

A EVOLUÇÃO DA GEOGRAFIA DOS TRANSPORTES NO ESTADO DO MARANHÃO, BRASIL: DE ANCORADOURO A SISTEMA MULTIMODAL

Antônio José de Araújo Ferreira¹

INTRODUÇÃO

A importância dos transportes na organização do espaço pode ser conferida em TAAFFE; MORRIL; GOULD (1973) que fizeram uma análise comparativa entre países “subdesenvolvidos”. Nesta foi apresentado um modelo que identifica seis fases da expansão da rede de transportes, cuja aplicação para o Brasil está em SAMPAIO (1979). SILVA (1949), BARAT (1978), BRASIL (1984, 1988 e 2007), além de THÉRY; MELLO (2005) enfatizaram a evolução dos sistemas de transportes brasileiros. Quanto ao estado do Maranhão, localizado na macrorregião Nordeste do Brasil (Figura 1)², as referências que direta e/ ou indiretamente mais ressaltaram esse tema são SPIX; MARTIUS (1828), MARQUES (1870), PAXECO (1922), SHAW; DARNELL (1946), EGLER (1951), VIVEIROS (1954), ANDRADE (1968), MARANHÃO (1979, 2002 e 2007), FERREIRA (1989 e 2008), AYRES (2001), FIEMA (2003) e FERREIRA (2006). Em que pese o esforço desses autores e instituições que se preocuparam com os transportes no Maranhão, sobretudo no século passado³, tais estudos requerem atualização.

Ao analisar a relação entre os sistemas de transportes e suas influências no desmembramento municipal no estado do Maranhão, Ayres (2001) identificou três fases (navegação a vela, navegação a vapor, e rodovias pavimentadas) e revelou que os “vetores de ocupação do território direcionavam seus rumos para onde era utilizado o melhor sistema de transportes e aquele que oferecia maiores vantagens determinava para onde se expandiria o povoamento” (p. 169-170). Antes de se caracterizar cada uma dessas fases e analisar como evoluiu a Geografia dos Transportes no estado do Maranhão, convém explicitar os métodos de pesquisa utilizados.

MÉTODOS DE PESQUISA

Por métodos de pesquisa entende-se uma gama de técnicas com as quais se pretendeu compreender o tema (LAKATOS; MARCONI, 2001), isto é, a importância histórica dos transportes no Maranhão. Neste caso, foram quatro técnicas: 1) *pesquisa indireta* que incluiu o levantamento bibliográfico, o documental e o cartográfico, os quais proporcionaram o conhecimento dos fatores que concorrem (ram) para a ocupação/ apropriação territorial; 2) *interpretação visual* dos documentos cartográficos

¹ Professor Adjunto do Departamento de Geociências da Universidade Federal do Maranhão, Brasil. Este trabalho contou com o apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa e ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Maranhão (FAPEMA); ajaferreira@ufma.br.

² O atual estado do Maranhão foi conformado territorialmente em 08/08/1920, depois de oito divisões político-administrativas que remontam aos períodos colonial, imperial e republicano. Possui uma superfície de 331.983,293 km² (3,90% do território brasileiro), 640 km de litoral (o segundo do país), não sofre restrições de ordem climática e edáfica, tem três bacias hidrográficas limítrofes e nove internas, uma população (2008) estimada em 6.305.539 habitantes distribuídos em 217 municípios, implicando em uma densidade demográfica de 19 hab./ km².

³ Por exemplo, o Ofício-Circular da Associação Comercial do Maranhão, de 10/07/1930. Para essa entidade, nos anos 1930 travavam o desenvolvimento dessa unidade da Federação os problemas relacionados 1) à precariedade das vias de transporte que se tornavam empecilho para o escoamento e para a circulação de pessoas e mercadorias, 2) à necessidade de dragagem e limpeza dos rios Itapecuru, Mearim, Pindaré e Grajaú que até então eram utilizados como vias de penetração rumo ao interior e de escoamento visando ao porto de São Luís, e 3) às difíceis condições de ancoradouro do porto de São Luís devido ao assoreamento (VIVEIROS, 1992a, p. 408); e RODOVIAS em situação precária. *O Imparcial*. São Luís, 26 out./ 2003, p. 3.

selecionados com o propósito de analisar a espacialização da evolução do povoamento e sua vinculação com a Economia e os transportes; 3) *pesquisa direta* através de seis etapas de trabalho de campo no período de 10 de março de 2005 a 01 de agosto de 2006, incluindo todos os quadrantes do estado do Maranhão com o intuito de complementar dados e informações, realizar entrevistas não padronizadas, além de proceder ao registro fotográfico; 4) *análise, seleção, tabulação e interpretação* das informações e dos dados obtidos de acordo com as técnicas precedentes.

