Vitória-ES. A companhia alugou 21 apartamentos, pagando todos os custos dos aprendizes, que ainda receberam uma bolsa de estudos de R\$ 330,00. Todos os estagiários deverão ser aproveitados pela unidade de São Luís onde o processo de treinamento faz parte de um acordo firmado com o Governo do Maranhão, que prevê a utilização da mão-de-obra na usina – 85% dos funcionários da nova unidade deverão ser maranhenses ou aqui residentes. Orçada em US\$ 410 milhões, a pelotizadora entrou em operação em junho de 2002.

3.4.4 Ciclo Mínero-Metalúrgico – Alumínio

A produção mundial de alumínio primário apresenta uma estrutura com forte grau de cartelização, na qual se observa o domínio de seis grandes grupos privados e suas subsidiárias ou afiliadas (as “Seis Irmãs”), a saber, *Aluminium Company of América* (ALCOA), *Reynolds Metal Company* e *Kaiser Aluminium and Chemical Corporation*, dos Estados Unidos; *Alcan Aluminium Limited of Canadá*; *Péchiney Ugine Kuhlma Group*, da França e *Swiss Aluminium Limited* (ALUSSUISE), da Suíça. As “Seis Irmãs” detinham em 1980 cerca de 52,3% da produção mundial (Manso, 1985), (apud Feitosa, 1990).

Esse grau de participação já foi maior, alcançando cerca de 85,9% em 1955, segundo a mesma fonte, tendo decrescido em vista do expressivo crescimento da produção japonesa (até 1975) e, mais recentemente, pela generalização do processo de internacionalização da produção do metal, decorrente das transformações estruturais que esse segmento industrial vem experimentando nos últimos tempos. Os maiores produtores, em 1993, foram os Estados Unidos, União Européia, Canadá, Austrália, China e Brasil (Tabela 2).

O alumínio primário é transformado em seis tipos básicos de produtos intermediários (Manso, 1985): chapas (utensílios de cozinha, coberturas, embalagens); folhas (embalagens, condensadores); extrudados (caixilhos, veículos de transporte, barras condutoras); fios, cabos e vergalhões (linhas de eletricidade); alumínio em ligas (peças fundidas para a indústria automobilística e eletrodomésticos); e produtos diversos (pó, pasta, metal para fins químicos e siderúrgicos).

No que se refere ao consumo, os países capitalistas mais consumidores são os Estados Unidos, Japão, Alemanha, Itália e Reino Unido (ver Tabela 3).

TABELA 2 – Produção mundial de alumínio primário – Japão e maiores produtores / 1977 / 1993 – 1000 t

Grupos de Países	1977		1993		Variação Abs. (B) – (A)	Variação Percent.
	Quant. (A)	Part. (%)	Quant. (B)	Part. (%)		
Capitalistas Desenvolvidos	9.237	67,0	10.277	51,9	1.040	11,3
Japão	1.188	8,6	18	0,0	-1.170	-98,5
Estados Unidos	4.118	29,9	3.695	18,7	-423	-10,3
Canadá	973	7,1	2.308	11,7	1.335	137,2
Austrália	248	1,8	1.345	6,8	1.097	442,3
Noruega	622	4,5	814	4,1	192	30,9
Alemanha (ex-RFA)	742	5,4	552	2,8	-190	-25,6
França	399	2,9	458	2,3	59	14,8
Espanha	211	1,5	355	1,8	144	68,2
Nova Zelândia	145	1,0	268	1,3	123	84,8
Reino Unido	350	2,6	235	1,2	-115	32,9
Holanda	241	1,7	229	1,2	-12	-5,0
De Capitalismo Tardio	729	5,3	3.724	18,8	2.995	410,8
Brasil	167	1,2	1.172	5,9	1.005	601,8
Venezuela	44	0,3	570	2,9	526	1.19,5
Bahrain	122	0,9	450	2,3	328	268,9
Índia	179	1,3	435	2,2	256	143,0
Emirados Árabes Unidos	-	-	225	1,1	225	-
Indonésia	-	-	180	0,9	180	-
Egito	89	0,6	177	0,9	88	98,9
África do Sul	78	0,6	175	0,9	97	124,4
Gana	-	-	175	0,9	175	-
Argentina	50	0,4	165	0,8	115	230,0
China e Antigos Países Socialistas	1.991	14,4	4.530	22,9	2.539	127,5
Comunidade de Estados Independentes	1.642	11,9	3.310	16,7	1.668	101,6
China	349	2,5	1.220	6,2	871	249,6
Demais Países	1.822	13,3	1.257	6,4	-565	-31,0
Total	13.779	100,0	19.788	100,0	6.009	43,6

Fonte: ABAL (1993, p.20).

TABELA 3 – Principais países consumidores de alumínio primário, 1993 – 1.000t.

PAÍS	QUANTIDADE
Estados Unidos	7.781,9
Japão	3.490,4
Alemanha	1.682,7
Itália	988,8
Reino Unido	906,8
França	866,8
Canadá	660,8
Brasil	389,2
Índia	389,0
Austrália	309,2

Fonte: ABAL (1993, p.21).

TABELA 4 – Consumo *per capita* de alumínio primário – maiores consumidores – 1993 – kg/hab.

PAÍS	QUANTIDADE
Estados Unidos	30,2
Japão	28,0
Noruega	27,8
Canadá	23,9
Alemanha	20,7
Suécia	20,4
Holanda	20,3
Áustria	19,6
Dinamarca	18,2
Austrália	17,5

Fonte: ABAL (1993, p.22).

No que diz respeito à produção de alumínio no Maranhão, é relevante relatar que a implementação, em São Luís, da ALUMAR, uma subsidiária da ALCOA norte-americana, gerou uma forte controvérsia na opinião pública maranhense.

A repercussão do anúncio foi um fato extraordinário para a economia maranhense por várias razões. Em primeiro lugar, o montante dos investimentos programados para a execução em um cronograma relativamente rápido chegava a um valor expressivo para as regiões subdesenvolvidas como a Nordeste: US\$ 1,3 bilhão. Em segundo lugar, a dimensão física do Projeto, previsão inicial com 500 mil t/ano de alumina (parte para exportação) e com planos de posterior expansão para 300 toneladas/ano de alumínio e de 3 milhões toneladas/ano de alumina.

A controvérsia em relação à instalação da ALUMAR no Maranhão decorreu de vários fatores. A produção de alumina é basicamente um processo químico que visa separar os óxidos de alumínio presentes na bauxita, o mineral de onde é extraída dos seus demais componentes. Esse é um processo em que a bauxita é atacada por soda cáustica sob certas condições de temperaturas e pressão que variam conforme a composição do minério. Tal processo produtivo gera resíduos (óxidos de ferro e titânio principalmente), que constituem a chamada

“Lama Vermelha” altamente poluidora. Para cada tonelada de alumina produzida gera-se de 1 a 1,8 toneladas de sólidos, cujo volume é ainda acrescido pela água de lavagem. (Marques, 1993). Registre-se o fato de que alguns segmentos da sociedade local chegaram até a execução popular na Justiça contra o Governo do Estado do Maranhão e a Alcoa, proprietária do Projeto.

Estiveram, por outro lado, sob intensa crítica o subsídio da energia elétrica, concedido na tarifa cobrada à Alcoa, a área de terras cedida para construção da fábrica, onde estavam assentadas um número significativo de produtores rurais e os incentivos fiscais e financeiros concedidos pelas autoridades e/ou agências nacionais, regionais e locais de desenvolvimento e fomento. Em suma: a implantação do Projeto Alcoa em São Luís do Maranhão constituiu-se num evento econômico, político, social e cultural, que durante boa parte do período de sua implantação mobilizou intensamente parte da comunidade maranhense na discussão dos seus variados impactos. Todavia, alguns segmentos da sociedade maranhense envolvidos no debate chegaram, por fim, a compreender que a implantação da Alcoa em São Luís estaria concretizando a criação de um grande empreendimento industrial no Estado, a partir da metalurgia do alumínio. Crença essa, baseada nas possibilidades de “efeito para frente” que esse tipo de indústria ensejaria, já que sua cadeia produtiva é de múltiplas aplicações.

A produção da ALUMAR, em São Luís, encontra-se voltada para o mercado externo. Das 350 mil toneladas de alumínio primário, 80% destinam-se ao mercado externo, sendo os 20% restantes comercializados internamente, em sua maior parte, para empresas do grupo, produtoras de bens intermediários e finais sediados nos Estados de Pernambuco e São Paulo. Destaca-se como principal contribuinte do ICMS, nos Estados do Maranhão.

Por outro lado, sua capacidade agregadora de valor no Estado do Maranhão, comparada às outras regiões nas quais suas atividades são desenvolvidas, é considerada relativamente baixa. A provável explicação para o

fato é que a bauxita, matéria-prima básica, mediante contratos firmados com Mineração Rio Norte, é extraída do Rio Trombetas, no Estado do Pará, onde coletada a maior parte dos impostos. Enfim, é no Maranhão que se encontra estabelecida a parte menos adicionadora de valor para suas atividades. Apesar de tudo, porém, não se pode deixar de reconhecer a contribuição dessa indústria para economia maranhense. Além de ser a ALUMAR a empresa que mais vem contribuindo para a arrecadação do ICMS no Estado, a indústria de alumínio participa significativamente para a formação do Produto Interno Bruto da economia do Maranhão, com um montante da ordem de US\$ 8,5 bilhões, o que corresponde a cerca de 2% do PIB nacional.

3.4.5 Implantação do consórcio ALUMAR em São Luís

É interessante verificar como e porque São Luís incorporou-se ou faz parte do espaço para onde seria deslocado o capital da indústria de alumínio e seu processo geral de acumulação. Na realidade, sua compreensão não se dará tão somente dentro dos tradicionais paradigmas de otimizar a produção com minimização de custos e maximização de lucro. Assim, a análise da localização da ALUMAR em São Luís não será genérica, no sentido de que pode ser interpretada segundo um esquema analítico aplicável a todos os casos de estudo de localização de empresas. Portanto, seria interessante compreendê-la via exame de condições específicas do processo de acumulação de capital na indústria de alumínio que formavam a sua dinâmica naquela oportunidade. É fundamental fazer uma *linkagem* das variáveis econômicas fundamentais da dinâmica do processo de acumulação desse segmento industrial, correspondendo a seus determinantes gerais para efetiva implantação da ALUMAR, em São Luís.

Para a implantação do Complexo Albrás/Alunorte, o Governo brasileiro assumiu a construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí, como um projeto primeiramente indutor de decisões de investimentos de capitais individuais na região. Esse fato foi considerado histórico, em termos de desenvolvimento original e industrial, uma vez que, na verdade, partia-se para concretização do projeto

hidrelétrico antes mesmo da existência de um mercado assegurado para a energia elétrica que seria gerada.