O conteúdo a seguir foi dividido em três itens. O primeiro trata da caracterização das três fases de transportes indicadas por Ayres (2001). O segundo ressalta a nossa proposta de fase atual (sistema multimodal). Em seguida discorre-se sobre as conclusões.

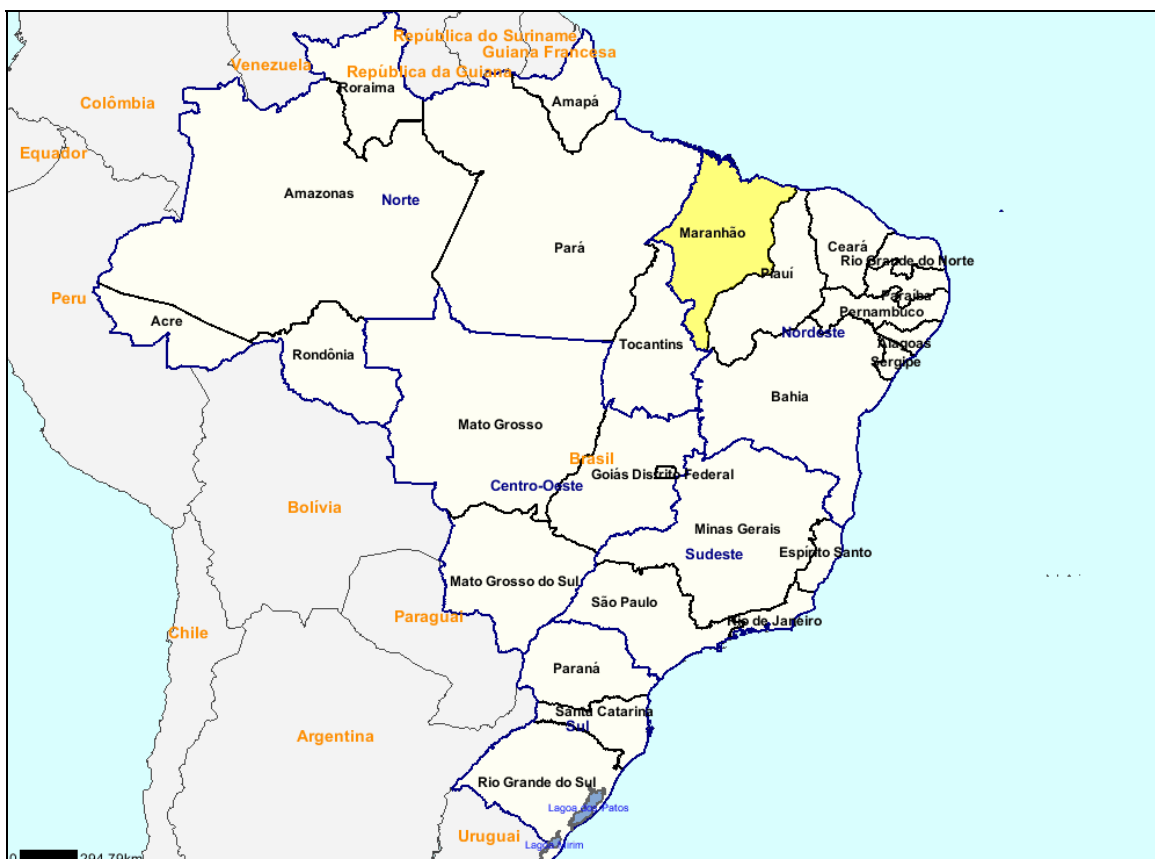


Figura 1 - Mapa de localização do estado do Maranhão no Brasil, 2009.