A hidrelétrica de Tucuruí é um grande empreendimento, incluindo um extenso sistema de transmissão, a permitir o fornecimento de sua energia elétrica aos Estados do Pará, Extremo Norte de Goiás e Maranhão, além de possibilitar o intercâmbio dessa energia com usinas do sistema regional da CHESF, do Nordeste.

Com Tucuruí, a cidade de São Luís passou a dispor de um imenso potencial hidrelétrico, adquirindo condições de suprimento deste insumo para projetos de alumínio que viessem a se implantar na área.²

3.4.5.1 Os incentivos fiscais que viabilizaram o Projeto Alumar

O Governo decidiu-se pelo estabelecimento de um critério tarifário especial para produção de alumínio primário na Amazônia destinado a qualquer produtor interessado. Tal critério foi estabelecido pela Portaria 1654, de 13 de agosto de 1979, mediante a qual a Eletronorte foi autorizada a, nos seus contratos de fornecimento de energia elétrica a produtores de alumínio, conceder-lhes descontos de tarifa em relação aos consumidores de sua categoria na ordem de 15%. Assim sendo na região Norte, os produtores de alumínio passariam a ter um desconto tarifário, no percentual acima mencionado, que não gozariam na hipótese de implantarem-se em outras áreas.

Adicionalmente a esse benefícios, estabeleceu-se autorização para incluírem-se nos contratos de fornecimento aos produtores de alumínio cláusulas asseguradoras de um teto de 20% do preço internacional do produto nos seus dispêndios com energia elétrica, durante um período de 20 anos. Finalmente, a

² Com o Projeto da Usina de Tucuruí, na verdade, alimentava-se a esperança de reproduzir-se nos Trópicos algo semelhante a que projetos de fornecimento de energia nos Estados Unidos e Austrália haviam feito no passado nesses países: o surgimento de pólos produtores de alumínio.

mesma Portaria deixou aberta a hipótese de reduções tarifárias adicionais, por prazos determinados, também reguladas por meio de fórmulas vinculadoras do preço da energia aos preços internacionais do alumínio.

Tinha-se, pois, um estímulo que tanto assegurava redução tarifária aos produtores de alumínio de 15%, quanto lhes garantia a limitação do custo de energia no custo do metal a 20% do preço do produto durante 20 anos.

A Portaria, em tela tornou-se, portanto, regra geral do que fora especificamente objeto de negociações entre o Governo e o projeto Albrás, no que concerne à vinculação de custos de energia para produtor de alumínio ao comportamento do preço do seu produto. O produtor de alumínio, sendo suprido de energia com custos estabelecidos, segundo regra da indexação do preço desse insumo ao preço do seu produto, não correria riscos de sofrer os efeitos nas alterações das condições do setor elétrico. Estivesse este precisando, segundo os seus custos e necessidades de investimentos, de tarifas mais ou menos elevadas, estas, para a indústria do alumínio, estariam limitadas a um teto de variação, cujo critério se reverenciava na realidade da indústria e não na do setor elétrico. Em última análise, dir-se-ia que o estabelecimento do teto eliminava para a indústria do alumínio os fados da sorte da conjuntura macroeconômica que, na instabilidade da economia brasileira, certamente seriam desfavoráveis.

Quanto ao subsídio imediato, este se concretizaria especificamente na concessão do desconto deferido na tarifa aos produtores de alumínio em relação às tarifas normais cobradas dos consumidores de sua categoria.

A relevância da Portaria, independentemente do volume maior ou menor de subsídio que possibilitou, pode ser comprovada em uma crucial decisão tomada pela ALUMAR diante da realidade do custo de energia que teria a partir dos termos da Portaria. Trata-se do abandono de um outro projeto seu, anteriormente iniciado, na Austrália, o *Portland*, em favor da execução acelerada da unidade maranhense. A razão do abandono do projeto *Portland* deveu-se

precisamente à comparação das suas condições energéticas com as do projeto de São Luís, que se revelaram mais vantajosas. Mais ainda: confirma esta interpretação à retomada, em 1984, do mesmo projeto *Portland*, depois de reformulações atinentes aos seus termos de fornecimento de energia, numa espécie de adaptação australiana ao espírito da Portaria nº 1654/79.

Em julho de 1980, a ALCOA e a ELETRONORTE assinaram o primeiro contrato de fornecimento de energia para a produção de alumínio no Norte, com reservas de 306MW para etapa produtiva de 200.000 toneladas do projeto de São Luís. Nesse contrato, o desconto da tarifa foi estabelecido em 10% e não 15% em vista da dinâmica maior das linhas de transmissão de Tucuruí a São Luís, 600 Km (para Barcarena, onde está a Albrás, a distância é de 300 Km).

A edição da Portaria nº 1654/79, por outro lado, apresentava, como se constará, um nítido objetivo de natureza espacial, que corresponde ao que se entende como a “construção institucional” do espaço maranhense no sentido de adaptá-lo às necessidades do setor produtivo do alumínio, ou seja, situá-lo na rota de acumulação dessa indústria. Isto configura esse propósito espacial para a exclusividade concedida à Eletronorte na celebração de contratos nos termos da Portaria.

Os incentivos tributários concedidos pelo Programa Grande Carajás – PGC, segundo a legislação específica, consistem na isenção do Imposto de Renda e dos adicionais não restituíveis pelo prazo de 10 anos das pessoas jurídicas e na isenção ou redução do Imposto de Importação e dos Impostos sobre Produtos Industrializados incidentes sobre equipamentos, máquinas, veículos, aparelhos sem similar nacional deferidos aos empreendimentos dele integrantes.

Assegura-se, também, aos empreendimentos, tratamento preferencial pelos órgãos e entidades da Administração Federal para vários efeitos, tais como concessão, arrendamento e titulação de terras públicas ou mesmo desapropriação de terras particulares necessárias à execução dos projetos, licença ou concessão para construção e operação de instalações portuárias, contratos para

fornecimento de energia elétrica e transporte fluvial, cessão ou arrendamento de direitos de exploração mineral ou florestal, autorização, emissão de guias e concessão de financiamentos para exportação, concessão de aval ou garantia do Tesouro Nacional ou de instituições financeiras públicas para empréstimos externos e até para participação com recursos públicos no capital social de sociedades titulares dos projetos.

Essa bateria de incentivos pode ser concedida às pessoas jurídicas que estiverem instalando, ampliando ou modernizando empreendimentos na sua área e o prazo que essas concessões poderão ser feitas só se expiraria em 31 de dezembro de 1991. Ficou estabelecido que o Imposto de Renda não pago por força de sua isenção deve ser utilizado para investimentos no próprio empreendimento beneficiário da isenção ou integrantes do PGC.

O projeto da ALUMAR, efetivamente, beneficiou-se dos incentivos do PGC, sendo que uma das expansões diretamente ligadas a este esquema. Em 23 de novembro de 1981, o Conselho Interministerial do Programa considerou o empreendimento da empresa, denominando-o Projeto São Luís, como integrante do PGC e, nesta condição, deferiu-lhe isenção do IPI nas aquisições de máquinas e equipamentos nacionais realizadas no mercado interno, junto aos respectivos fabricantes, bem como manutenção do crédito do IPI referente a matérias-primas, produtos intermediários e material de embalagem (Ato Declaratório nº 04/81).

No mesmo ato dessas concessões, também foi conferido ao Projeto São Luís o tratamento preferencial já mencionado para todos os efeitos lá apontados e a isenção de ICM nos termos do convênio ICM nº 09/75.

A importância desses benefícios se liga a uma das características técnicas da implantação do projeto.

Na medida em que sua execução dar-se-ia de forma modulada, por etapas de expansões sucessivas, o estágio mais pesado dos investimentos seria

exatamente o de construção da primeira fase, na qual seria lançada a infra estrutura para expansões posteriores que, por este motivo, seriam bastante mais reduzidas, basicamente representadas por custos variáveis. Assim é que as aplicações dessa fase, com objetivos de aquisição e montagem de equipamentos, além de construções civis e de um porto próprio, com metas produtivas de 100.000 t/ano de alumínio e 500.000 t/ano de alumina, teriam chegado, segundo diferentes relatos, a US\$ 1,3 bilhão.

Apesar da não divulgação de dados, pode-se deduzir que o montante de isenção de IPI nas aquisições de máquinas e equipamentos deve ter sido bastante elevado, considerando-se a massa total dos investimentos desta fase e o sempre enfatizado grau de nacionalização da ordem de 80% dos equipamentos do projeto. Também, quanto ao tratamento preferencial, teria mais um sentido de apoio político, mas de qualquer forma útil porque lhe facilitaria operações, por exemplo, de emissão de guias e concessão de financiamentos para exportação, quando fosse o caso; ademais, esse tratamento preferencial, certamente, se fez importante para a instalação do seu porto em negociações junto à concessionária da Portobrás no Maranhão, a Cia. Docas do Maranhão (CODOMAR).

A manutenção do crédito do IPI referente a matérias-primas, produtos intermediários e material de embalagem estaria ligado à fase operacional. E a isenção do Imposto de Renda por 10 anos daria ao empreendimento a faculdade de auto-expandir-se com estes seguros. No caso de resultados positivos de sua operação, ou de investi-los em qualquer outro projeto, também considerado como integrante ao PGC, desde que isto fosse de seu interesse e de concordância do seu Conselho Interministerial.

De maior importância, entretanto, e com papel bastante decisivo em termos de concretização do projeto em São Luís, foi a participação da Construtora Camargo Correa no projeto da ALUMAR, através da empresa Hanna, que era sócia no empreendimento. Assim, quando do início da sua implantação, a ALUMAR levantou junto a um consórcio de 28 Bancos, liderados pelo *City Bank*, US\$ 750 milhões, em outubro de 1980, de empréstimos. E esses recursos,

somados às demais fontes de diversas naturezas, destinariam-se à construção da primeira fase de 100.000 toneladas que foram inauguradas em 84. Dentre essas fontes, encontrava-se a *Billiton* Metais S.A., subsidiária da Shell para o alumínio que, em fevereiro de 1981, se associaria a ALUMAR passando as duas firmas, a partir dessa data, a constituir o chamado Consórcio ALUMAR, atual titular do Projeto São Luís na proporção de 60% e 40% respectivamente, para a ALUMAR e a Billiton.

O Consórcio ALUMAR – Consórcio de Alumínio do Maranhão – em 17 de agosto de 1982, foi considerado integrante do PGC e, como beneficiário dos incentivos, deferidos para a ALCOA, quando esta ainda se encontrava como única responsável pelo projeto. Tal concessão decorreu do Ato Declaratório 17/82, do PGC. Faltando menos de um ano para a partida da primeira etapa do Projeto São Luís, ou seja: das primeiras 100.000 toneladas, o PGC aprovou em 11 de outubro de 1983 a aplicação de parte da isenção do Imposto de Renda da Construtora Camargo Correa na expansão do Projeto São Luís, mediante subscrição do capital da ALCOA Alumínio S.A., e com uma contrapartida de recursos próprios mínimos de 20%. O Ato Declaratório dessa medida tomou o nº 23/83. Essa expansão elevaria a capacidade produtiva da fábrica para 245.000 t/ano.

Assim, em julho de 1984, o PGC (Ato Declaratório 18/84) aprovou o projeto de expansão, basicamente financiado pela isenção de Imposto de Renda da Camargo Correa que, mediante esse mecanismo, se tornara possuidora de 35% do capital da ALCOA Alumínio S.A., cuja operação chegou a US\$ 235 milhões. A inauguração dessa fase aconteceu em março de 1986. Observa-se, com base nas informações apresentadas, que o papel desempenhado pelos incentivos tributários, para rapidez da execução da planta da ALUMAR em São Luís, foi de apreciável importância.

Em que pese o destaque dos incentivos do Programa Grande Carajás para realização do Projeto da ALUMAR em São Luís, este também recebeu outros apoios de ordem institucional. Em dezembro de 1980, por exemplo, o

empreendimento recebeu enquadramento da SUDENE, para ter acesso aos recursos FINOR³. Antes, em julho do mesmo ano, foi ele aprovado e considerado prioritário pelo CONSIDER e, em novembro de 1980, o projeto foi reconhecido como de relevante interesse nacional, repetindo este procedimento para os casos de suas expansões.

Houve, ainda, aprovação para os programas de exportações da ALCOA e da *Billiton*, envolvendo-se compromissos de exportações de US\$ 2,7 bilhões, em 15 anos, e US\$ 334 milhões em 10 anos, por parte destas empresas do Consórcio ALUMAR, respectivamente.

Do exame do aparato de incentivos concedidos à ALUMAR, observa-se que, do ponto-de-vista espacial, o mais importante diz respeito realmente ao PGC, tendo em vista o seu nítido conteúdo regional, independentemente dos juízos que se façam sobre o Programa em si mesmo. Deste modo, verifica-se que tais medidas de políticas em atribuir competência a ELETRONORTE para fornecer energia subsidiada a produtores de alumínio, a transferência do Maranhão para a área de influência daquela empresa de energia ou investimentos fiscais do Programa Grande Carajás transformam ou constroem o Maranhão como espaço incorporável pelo movimento do capital da indústria do alumínio.

3.5 O papel das condições geográficas específicas de São Luís

Ao lado das determinantes gerais de natureza material ou político institucional, em São Luís há elementos de outro tipo que explicam a implantação da ALUMAR em seu território⁴. A característica principal desses outros elementos é a sua autonomia em relação ao processo de acumulação de capital.

³ A importância da aprovação do projeto na SUDENE consistiu em ter sido aberta a possibilidade de utilizarem-se os benefícios do Imposto de Renda provenientes de outros empreendimentos da ALUMAR ou de outras empresas, no Projeto São Luís, mediante o conhecido mecanismo do FINOR – Fundo de Investimentos do Nordeste.

⁴ Esses determinantes gerais da natureza material ou político-institucional são o sistema de geração e distribuição de energia da Hidrelétrica de Tucuruí, o esquema tarifário da Portaria 1654, a inclusão do Maranhão sob a área de influência da Eletronorte e o aparato de incentivos do Programa Grande Carajás.

As fábricas de alumínio e alumina indicaram os elementos básicos para suas localizações: para a primeira, proximidade de fonte supridora de energia elétrica e de fábrica de alumina; para a segunda, vizinhança das jazidas de bauxita. Ocorre, por seu lado, que as dimensões físicas desses empreendimentos, associadas às características de seus processos produtivos, requerem outras condições para suas instalações, tais como terminais portuários adequados à operações de navios de porte razoável, grandes áreas disponíveis, totalmente imunes a enchentes ou inundações, certas características do solo quanto à fundações e topografias.

Os pontos acima referidos têm uma característica em comum: ligam-se a fatores naturais, os que, como é fácil constatar, têm sua distribuição espacial determinada à revelia da decisão empresarial. Nessa questão, inversamente, a decisão empresarial deve adaptar-se às limitações impostas por tais fatores naturais.

Nesse contexto, vale registrar que a cidade de São Luís é extraordinariamente dotada de condições próprias para a construção de um porto de águas profundas, fator responsável pela decisão que a ALUMAR e CVRD adotaram em termos de Projetos. A Baía de São Marcos apresenta áreas com largura e profundidade adequadas às áreas de espera e aos fundadores de graneleiros com capacidade superior a 360 mil toneladas, porte bruto.⁵

A importância da situação portuária para a indústria do alumínio pode ser bem evidenciada no caso, precedente ao da ALUMAR, da instalação da Valesul no Rio de Janeiro. A escolha dessa cidade decorreu da prévia decisão de implantar-se o empreendimento em área litorânea, em um ponto entre Salvador e Santos, para facilitar o recebimento da alumina, que seria importada até que houvesse suprimento da Alunorte, este, também, transportado por via marítima desde o Pará até o Rio de Janeiro.

⁵ Foi nessa baía que se construiu o porto do Projeto Ferro denominado Ponto da Madeira. A decisão da CVRD foi no sentido de embarcar o minério de ferro Carajás por este porto, em São Luís.

É interessante considerar-se que, no próprio projeto Albrás, a cidade de São Luís, também, foi considerada como alternativa para instalação de fábrica de alumínio, até a decisão posterior de realizar-se a construção das fábricas de alumina e de alumínio no mesmo local, elegendo-se, nessa hipótese, Barcarena, no Estado do Pará, na área de influência de Belém.⁶

Há que se considerar ainda um aspecto particular do projeto ALUMAR em função do qual a localização em São Luís, do ponto-de-vista de sua dotação natural portuária, tornou-se praticamente definida. Sabe-se, ainda, que para um país detentor de bauxita apresentar vantagem comparativa na produção de alumina, torna-se necessário que o preço do minério para uso local seja menor que para a exportação. Não sendo assim, para o caso concreto da ALUMAR, tornar-se-ia indiferente produzir alumina em São Luís ou Barcarena.

Entretanto, a decisão da empresa americana ocorreu no sentido de implantar um projeto integrado de fabricação de alumina e alumínio, onde a questão do custo de produção da alumina não teria papel importante, mas sim, a relevância da decisão da localização do projeto como um todo, em razão da bauxita ser fornecida pela Mineração Rio do Norte a preços iguais aos cobrados aos importadores estrangeiros. Deste modo, a decisão relativa à escolha do local deveria atribuir maior ponderação às questões dos custos de outros insumos requeridos tanto pela alumina quanto pelo alumínio.

Assim, dessas circunstâncias, pesaria bastante na escolha do local da implantação do projeto a localização dos mercados consumidores, pois tanto para a alumina quanto para o alumínio, os insumos não são produzidos no Maranhão, como o piche, a soda cáustica, a creolita, os fluorados e o coque de petróleo. Alguns destes sendo até importados em regime de “*draw-back*”. Nesse caso, suas fontes de suprimento são o Nordeste, o Centro-Sul do país e o exterior.

⁶ O projeto da CBA, com intenção inicial de localizar-se em Barcarena, foi posteriormente mudado para outro local que a situasse mais perto da refinaria da ALUMAR, tendo em vista os sucessivos fracassos e adiamentos da Alunorte e a execução acelerada do projeto. Este novo local cogitado foi a cidade de São Luís, embora a idéia não tenha prosperado. Este foi outro projeto para o qual São Luís foi cogitada como alternativa locacional.

Nessa perspectiva, a situação portuária de São Luís apresentava-se como altamente vantajosa: o seu chamado Complexo Portuário da Área de Itaqui⁷ situa-se a 1.900 milhas do Porto do Rio de Janeiro e a 378 milhas do Porto de Belém. Sua posição na costa norte brasileira é privilegiada, por estar no seu centro, colocando-se, por outro lado, como um dos mais próximos dos Estados Unidos, Japão e Europa. Diante do exposto, portanto, São Luís preencheria uma exigência fundamental da indústria do alumínio: possuir porto ou oferecer possibilidade natural para implantação de terminal portuário para os tipos de navios que transportam os seus materiais.

A decisão da ALUMAR foi no sentido de construir um terminal portuário próprio, localizado a 5 Km de seu complexo industrial de São Luís, onde recebe bauxita do Trombetas, carvão importado e outros insumos necessários ao seu funcionamento e por onde embarca a alumina e o alumínio produzidos.

A topografia de São Luís foi uma outra condição geográfica favorável ao projeto ALUMAR, cujo terreno de implantação da fábrica é plano e pouco acidentado, o que exigiu pequena movimentação de terras e principalmente permitiu adotar fundações diretas na maior parte de suas edificações e instalações de equipamentos, diferentemente do que aconteceria com Belém, na alternativa de Mosqueiro, segundo estudos da Albrás/Alunorte.

Relatos da ALUMAR informam que uma possível área disponível para instalação do projeto em Barcarena não seria adequada topograficamente, já que seus melhores terrenos haviam sido ocupados pela Albrás e Alunorte. Em função de questões de segurança para o meio ambiente, deve-se observar um certo afastamento entre as fábricas de alumínio numa mesma área. Exatamente a

⁷ A definição do Complexo Portuário da Área do Itaqui encontra-se na proposta de criação da Zona de Processamento de Exportação do Maranhão, de janeiro de 1989. Segundo esta definição, baseada nos níveis de importância geoeconômica e de operação dos portos maranhenses, o Complexo Portuário de Itaqui, localizado na parte oeste da Ilha de São Luís, na Baía protegida pela Ponta da Madeira, pelo Terminal de Embarque de Minérios da Ponta da Madeira, na Baía de São Marcos, junto ao Porto do Itaqui e a 10 Km a sudoeste da cidade de São Luís; e pelos Terminais Portuários do Complexo Industrial do Consórcio ALUMAR, situado ao sul do Porto de Itaqui, seria o pólo aglutinador de exportação.

observância desta norma, é que responsabilizou pela disponibilidade de terreno em Barcarena em um ponto indesejável, consolidando, sob este ponto de vista, a opção por São Luís. Entretanto, a questão de escolha de terreno ou de determinação do microlocal de implantação da fábrica foi objeto de grande controvérsia na época de instalação do projeto⁸.

Embora os dados existentes sejam bastante divergentes e de difícil obtenção por terceiros, relata-se que afinal a área negociada teria sido de 3.600 há, incluindo-se nesse total reserva para expansões futuras e local para construção de porto próprio.

O outro ponto em torno do qual se travaram acirrados debates foi o da localização do projeto dentro dos limites da Ilha de São Luís, na medida em que iria conflitar-se com a variável meio ambiente e qualidade de vida da população, por consequência.⁹. Entretanto, o projeto foi implantado, prolongando-se o debate sobre ter ou não havido as precauções quanto a estes aspectos ou mesmo se é possível conseguir a total prevenção a estas possibilidades.