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

A GEOGRAFIA DOS TRANSPORTES NO MARANHÃO

“Navegação a vela”

A primeira fase foi denominada de *navegação a vela* por ser impulsionada pela ação dos ventos. Abrangeu o período que vai da fundação de São Luís pelos franceses, em 1612, até 1856 em que as vias aquáticas (mar e rio) concorriam para o deslocamento e acesso a outros lugares. O meio de transporte de longa distância constituía-se de grandes embarcações (naus e caravelas) que articulavam São Luís (a sede e principal ancoradouro/ porto marítimo) com as vilas e cidades do litoral brasileiro, assim como com a Metrópole portuguesa e o exterior, cujo ápice ocorreu no período de 1758-1778 em que vigorou a Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e

e Maranhão⁴. O meio de transporte de pequena distância atinha-se às embarcações de porte médio, as quais percorriam os trechos navegáveis dos grandes rios⁵ próximos às áreas de produção de cana-de-açúcar e, sobretudo, de algodão (parte da Baixa Maranhense em direção ao rio Turiaçu e pelo vale do Itapecuru avançando 390 km e concentrando-se em Caxias). Isto, contudo, não era fácil devido às correntezas, falta de ventos, corredeiras, mata fechada e presença indígena, o que era superado apenas com pequenas embarcações (barcos a remos e balsas) movidas pela força humana.

Decerto que nessa primeira fase que abrangeu 244 anos as embarcações a vela foram complementadas com a abertura de cinco caminhos, os quais remontam ao final do século XVII, utilizavam como meios de transporte “burros de carga” e “carros de boi” na direção de povoações, vilas ou cidades com atracadouro/ porto, assim como para Belém, Salvador e Ceará⁶.

O povoamento, assim, progrediu lentamente visto que no século XVII as três principais vilas derivaram da navegação marítima, isto é, São Luís (1612), Alcântara (1648) e Icatu (1688). No século XVIII foram criadas mais quatro vilas, das quais Guimarães (1756), Tutóia (1758) e Paço do Lumiar (1761) se localizam no litoral, sendo que as duas primeiras possuíam pequenos portos enquanto Viana (1757) é no interior, mas decorreu da navegação fluvial e de uma missão dos jesuítas (antiga Maracu) no vale do Pindaré, de onde se prolongava o caminho de tropeiros na direção da capitania do Grão-Pará (Belém) e das cidades Alcântara e Guimarães⁷.

Em 1821 a então província do Maranhão possuía uma população estimada em 152.283 habitantes (pouco mais de 50% eram negros africanos introduzidos oficialmente pela companhia de comércio mencionada) que se concentravam na única cidade, São Luís a qual aglomerava 22,89% desse total, e se distribuía por doze vilas e dezenove povoações, correspondendo a uma densidade demográfica de 0,5 habitantes por quilômetro quadrado.

⁴ O Maranhão foi importante para tal companhia, pois entre 1760 a 1771 os 71 navios que fizeram a rota São Luís – Lisboa exportaram “112.339 arrobas de algodão, 4.437 de arrôz, 21.084 de gengibre, 398 de cacáu, 249.780 de atanados (couros curtidos), 255 alqueires de tapióca, 439 pães de cêra, 23 peças de lona de algodão, 3.936 quartas de óleo de copaíba, 138 tóros de madeira fina, 1.564 hastes de parreira, 5.350 velas de sêbo, 1.599 madeiras para navio, cravo, fumo, café, sóla, anil, sêda em rama, âmbar, tartaruga, etc” (PAXECO, 1922, p. 263). Ainda como reflexo da atuação dessa companhia, do porto de São Luís partiam entre 100 a 150 navios por ano e a exportação alcançou um milhão de libras, o que colocou a capitania do Maranhão como o único entre os “três principais centros econômicos” de então na América portuguesa (além da faixa açucareira, e da região mineira) a conhecer “efetiva prosperidade” (FURTADO, 1971, p. 90 e 91).

⁵ Os principais cursos d’água ou os rios genuinamente maranhenses correm do sul (chapadas) para o norte (litoral) e desembocam no Golfão Maranhense em que se situa São Luís; são extensos, a exemplo do Itapecuru (1.090 km), Mearim (966 km), Pindaré (558 km) e Munim (275 km), que assim serviram à época da colonização como o melhor caminho de acesso e escoamento das riquezas do interior.