⁸ No início de suas negociações com o Governo do Maranhão, das quais resultou uma Carta de Intenções assinada entre a ALUMAR e o Estado, em 22 de janeiro de 1980, a empresa solicitou-lhe uma área de 3.500 ha para suas instalações. Em junho do mesmo ano, porém, a companhia manifestou-se ao Governo maranhense, reformulando a dimensão de área solicitada de 3.500 para 10.000 ha. A área de 3.500 representa 3,37% do total aproximado de 90.500 ha, da ilha de São Luís, ou 4,65 de toda ilha, quando se excluem tais espaços. Já as relações como pedido de 10.000 ha, em termos das mesmas considerações de inclusão ou exclusão das áreas de influência de maré, são 11,05% e 13,29%, respectivamente. Em relação a dimensão do Distrito Industrial de São Luís da época, o pedido da ALUMAR correspondia a 52,65% da sua área total.

⁹ As justas preocupações quanto ao meio ambiente reportavam-se aos impactos do processo produtivo em relação ao uso futuro das águas subterrâneas e às atividades de reflorestamento na área do projeto e aos seus possíveis efeitos sobre os ecossistemas de mangues e estuários existentes no entorno, proveniente dos "Lagos de Lama" da fábrica. Existem os perigos decorrentes das emissões gasosas do dióxido de enxofre que, nas condições de alta pluviosidade e umidade de São Luís, transformam-se em ácido sulfúrico. Caso se precipitem sobre a região, comprometerão seus recursos hídricos e espécies animais e vegetais.

CAPÍTULO 4 - Os impactos do ciclo Mínero-Metalúrgico no Maranhão

4.1 Introdução

As transformações socioeconômicas ocorridas em São Luís, nos últimos 20 anos, sinalizam um caminho para o crescimento econômico de modo apreciável. A cidade cresceu, a população aumentou, tendo como causa a presença marcante das atividades industriais, uma vez que, antes da implantação dos Projetos CVRD e ALUMAR, São Luís parecia estagnada no tempo e no espaço, embora com indícios de mudanças desde a penetração do capital no campo, que provocou uma migração de parte do setor primário, para a periferia da cidade, atraída pela possibilidade de “melhores dias”, através de um emprego em um desses grandes projetos.

Tais movimentos ensejaram situações complexas e até certo ponto desconfortáveis, haja vista que houve um acirramento migratório e um leque de complicações. – forçando a “cidade crescer”. O comércio modifica-se para atender, a uma população mais exigente, pessoas vindas de outros Estados para trabalharem nos grandes projetos. A rede de serviços diversifica-se, surgem novos núcleos habitacionais, o espaço físico da cidade tem um considerável aumento e a especulação imobiliária determina o que é área nobre e o que é área pobre, criando um profundo alargamento entre classes sociais, onde a parte excluída é majoritária.

São Luís passou a ser reconhecida pelas presenças da CVRD e ALUMAR. – Por outro lado, o Governo do Maranhão empenhou-se em melhorar a imagem da cidade, incentivando o turismo, melhorando os aspectos urbanos das ruas, avenidas, praças, bairros praias e especialmente o do “Centro Histórico” ou seja: “São Luís Antiga”. Entretanto, mesmo como todo esse esforço não tem conseguido atender à demanda por saneamento básico, saúde, educação e habitação geradas por intensa expectativas dos “Grandes Projetos”, visto que as dotações orçamentárias sempre foram insuficientes.

A especulação imobiliária elevou os preços dos imóveis, em São Luís, que tem um dos mais altos preços dos imóveis por metro quadrado do Brasil, sobretudo os próximos das praias. Há um estímulo para o crescimento de empresas imobiliárias que expandem seus negócios com oferta de lotes nas áreas mais valorizadas. – A construção civil, torna-se um grande empregador da migração oriunda do campo. – Assim, São Luís passou a apresentar um grande paradoxo, pois ao mesmo tempo em que desponta como cidade moderna, expande-se as necessidades primárias na periferia, que convive com o alto desemprego, e violência.

4.2 Os impactos sobre o Comércio Exterior

O comportamento das exportações e importações internacionais maranhenses apresenta um conjunto de singularidades dignas de comentários e diverge, em grande medida, da trajetória do comércio exterior dos demais estados do Nordeste no período 1980-2001.

A Tabela 5 apresenta os valores absolutos das exportações e importações do Estado, assim como alguns indicadores derivados dos mesmos, referentes ao período acima mencionados.

As informações disponíveis indicam que as grandes transformações no comércio exterior maranhense acontecem pelos meados da década de 1980. Nessa década, o valor das exportações avançou de US\$ 11 milhões em 1980, para US\$ 459 milhões em 1989. Trata-se de um incremento de mais de 2.500 por cento. Além desse fato auspicioso, é possível observar que as vendas externas apresentaram um baixo coeficiente de instabilidade, mensurado através do comportamento das taxas anuais de crescimento. Parece claro que esse movimento ascendente das exportações do Estado pode ser creditado, fundamentalmente, ao início de funcionamento de uma grande planta industrial de produção alumínio, cuja produção é destinada basicamente ao mercado externo e inter regional. As exportações do Estado, que em 1980 representavam 0,51% do

total regional, alcançam, em 1989, uma cifra de 15,96%. Trata-se de um grande salto, fenômeno não igualado por qualquer outra unidade da federação.

Durante a década seguinte – 1990 – as exportações continuaram a crescer, mas de forma mais lenta. Eram US\$ 442 milhões em 1990 e alcançaram o patamar de US\$ 544 milhões em 2001. Nesse período, como será enfocado adiante, mudou a composição das exportações, com o Estado deixando de ser um exportador de um único produto. A participação das vendas externas em relação ao total regional se estabiliza e passa a variar entre os limites de 14 a 19 por cento.

De uma forma geral, esse comportamento das exportações estaduais constitui um reflexo dos grandes investimentos realizados na indústria de alumínio, como também no desenvolvimento da indústria de ferro-gusa, graças à exploração de minério de ferro da jazida do Quadrilátero Ferrífero de Carajás, no Estado do Pará. Vale assinalar que o elevado surto de crescimento das exportações resultou tanto do desenvolvimento da infra-estrutura de transporte ferroviário, necessário à exportação de minério de ferro da jazida localizada no Pará e escoada através do porto da ilha da Madeira de propriedade da CVRD, como também da construção de uma linha especial de energia elétrica para suprir as necessidades do complexo industrial de alumínio implantado no Estado. A contribuição da estrada de ferro foi vital para o alargamento das vendas externas, pois viabilizou tanto as exportações de ferro-gusa, oriundo das mini-siderúrgicas implantadas no eixo da ferrovia, quanto do complexo de produção de grãos que se instalou na região dos cerrados maranhenses, tendo a cidade de Balsas como pólo produtor e irradiador.

Tabela 5

Estado do Maranhão
Evolução no Saldo do Balanço Comercial, 1980-2001
Em US\$ 1.000

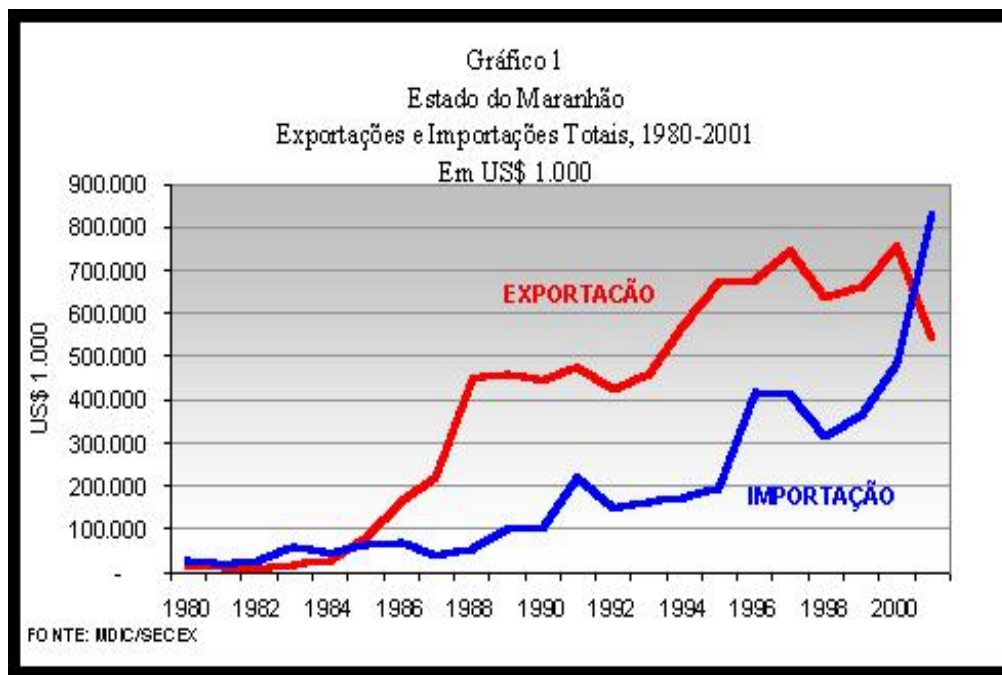
Anos	Exportações				Importações				Saldo US\$ FOB
	US\$ FOB	% do NE	Var. Anual (%)	Índice Cresc.	US\$ FOB	% do NE	Var. Anual (%)	Índice Cresc.	
1980	11.810	0,51	-	100	26.939	1,95	-	100	-15.129
1981	12.294	0,46	4,1	104	18.136	1,70	-32,7	67	-5.842
1982	7.144	0,36	-41,9	60	31.399	3,17	73,1	117	-24.255
1983	16.085	0,68	125,2	136	61.212	7,78	94,9	227	-45.127
1984	27.882	1,03	73,3	236	43.575	6,21	-28,8	162	-15.693
1985	82.689	3,27	196,6	700	66.198	8,60	51,9	246	16.491
1986	162.728	8,05	96,8	1.378	68.178	7,37	3,0	253	94.550
1987	222.804	9,75	36,9	1.887	42.165	4,46	-38,2	157	180.639
1988	451.457	15,45	102,6	3.823	53.240	5,06	26,3	198	398.217
1989	459.591	15,96	1,8	3.892	100.282	7,76	88,4	372	359.309
1990	442.620	14,61	-3,7	3.748	101.657	6,81	1,4	377	340.963
1991	476.706	16,67	7,7	4.036	222.604	14,11	119,0	826	254.102
1992	427.458	14,08	-10,3	3.619	148.316	10,83	-33,4	551	279.142
1993	462.627	15,36	8,2	3.917	164.265	8,36	10,8	610	298.362
1994	575.719	16,44	24,4	4.875	173.995	7,09	5,9	646	401.724
1995	671.361	15,83	16,6	5.685	195.933	5,44	12,6	727	475.428
1996	681.462	17,68	1,5	5.770	416.684	9,99	112,7	1547	264.778
1997	744.597	18,80	9,3	6.305	413.001	9,77	-0,9	1533	331.596
1998	635.918	17,09	-14,6	5.385	316.164	8,34	-23,4	1174	319.754
1999	662.962	19,76	4,3	5.614	367.102	10,42	16,1	1363	295.860
2000	758.245	18,84	14,4	6.420	485.630	10,15	32,3	1803	272.615
2001	544.329	13,01	-28,2	4.609	830.310	16,17	71,0	3082	-285.981

Fonte: MDIC/SECEX. Elaboração Olímpio Galvão

O Gráfico 1 ilustra, com bastante propriedade, a trajetória dos dois principais indicadores do comércio exterior do Estado.

Observa-se que as importações sinalizam uma trajetória crescente, mas em formato de degraus. Registra-se uma primeira fase, caracterizada por um modesto crescimento, embora com tendência crescente, que abarca o período 1980 a 1989. A partir de 1990, o valor das importações muda de patamar, alcançando o máximo em 1996. Trata-se da segunda fase. Finalmente, as importações dispararam a partir de 1998, alcançando o máximo em 2001. Observa-se que as importações evoluíram de US\$ 26 milhões em 1980, para US\$ 100 milhões em 1989 e para US\$ 830 milhões em 2001, refletindo, portanto, as fortes

mudanças que ocorreram na estrutura econômica do Estado nas duas últimas décadas.



A Tabela 6, referente ao período 1989-2001, apresenta a pauta de exportações, segundo os principais produtos comercializados.

O posicionamento do Maranhão, em termos de vendas externas, está fortemente atrelado ao comportamento do complexo minero-metalúrgico do Estado, que está associado ao desdobramento do Programa Grande Carajás. Um exemplo desse fato está na produção de alumínio por parte da empresa Alumar, que respondeu por 48% das exportações totais do Estado em 2001 e tem grande peso na economia maranhense. Essa participação, que era de mais de 80% no final de década de oitenta, diminuiu em termos relativos devido ao aumento das vendas para o exterior de Ferro-Gusa e Pelotas, que saltaram de 1,77%, para 24%, no período estudado, como resultado da implantação de inúmeras usinas de ferro-gusa ao longo da extensão da Estrada de Ferro Carajás que corta boa parte do Maranhão.

O destaque do comércio externo do Maranhão, entretanto, fica por conta do crescimento do pólo de grãos localizado no sul do Estado, no qual a produção de soja se expande de maneira surpreendente. Nesse contexto, as exportações de sementes oleaginosas e grãos despontam em terceiro lugar, com 13 % do total das vendas externas do Estado em 2001. É inequívoca a contribuição da Estrada de Ferro Carajás para esse resultado, na medida em que permitiu maior integração de áreas antes isoladas e que hoje se encontram integradas ao circuito produtivo do Estado através da produção de grãos.

Tabela 6
Estado do Maranhão
Principais Produtos Exportados, 1989-2001
Em %

Produto	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Peixes e crustáceos, moluscos etc.	0,04	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,14	0,16	0,58
Sementes e frutos oleaginosos, grãos etc.	0,01	0,01	0,01	0,51	3,56	5,35	4,56	9,17	11,19	10,96	9,92	11,79	13,77
Gorduras, óleos e ceras, animais e vegetais	0,03	0,03	0,01	0,02	0,04	0,02	0,04	0,06	0,04	0,05	0,06	0,04	0,04
Produtos químicos inorgânicos	15,09	9,61	4,16	6,03	6,96	7,55	6,74	8,12	7,03	4,89	7,23	8,01	10,55
Produtos químicos orgânicos	1,66	1,86	2,24	2,96	2,28	0,73	1,52	1,41	1,55	1,58	1,58	1,63	1,10
Madeira e suas obras, carvão vegetal	0,09	0,25	0,33	0,61	0,92	1,07	1,06	0,60	0,30	0,28	0,44	0,55	1,07
Papel e cartão e duas obras	0,23	0,12	0,43	0,44	0,51	0,36	0,14	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Fibras sintéticas ou artificiais, descontínuas	0,00	0,00	0,00	0,19	0,53	0,13	0,02	0,03	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00
Ferro fundido, ferro e aço	1,77	3,71	5,44	6,46	5,66	10,1	14,2	10,0	13,0	22,2	14,5	17,2	24,5
Alumínio e suas obras	80,8	84,3	87,0	81,6	79,3	74,0	71,1	69,4	65,8	59,4	65,9	60,1	48,1
Móveis, mobiliário médico-cirúrgico etc.	0,00	0,00	0,00	0,02	0,07	0,06	0,05	0,03	0,03	0,03	0,01	0,20	0,04
Não utilizado	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,09	0,10	0,09	0,02	0,08	0,10
Produtos não mapeados	0,12	0,03	0,05	0,11	0,08	0,14	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Fonte dos dados básicos: MDIC/SECEX. – Elaboração Olímpio Galvão

A despeito do crescimento de suas exportações, as importações acompanharam as medidas de liberalização tomadas no início da década de noventa e intensificadas no Plano Real, resultando num extraordinário incremento em um curto período de duas décadas.

Em termos mais específicos, as importações do Maranhão estão concentradas em poucos itens, tais como combustíveis, óleos e ceras minerais, com um percentual de aproximadamente 84% do total do Estado. A existência de empreendimentos de grande porte no Estado e o grande consumo de energia justificam tais números. Outro aspecto interessante é o aumento nas importações dos adubos e fertilizantes, que atingiram 4,58% em 2001, decorrentes do fortalecimento do pólo agrícola que está se desenvolvendo no sul do Estado.

A performance do comércio internacional do Maranhão, mesmo bastante favorável, não assegurou um saldo positivo em suas transações com o resto do mundo ao longo de todo o período analisado. Percebe-se que, na primeira metade da década de 1980, os saldos se apresentaram negativos, contrastando totalmente com o comportamento de outros Estados da região. Acredita-se que esses saldos negativos estejam associados às fortes importações de combustíveis da Vale do Rio Doce, para movimentar as locomotivas de sua ferrovia, e às importações de máquinas e equipamentos para a construção da grande fábrica de alumínio.

A partir do ano de 1985, até o ano 2000, o saldo comercial torna-se crescente. Mercê desse resultado, a economia maranhense apresenta uma combinação notável entre os impactos gerados pela abertura comercial, que fortaleceu as importações, e a continuidade de um processo de vendas externas, cristalizado na ampliação e diversificação de sua base exportadora.

Uma outra perspectiva de análise está relacionada com o estudo da dinâmica de crescimento das exportações e importações do Estado no período 1980-2001. O Gráfico 2 ilustra o comportamento do índice de crescimento dos dois indicadores, cujos valores encontram-se na Tabela 3. Em primeiro lugar, constata-se que as exportações apresentaram um padrão de crescimento muito acima das importações. Em segundo lugar, é possível observar um claro processo de divergência no comportamento dos dois indicadores, especialmente entre os anos 1980 – 1999. Em terceiro lugar, as importações apresentam um

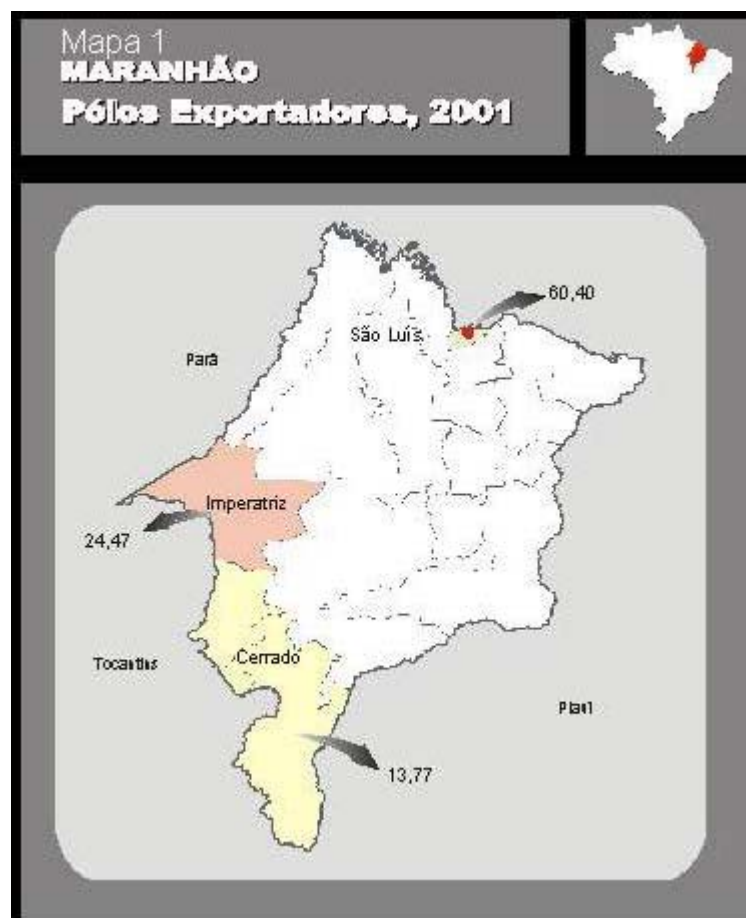
comportamento ascendente, refletindo as grandes transformações que vêm ocorrendo na base produtiva do Estado. Os fortes investimentos que se estão realizando no segmento agropecuário do Estado têm o seu rebatimento no comportamento das importações, através de um crescimento das compras de insumos químicos – fertilizantes, principalmente – como também nas compras de combustíveis, para o setor de transporte ferroviário. Também há que chamar atenção para a importação de alumina, matéria-prima básica para a indústria de alumínio instalada no Estado.

Por último, é interessante destacar-se, como fato notável, o comportamento das Exportações, que apresentaram taxas de crescimento quase que explosivas ao longo do período 1985 - 2001.



Finalmente, cabe destacar-se a localização espacial dos principais núcleos de exportação do Estado. Embasado nas estatísticas de 2001 – Mapa 1 - é possível afirmar que o grosso das exportações do Estado localiza-se na área polarizada pela cidade de São Luís, capital do Estado, onde está localizada a grande planta industrial voltada para a produção de alumínio. Também se destaca o pólo de produção de grãos na região dos cerrados maranhenses, tendo como núcleo central a cidade de Balsas. Por fim, cabe destacar-se as regiões de

Açailândia, Santa Inês, Bacabeira e São Luís, onde estão localizadas algumas plantas industriais voltadas para a produção de ferro-gusa.



4.3 Impactos sobre o meio ambiente

A CVRD dispõe de duas áreas que cuidam do meio ambiente. Uma que trata a Logística, incluindo a Estrada de Ferro Carajás; e a outra, que monitora os projetos implantados e em andamento nas áreas operacionais em São Luís, com investimento na ordem de US\$ 1.6 milhões, com destaque para a construção dos postos de lavagem e manutenção de máquinas e linhas em Açailândia e Vitória do Mearim. A empresa também opera uma rede de drenagem de água da oficina de locomotivas em São Luís, implantação do sistema de aspersão do pátio de ferro-gusa também em São Luís, além de aquisição de analisadores de gases para a Usina de Pelotização, com objetivo de analisar a qualidade do ar.

Inaugurado em julho de 1996, o Parque ambiental da ALUMAR é o resultado de investimento da ordem US\$ 5 milhões. Um dos seus principais objetivos é contribuir com o processo de educação e informação da comunidade, dos funcionários e de seus familiares e, principalmente, do público estudantil infanto-juvenil, no tocante aos cuidados e ao comprometimento com o meio ambiente. Para isso, foi criada a Superintendência de Meio Ambiente da Ilha de São Luís: brejos, matas e mangues, com grandes variedades botânicas.

Distinguida com diversos prêmios internacionais de excelência ambiental, dentro do sistema Alcoa, por sua política ecologicamente correta, de produzir com devido cuidado e proteção ao meio ambiente, onde já investiu cerca de 10% do total dos investimentos projetados, em tecnologias avançadas empregadas no sistema de controle ambiental. Seguem abaixo algumas das iniciativas da empresa na área ambiental.

Portal

Local de recepção dos visitantes. Situado numa parte elevada, o Portal proporciona visão panorâmica total da área e funciona como ponto de observação do parque e da própria fábrica.

Administração/Auditório

Com o projeto arquitetônico com o meio ambiente, é no prédio central que funciona a área administrativa do parque e um auditório para 40 pessoas. No local, são ministrados cursos, palestras e exibição de vídeos, entre outras atividades.

Oficina de Educação Ambiental

Na oficina os monitores desenvolvem as atividades de Educação Ambiental com os visitantes. São jogos, brincadeiras, exposições com temas que despertam o interesse pelo meio ambiente. O prédio tem ainda infra-estrutura para pesquisadores com alojamento e laboratório para recepção e preparo de material.

Anfiteatro

O teatro ao ar livre é um dos espaços utilizados para as atividades do parque. Nele, a dramaturgia é trabalhada, visando à integração da arte às ações de preservação ambiental.

Trilhas Interpretativas

O Parque Ambiental da Alumar tem três trilhas interpretativas: Viveiro, Porto e Andiroba. Na primeira, os visitantes têm a oportunidade de conhecer os diversos ecossistemas com o apoio de placas explicativas e acompanhamento de

monitores ambientais. As trilhas do Porto e Andirobas são voltadas prioritariamente, para trabalhos científicos.

Viveiro de Mudas

A partir da seleção de sementes de espécies nativas do Estado, o viveiro produz mudas para o paisagismo da fábrica, recuperação de áreas degradadas e reabilitação da superfície dos lagos de resíduos de bauxita. No viveiro também são cultivados espécies exóticas importantes para a recuperação de áreas e paisagismo. As mudas também são doadas para funcionários e comunidades que desenvolvem ações ambientais.

Compostagem

Dentro do programa de minimização e reciclagem de resíduos da ALUMAR, a área de compostagem recicla a matéria orgânica proveniente dos restaurantes da fábrica. Esse resíduo, que para muitos é lixo, passa por um processo de decomposição natural transformando-se em adubo orgânico. O produto, rico em nutrientes, é utilizado na produção de mudas e no paisagismo.

Minhocário

Outro tipo de adubo orgânico é o humus, resultante da decomposição de material orgânico pela ação natural de minhocas. O minhocário fornece esse produto para o Viveiro de Mudas e o projeto paisagístico da Alumar.

4.4 Impactos sobre o setor imobiliário

Foram muito grandes os impactos no crescimento do setor imobiliário em São Luís. A especulação imobiliária elevou os preços dos imóveis, sobretudo os próximos às praias. Há um estímulo para o crescimento de oferta de lotes nas áreas mais valorizadas. A construção civil tornou-se o grande empregador do homem oriundo do campo.

Contudo, São Luís cresce como todas as outras cidades brasileiras, apresentando os seus contrastes, visto que, ao mesmo tempo em que desponta como uma cidade moderna, expande-se também suas dificuldades de sobrevivência do cinturão de pobreza nas periferias, onde convive-se com um alto desemprego, que tem como consequência a violência e exclusão social.

O crescimento econômico é decorrente dos “Grandes Projetos” (CVRD e ALUMAR), que melhora o nível de renda desses segmentos metalúrgicos, gerando uma expansão do comércio e serviços em geral, que por sua vez gera emprego e renda e produz um apreciável crescimento do setor imobiliário em São Luís.

4.5 Impactos sobre o setor urbanístico

Em São Luís merece especial destaque, o contraste harmonioso do passado e do presente. São velhos casarões e sobrados retratando a história de São Luís que se completam ao lado moderno e cosmopolita da cidade, pelo menos no seu aspecto urbanístico. De um lado, a história, com seu casario tombado, do outro, uma cidade que cresce em sentido vertical com prédios de até 15 andares, lembrando uma metrópole. Este novo aspecto da cidade provocou até situação inusitada. “Ao avistar os prédios iluminados, de dentro de um navio chinês que navegava pela Bahia de São Marcos, um grupo de colombianos, que viajavam clandestinos, atiraram-se ao mar acreditando que estavam em Miami (USA). “A verdade é que São Luís cresceu muito nos últimos vinte anos, quer no eixo Centro-Anil, quer no eixo Centro Renascença (o chamado outro lado da cidade). (Jornal Estado do Maranhão, 19.09.2002).

São considerados fatores determinantes para o crescimento de São Luís no setor urbanístico: O crescimento da renda gerado pelos “Grandes Projetos”. (CVRD e ALUMAR), a construção das pontes “José Sarney e Bandeira Tribuzzi”, a nova malha viária, na década de 70, que permitiram a expansão

direcionada para outras áreas da cidade. Aquelas, em direção às praias, foram as mais procuradas e povoadas, surgindo novos bairros.

Com o surgimento dos novos conjuntos habitacionais, o comércio, antes restrito ao Centro da São Luís Antiga, foram ampliando-se e têm vida própria. São lojas, agências bancárias e até shoppings centers instalaram-se em várias partes da cidade. O movimento atual do comércio do centro é extremamente menor que antes dos anos 80, onde existe hoje acentuada concentração de prédios públicos (repartições públicas).

As duas cidades, a “São Luís Antiga e a Nova”, se complementam. As características diferenciadas e marcantes de cada uma, proporcionam um encanto maior a “Grande São Luís” que soube muito bem unir o antigo e o moderno. Aliás, o desenho urbano da cidade antiga tem característica singular: nas esquinas de ângulos retos que se cruzam como se fosse um tabuleiro de xadrez, modelo adotado em 1615. Estreitas e de paralelepípedos, estas vias ajudam a compor o cenário de época da Praia Grande.

Já do outro lado da cidade (cidade nova), existem rua avenidas modernas, largas com canteiros centrais, como as Avenidas Colares Moreira, Castelo Branco, Holandeses, Africanos, Jerônimo de Albuquerque e Guajajaras. Essas vias contribuíram para embelezar a cidade e seu crescimento, permitindo um maior fluxo de veículos, trabalho complementado pelas interligações como a Odorico Amaral de Matos (interligando São Francisco ao Jaracati) e a Eduardo Magalhães (interligando as Avenidas dos Holandeses e a Jerônimo de Albuquerque).

Outras importantes obras urbanísticas complementam o cenário da “nova cidade”, como a Avenida Litorânea, a urbanização da Lagoa da Jansen bem como vários viadutos (Calhau, Cohama, Cohab e Franceses), foram fatores determinantes para o processo da verticalização, onde acentuado número de

novos prédios foram ganhando mais andares até chegar ao limite de 15 (número máximo de pavimento permitido pelo Código de Postura de São Luís).

Esse processo de verticalização que envolve a nova planta urbanística de São Luís, retrata a própria mudança social (estratificação social) ocorrida em função dos impactos econômicos de geração de emprego e renda dos grandes projetos (CVRD e ALUMAR), como o Renascença, que transmite uma imagem de contemporaneidade, construídos em lotes isolados, totalmente diferente do Centro Histórico.

Da expansão do São Francisco, a cidade foi crescendo no sentido praias e outros municípios que compõe a “Grande São Luís”. Este processo tem início nos anos 1980 e não pára de crescer. Ocorreu de forma planejada, proporcionando um apreciável crescimento na cadeia produtiva habitacional, com significativo aumento da empregabilidade no setor de material de construção e da construção civil, para citar apenas esses exemplos.

Nesse contexto, o Governo do Estado do Maranhão tem investido na melhoria urbana de São Luís, através de obras que garantam melhor fluidez do tráfego de veículos e ofertas de serviços em áreas como Educação, Saúde, Assistência Social e Habitacional, com o objetivo de melhorar a qualidade de vida da população. Foi criada a Gerência de Desenvolvimento Metropolitana, com a responsabilidade de desenvolver as políticas públicas inerentes. As intervenções foram feitas principalmente nas áreas mais nobres e valorizadas da cidade, proporcionando a São Luís aspectos de desenvolvimento e de uma cidade agradável e boa de se viver.

Em 20 anos, a população do Maranhão, e especialmente a de São Luís, dobrou. Analisando-se os dados do IBGE, referentes ao crescimento populacional do Estado e da Capital, percebe-se que o índice de crescimento de São Luís foi bem maior que o do Estado, comprovando que, realmente, a cidade tem absorvido

grande contingente populacional da zona rural e de outros Estados brasileiros, fundamentalmente, na década de 1980.

TABELA 7 – Evolução Populacional no Maranhão e São Luís

	1970	1980	1991	1996
Maranhão	2.992.682	3.991.260	4.930.253	5.222.565
% Crescimento	-	33,3	23,5	5,9
São Luís	306.573	445.115	696.371	780.833
% Crescimento	-	45,2	56,4	12,1

Fonte: IBGE. Censos demográficos de 1970, 1980, 1991 e 1996

Parte significativa dessa população, principalmente a de São Luís, esteja distribuída nos novos conjuntos habitacionais que contribuíram para o aumento espacial da cidade. Isto porque, ao longo da pesquisa, não foi possível precisar quantas localidades existem hoje nesta capital. Entretanto, estima-se que o número de localidades sejam de 27,6 mil, resultado de duas listagens pesquisadas nas Secretarias Municipais da Fazenda da Habitação e Urbanismo.

Estima-se também que, na década de 1970, o número de localidades era de 50% do total de hoje existente, sendo que, nesse período, surgiam mais conjuntos residenciais, para classe média, do que “ocupações”. Já na década de 1980, acentua-se a frequência de invasões. Na década de 1990, houve uma acentuada redução das construções de conjuntos residenciais periféricos, sendo que o foco das construções direcionou-se para classe média alta (edifícios com até 15 andares).

Segundo o censo demográfico do (IBGE, 1991), existiam em São Luís, 140.622 domicílios residenciais, resultante de nova ordem urbanística, sobretudo pelas migrações que incorporam áreas antes consideradas rurais da ilha de São Luís. Tudo isso acontecia em função dos “grandes projetos” (CVRD e ALUMAR), implantados nesta cidade.

Analisando-se o crescimento populacional do Estado e em São Luís, nos últimos trinta anos, observa-se que, em 1960, a população rural representava

82,2% do total. Já em 1970, percebe-se um decréscimo na população rural, passando para 74,9% enquanto que a população urbana atinge 25,1%. – Nos anos 1980 e 1991, torna-se mais evidente a saída do homem do campo e a explosão urbana, decorrente dos projetos intensivos em capital na zona rural e implantação dos projetos (CVRD e ALUMAR). Em 1991, a população rural de 40%, conforme tabela 8.

TABELA 8 – População urbana e rural do Maranhão – 1960/1991

	1960		1970		1980		1991	
População	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%
Urbana	442.995	18	752.025	25	1.266.421	32	1.972.421	40
População Rural	2.034.372	82	2.240.659	75	2.724.839	68	2.957.832	60
Total	2.477.371	100	2.992.686	100	3.991.260	100	4.930.253	100

FONTE: Censo demográficos 1960, 1970, 1980 e 1991 - IBGE

4.6 Impactos na rede hoteleira

São Luís dispõe de uma infra-estrutura hoteleira de considerável apreciação, se comparada antes aos anos de 1980. Redes importantes do setor hoteleiro fizeram significativos investimentos nesse segmento em todo Estado. Somente São Luís conta hoje com 60 hotéis e pousadas de confortáveis instalações, dos quais 13 são de grande porte, oferecendo o que há de mais moderno no ramo da hotelaria nacional. Esta rede hoteleira tem capacidade para abrigar simultaneamente 4 mil hóspedes, conforme (Sindicato de Hotéis, Bares e Restaurantes de São Luís, 2000).

A taxa de ocupação média dos hotéis em 2000 foi de 65%. Foram feitos maciços investimentos pelo Governo do Estado do Maranhão, principalmente em

divulgação de âmbito nacional que proporcionaram fortes impulsos ao setor turístico e a expectativa dos empresários é atingir 85% de ocupação média do segmento.

A rede hoteleira vem inovando. Há 10 anos era completamente diferente da atual, tanto em quantidade quanto na questão da melhoria dos serviços. Grande parte dos hotéis foram reformados, sendo hoje constituídos por prédios novos e modernos. Essa visão de futuro dos empresários da rede hoteleira de São Luís consiste no pressuposto de que haverá grandes avanços no turismo local, principalmente agora que o poder público colocou o setor turístico como prioridade.

O turismo em São Luís consiste de eventos médios e negócios, principalmente pelo fato da cidade ainda não possuir um centro de convenções, existindo apenas o Multicenter do SEBRAE – MA, com capacidade para 6.000 pessoas. Entretanto, o Governo do Estado já está construindo um Centro de Convenções para 20.000 pessoas. Esses eventos e negócios têm estimulado muitos visitantes, que aproveitam a oportunidade e fazem o “turismo de lazer”, isto é, as pessoas vêm a negócios, mas como gostam muito da cidade, retornam e melhor ainda, recomendam a outras pessoas que visitem

Há pouco tempo tivemos um evento aqui em São Luís, reunindo 50 empresários do setor hoteleiro que ficaram maravilhados e até surpresos com o potencial da cidade. O que está faltando, para alavancar ainda mais turismo local, é equacionar a chegada do turista, ou seja: reduzir o preço das passagens aéreas e aumentar o número de vôos para capital do Maranhão. – Temos atrativos muitos, como excelentes praias (lençóis maranhenses), hotéis e um patrimônio cultural da humanidade (São Luís).

Em suma: foram relevantes os impactos decorrentes da implantação dos “grandes projetos” (CVRD e ALUMAR), trazendo em seu bojo ou em função

deles, grandes redes de supermercados e franquias como Bom Preço, Pão de Açúcar, Makro, Lusitana, MacDonald's e BOB'S.

4.7 Impactos sobre o setor educacional

O Estado do Maranhão, em decorrência da implantação dos “Grandes Projetos” (CVRD e ALUMAR), obteve um apreciável crescimento no Setor Educacional de Ensino Fundamental, Médio e especialmente, no Ensino Superior, que dispõe hoje de três Universidades (UFMA – Universidade Federal do Maranhão, UEMA – Universidade Estadual do Maranhão e CEFET – Centro Federal de Educação Tecnológica do Maranhão).

Outro setor que teve um extraordinário crescimento foi o Ensino Superior Privado, que conta hoje com onze instituições: UNICEUMA – Centro Universitário do Maranhão, com vinte cursos e treze mil alunos matriculados e distribuídos nos Campus I, II e III, assim como, 29 cursos de Pós-Graduação e Especialização e dois de Mestrado (Direito e Economia), CEST – Centro Integrado Santa Terezinha, UNDB – Universidade Dom Bosco, FAMA – Faculdade Atenas Maranhense, Faculdade Santa Fé, Faculdade São Luís, Universidade Estácio de Sá, Universidade Cândido Mendes, Universidade Salgado Filho, FANOR – Faculdade Nordeste, Universidade Vale do Acaraú, Fundação Getúlio Vargas e FATEB – Faculdade de Teologia Batista

Conta também com uma considerada quantidade de Centros Tecnológicos de Ensino Médio: EGMA – Escola de Governo do Maranhão, CEPEN – Centro de Pesquisas e Estudos em Educação Especial, CETECMAS – Centro de Capacitação Tecnológica do Maranhão, com abrangência nas dezoito Gerências de Desenvolvimento Regional do Maranhão e os 217 Municípios do Estado do Maranhão, que têm como objetivo a implantação de balcões de serviço para orientação dos alunos dos cursos profissionalizantes a se tornarem pessoas empreendedoras.

O setor Educacional foi um dos que mais cresceram em decorrência da implantação dos “Grandes Projetos”, no Maranhão. Essas empresas têm contribuído fortemente para a expansão da educação no Maranhão, inclusive com investimento diretos na construção de várias unidades escolares de ensino médio, para atender às comunidades periféricas onde estão localizados seus investimentos no Estado como

Alfabetização Solidária – Através de doação ao Programa da Comunidade Solidária, o Sistema Vale do Rio Doce propicia a alfabetização de 25 mil pessoas nos estados do Maranhão e Pará.

Vale Informática – Doação de computadores, programas e impressoras, além de treinamento de menores carentes e seus professores na área de informática.

Escola de Artesanato em Cerâmica – Desenvolvimento de trabalhos de cerâmica com meninos carentes, nas cidades do Maranhão e Pará.

Educação Ambiental – Cursos de educação participativa visando a melhoria na qualidade do meio ambiente no Maranhão.

Reciclagem – Convênio com Senai e outras instituições para capacitação profissional com a utilização de trilhos e dormentes inservíveis para a CVRD: mata-burros, e pontilhões, com trilhos e móveis, com dormentes, são os produtos comercializáveis pelas entidades parceiras.

Mais especificamente, essas empresas promoveram parcerias com o Governo do Estado, o Programa de Desenvolvimento de Fornecedores, que visava capacitar pequenas empresas do Estado a uma prestação de serviços com qualidade (Compras Governamentais).

4.8 Impactos sobre o setor agrícola

Em todas as ferrovias em que opera, a CVRD oferece aos produtores e exportadores agrícolas inúmeras e vitais vantagens competitivas. Vejamos

algumas delas: sistema integrado de ferrovia e porto, rapidez no carregamento de navios, operação 24 h por dia durante todo ano, possibilitando atendimento de navios de grande porte e baixa ocorrência de multa por atraso.

Exportadores de soja do Maranhão e Centro-Oeste já usufruem dessas conquistas e, paralelamente, a CVRD desenvolve estudos logísticos com o objetivo de viabilizar negócios:

- a) Com alto nível de eficiência e operação ininterrupta em regime de (24 h dias úteis, domingos e feriados);
- b) Através de sistema com certificação da Japan Oilstuff Inspector's Corp para a exportação de soja para consumo humano no Japão, pelo Terminal da Ponta da Madeira no Maranhão; e,
- c) Mediante Integração multimodal com hidrovias, ferrovias e rodovias.

Dentre os portos brasileiros que operam com soja, o mais próximo dos mercados americano e europeu é o Terminal da Ponta da Madeira, em São Luís. Conjuntamente com menores filas de navio, proporcionam o maior prêmio pago pela soja no país (7% maior que o segundo colocado).

Outro produto agrícola beneficiado pelos grandes projetos foi o milho, produzido na região central do país, tanto pode ser levado pela EFVM e embarcado no terminal de grãos de Tubarão de onde, por cabotagem, chega a Recife e a Fortaleza, quanto pode subir pela hidrovia Tocantins-Araguaia até encontrar o sistema logístico da CVRD – no terminal de Xambioá – e da CFN, para atingir as áreas consumidoras, com significativa redução no custo de transporte.

Ademais, o Brasil importa mais de 7 milhões de toneladas de fertilizantes por ano. A CVRD também participa, interagindo por meio dos seus sistemas logísticos. No Maranhão, o produto é desembarcado no porto de Itaqui e transportado pela Estrada de Ferro Carajás e pela Ferrovia Norte-Sul para os consumidores que estão nos cerrados, especialmente no Sul do Estado (Balsas).

CAPÍTULO 5 – CONCLUSÃO

Essa dissertação procurou analisar os impactos dos Ciclos Econômicos no Maranhão, do Algodão ao Mínero - Metalúrgico, na economia do Maranhão, especialmente no seu comércio exterior.

Do ponto-de-vista econômico, o Estado do Maranhão apresentou uma apreciável performance no decorrer das últimas décadas do século XX, com taxas de crescimento superando as taxas nordestinas e brasileiras. Como consequência, a economia maranhense aumentou sua participação tanto na formação do PIB regional quanto do PIB nacional.

Seguem abaixo, em breve síntese, as principais conclusões deste trabalho:

- a) Visto numa perspectiva histórica, o desenvolvimento socioeconômico do Maranhão, até período recente, deixou muito a desejar, quando comparado a outros Estados da Federação. A história de sua economia é a história dos vários ciclos econômicos que vivenciou, entremeando breves períodos de prosperidade com outros, mais longos, de declínio e decadência;
- b) Nos dois primeiros séculos do período colonial, a economia do Maranhão era praticamente um grande vazio, tanto do ponto de vista econômico, quanto do demográfico: por volta de 1720 não existiam sequer 1.500 habitantes na província;
- c) A partir da segunda metade do século XVIII emerge, no Estado, uma atividade agrícola que revelou perversos efeitos sobre níveis de renda e de bem-estar da população maranhense. Tais impactos eram realmente muito expressivos, ao se levar em conta que a atividade de coleta e extração do óleo de babaçu sustentava um grande contingente populacional, que alcançava, em épocas recentes, cerca de 400 mil trabalhadores,

especialmente constituídos de mulheres e crianças. Vale ressaltar, todavia, que nos dias atuais, ocorreu um ressurgimento dessa atividade, a partir da operação na área dos babaçuais, de diversas organizações não governamentais brasileiras e principalmente estrangeiras, que, ao criarem uma nova estrutura organizacional, vem permitindo uma maior oxigenação da renda gerada por ainda algumas centenas de milhares de famílias maranhenses que sobrevivem do babaçu;

- d) A economia do Maranhão ainda presenciou diversos outros ciclos de exportação de menor impacto, notadamente com o arroz e o açúcar de cana. Nenhum desses ciclos, entretanto, chegou a prosperar, deixando marcas profundas na economia e na sociedade maranhense;
- e) Em período bem recente, que remonta ao início da década de 1990, surge um novo e próspero ciclo, de igual modo de origem primária. No sul do Maranhão, graças as condições excepcionais de solos e topografia, e principalmente por conta da logística de transporte da Estrada de Ferro Carajás, emerge a cultura da soja, que vem desenvolvendo-se, até os dias atuais, com grande dinamismo. A presença de experimentados agricultores do Sul e do Centro-Oeste do país e a existência de excelentes facilidades para o escoamento das safras, tornaram o Maranhão , em breve período de tempo, o segundo maior exportador de grãos do Nordeste;
- f) O Brasil inseriu-se nesse contexto quando realizou, na década de 1970, um amplo esforço de substituição de importações de insumos básicos. A partir da descoberta de gigantescas reservas de bauxita e minério de ferro na região Norte e de melhor conhecimento do seu potencial hidrelétrico, partiu para implantar um grande projeto de produção de alumínio e ferro, que embora às custas de concessões, incentivos fiscais e subsídios, possibilitaram a ALUMAR, dominação estratégica desse segmento industrial, consolidando definitivamente esse mega projeto no Maranhão;

- g) Contudo, foi com o Programa Grande Carajás que o Maranhão deu seu grande salto como região exportadora, ingressando em mais um ciclo econômico baseado nas exportações de matérias-primas. A presença de uma das maiores reservas minerais no sul do Pará e, mais uma vez, a construção de toda uma infra-estrutura altamente eficiente de escoamento da produção – constituída sobretudo de hidrovias, ferrovias e de portos de grande profundidade – estão propiciando que o Maranhão se torne uma das maiores áreas exportadoras do mundo em diversos produtos. (hematita, manganês, bauxita, ouro e também nos diversos sub-produtos decorrentes da sua transformação (ferro-gusa, ferro-ligas, alumínio);
- h) A implantação, no Maranhão, de grandes empresas fornecedoras de matérias-primas minerais, tem produzido enormes impactos sobre toda a economia e sobre todos os segmentos sociais do Estado. Merecem destaque especial os enormes impactos sobre o setor imobiliário, sobre a organização do espaço urbano da cidade de São Luís, sobre a rede hoteleira e o turismo, sobre o setor educacional e entre outros;
- i) Em suma: apesar das muitas controvérsias geradas pelos grandes projetos implementados no Maranhão – sobretudo as relacionadas aos impactos ambientais e à ausência dos esperados e desejados efeitos sobre o emprego e a geração de outros empreendimentos industriais – não se pode deixar de reconhecer que este último ciclo econômico no Maranhão (comumente chamado de ciclo mineiro-metalúrgico) proporcionou e continuará proporcionando enormes impactos líquidos positivos sobre toda a economia maranhense e, por que não dizer, também sobre a economia da Região Nordeste e a do próprio país.

CAPÍTULO 6 – RECOMENDAÇÕES DE POLÍTICAS PÚBLICAS

- Alavancar as exportações de produtos agrícolas para União Européia e os Estados Unidos, aproveitando-se da decisão de redução dos subsídios agrícolas a partir de 2005, principalmente commodities visto que hoje as nossas vantagens competitivas em muitos casos, anuladas pelo protecionismo e pelos subsídios em vigor no mundo desenvolvido
- Induzir as filiais sediadas no Maranhão a aumentar suas exportações.
- Conduzir um processo de exportações direcionadas para os mercados do Japão, União Européia e Estados Unidos, onde existem mercados com grande concentração de riquezas. Bem como, Índia, China e Indonésia.
- Conduzir os setores produtivos para a tarefa de construir sistema econômico e social que não só traga o crescimento econômico, mas também uma melhor distribuição de renda.
- Criar uma Gerência Estadual Extraordinária de Comércio Exterior, com objetivo de disseminação de informações, na identificação de produtos com potencial de exportação e mobilização dos setores exportadores buscando facilitar a inserção dos produtos, tais como frutas e derivados, couros e peles/calçados, artesanato, grãos (soja, milho, arroz), pescados, têxtil, embutidos de carne, álcool, açúcar e artefatos de madeira.
- Dinamizar o setor de turismo do Maranhão, promovendo significativas melhoras nos cinco pólos turísticos do Estado: São Luís, Parque dos Lençóis Maranhenses, Delta das Américas, Florestas dos Guarás e Chapada das Mesas, como forma de torná-los mais atrativas e trazer o turista nacional e do exterior.

- Disponibilizar os 47 mil hectares de terras, que estão situadas nas glebas Itaqui/Bacanga e Tibiri/Pedrinhas, pertencentes ao Estado do Maranhão, para atrair novos investimentos.
- Desenvolver políticas públicas agrícolas, para aproveitar a abertura dos mercados agrícolas dos países desenvolvidos, com objetivo de reduzir a diferença econômica entre ricos e pobres. Isto porque, o grande problema da humanidade no terceiro milênio é o abismo social, gerador de desesperança, desemprego e exclusão social, transformando-se na maior ameaça à democracia e a paz.
- Fortalecer a atividade de Floricultura, visto que as flores tropicais são belas e sua durabilidade (vida útil), versatilidade e diversidade têm tudo para alavancar a pauta de exportação do Maranhão nos próximos anos. Vale ressaltar que hoje o mercado externo de floricultura movimenta US\$ 46 bilhões anualmente, dos quais US\$ 1 bilhão somente no mercado brasileiro, sendo que o Nordeste participa com um pífio valor de 4,5 % desse total. As vantagens comparativas do Maranhão são terras abundantes, condições climáticas, o regime das chuvas e temperatura adequadas, além da localização estratégica do Porto de Itaqui, e a logística de transporte hoje existente.
- Estimular, através de políticas públicas, as cadeias produtivas do Agronegócio, da Construção Civil, da atividade mineiro-metalúrgico e Turismo, que no Estado apresentam grandes potencialidades.

REFERÊNCIAS

ABAL – Associação Brasileira de Alumínio. **Anuário estatístico – 1987**. São Paulo, 1993.

BRASIL. Ministério do Planejamento e Coordenação Geral. **II Plano Nacional de Desenvolvimento**. Brasília, 1975.

_____. Ministério do Interior. Comissão Interministerial. **Infra-estrutura do complexo alumínio**: relatório. Brasília, 1977.

_____. Ministério do Interior. **Complexo alumínio ALBRÁS/ALUNORTE**. Brasília, 1979. (Programas Especiais 2).

_____. Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal. Conselho Nacional da Amazônia Legal. **Política integrada para a Amazônia legal**: documentação básica. Brasília, 1995.

_____. SUDENE – Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste. **Relatório anual**. Brasília, 2000.

_____. CONAB – Companhia Nacional de Abastecimento. **Relatório anual**. Brasília, 2000.

BROWN, M. A. B; NORTH, C. D. Teoria locacional e crescimento econômico regional. São Paulo: Saraiva, 1977.

CABRAL, Maria do Socorro Coelho. **Caminhos do gado**: conquista e ocupação do Sul do Maranhão. São Luís: SIOGE, 1992. (Edições SECMA).

CALDEIRA, José Ribamar Chaves. **Origens da indústria no sistema agroexportador maranhense, 1875-1985**: estudo micro-sociológico da instalação de um parque fabril em região do nordeste brasileiro no final do século XIX. 1988. Tese (Doutorado em Sociologia), São Paulo: USP, 1988.

CAMEX / PEE. **Relatório anual**. Brasília, 2000.

CVRD/EFC. Companhia Vale do Rio Doce / Estrada de Ferro Carajás. **Relatório estatístico**. Maranhão: CVRD, 2000.

FEITOSA, Raimundo Moacyr Mendes. A industrialização do Maranhão no rastro do desenvolvimento. In: **Revista Maria Fumaça**. 2 ed. São Luís: CIMI, 1990.

_____. **Tendências da economia mundial e ajustes nacionais e regionais**. São Luís: UFMA, 1998.

FEITOSA, Raimundo Moacyr Mendes; RIBEIRO, Évila Brito. Desenvolvimento industrial do Maranhão: ensaio socioeconômico e histórico: In: **Industrialização e grande projetos, desorganização e reorganização do espaço**. Belém: Editora da UFPA, 1995.

FRANCO JÚNIOR, H. **História econômica geral**. São Paulo: Atlas, 1986.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. 8 ed. São Paulo. Nacional, 1978.

GALVÃO, Olímpio José de Arrouxelas. **O nordeste e as negociações multilaterais de comércio**: do GATT á OMC. Fortaleza: Banco do Nordeste, 2000.

GDRB. **Relatório anual**. Balsas, 2000.

KRUGMAN, R. Paul; OBSTFELD, Maurice. **Economia internacional – teoria e política**. São Paulo: Makron Books, 1999.

LUZEMBURGO, R. A. **Acumulação de capital**. 2 ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1976.

MACHADO, Raymundo de Campos. **Apontamentos da indústria do alumínio primário no Brasil**. Ouro Preto: Fundação Gorceix, 1985.

MANDEL, Ernest. **O capitalismo tardio**. São Paulo: Abril Cultural, 1982.

MAIA, Jayme de Mariz. **Economia internacional e comércio exterior**. 5 ed. São Paulo: Atlas, 1999.

MAURO, F. **História econômica mundial – 1790-1970**. Rio de Janeiro: Zahar, 1993.

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo**. 20 ed. São Paulo: Brasiliense, 1987.

RAMOS, Carlos Romano. **Perfil analítico do alumínio**. Brasília: DNPM, 1982.

SCUMPETER, J. **History of economic analysis**. Harper and Row, 1954.

TAVARES, Maria da Conceição. **Acumulação de capital e industrialização no Brasil**. 1974. Tese (Livre Docência) – Faculdade de Economia, Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1974.

VASQUEZ, de Prada, V. **História econômica mundial aberta**. Porto Civilização. São Paulo, 1973.

VIVEIROS, Jerônimo de. **A história do comércio do Maranhão**. São Luís: Associação Comercial do Maranhão, 1954.

WILLIAMSON, John. **A economia aberta e a economia mundial**: um texto da economia internacional. Rio de Janeiro: Campus Ltda., 1998.

ZWEEZY, P. **Teoria do desenvolvimento capitalista**. 2 ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1967.