⁶ O primeiro caminho na direção da capitania do Grão-Pará foi aberto em 1683, partindo de São Luís e alcançando a missão Maracu (Viana), seguindo para a sede da capitania referida, sendo que entre 1769-94 foi melhorado e cognominado de Estrada Real. De Alcântara partia a Estrada do Correio (1722-28), a qual demandava também para tal sede e encurtou em 50% os trinta dias necessários até então pelo Correio Marítimo. Em 1697 foi oficializado o caminho terrestre entre São Luís e o estado do Brasil, que se prolongava pelo vale do Itapecuru, passava pela capitania do Piauí na direção de Pernambuco e da Bahia, também ficando conhecido como Estrada Real. Face à dificuldade de acesso marítimo com o Ceará, foi aberto nessa época o caminho e depois Estrada da Boiada. De Caxias, em 1740-50 partiram os “caminhos do gado” ou a Estrada do Sertão, no sentido de Pastos Bons e Carolina.

⁷ No Maranhão atuaram as seguintes ordens religiosas: dos capuchinhos franceses (1612), dos capuchinhos portugueses (1614), da Companhia de Jesus (1615), dos Carmelitas (1615), dos Franciscanos (1624) e a dos Mercedários (1654).

Entre as vilas, a de Alcântara se sobressaía por ser área de produção de algodão e por ser escolhida pela população mais abastada para residir, visto que São Luís era considerada uma cidade de mercadores⁸. Ao longo da bacia do Itapecuru destacavam-se Itapecuru-Mirim e Caxias em função do avanço da cultura do algodão, de maneira que esta servia até como entreposto e feira para os produtos que se originavam nos sertões do sul a partir de Pastos Bons (1740) que aglomerava as fazendas de gado⁹ espalhadas na direção de Riachão (1808), Carolina (1810) e Grajaú (1811). Na Baixada Maranhense se destacavam as vilas de Guimarães e a de Viana devido, a primeira, à cultura do algodão; e a segunda, à missão de catequese e à função de entreposto na direção de Belém. No Baixo Parnaíba as referências eram as vilas de São Bernardo e a de Tutóia que articulavam o Maranhão com o Piauí e o Ceará. O avanço do povoamento e exploração econômica, contudo, implicou em conflitos e quebra das resistências dos índios¹⁰ e por isso “vencê-los significou ao mesmo tempo, ocupar a terra e obter a mão-de-obra” (CABRAL, 1992, p. 62) que inicialmente foi utilizada na cultura de cana-de-açúcar, mas também na de algodão e na pecuária (fazendas de gado bovino). Cumpre frisar-se que Vargem Grande (1833) e Brejo (1843), localizadas no quadrante nordeste, derivam do antigo caminho por terra que foi aberto com o intuito de interligar São Luís ao estado do Brasil (via Piauí e Bahia).

“Navegação a vapor”

A segunda fase (1856-1950) tem como ponto inicial a navegação fluvial a vapor, autorizada pela lei provincial nº 426/1856 que objetivava contratar o serviço de navegação costeira e fluvial. Para tanto, foi constituída a Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão, considerada o fato “na época, sem dúvida, mais importante para a economia e para o povoamento do interior” (AYRES, 2001, p. 174) visto que a partir de 1857 passou a explorar os rios Itapecuru (até Colinas, aproximadamente 590 km) devido à demanda da cultura canavieira¹¹ e o Mearim (até Barra do Corda, com extensão de 645 km) em função da rizicultura, assim como a costa, mais precisamente entre Alcântara e o rio Turi. Já em 1890 a companhia referida possuía uma frota de cinco navios costeiros, cinco navios fluviais e vinte e seis barcas de reboque. Essa frota atendia linhas regulares na rota Norte (até Manaus) e na rota Sul (até Recife). Também cobria linhas regulares nos rios Itapecuru, Munim (145 km navegáveis que vão da foz até 40 km a montante de Nina Rodrigues) e Pindaré (456 km da foz até o rio Buriticupu). Isto implicou no deslocamento do povoamento para os vales dos citados rios, resultando na multiplicação de pontos de concentração (povoações, vilas e cidades) e no incremento dos já existentes.

⁸ A importância de Alcântara pode ser ilustrada pelo fato de que possuía “câmara, dois juizes ordinários – do cível, crime e órfãos; no inverno, juntavam-se lá umas oito mil pessoas, que se reduziam a três mil, por todos os lavradores se retirarem para as fazendas, no verão” (PAXECO, op. cit., p. 400). Por outro lado, em 1819 São Luís ocupava à “vista de sua população e riqueza, o quarto lugar entre as cidades brasileiras” (SPIX; MARTIUS, op. cit., p. 269).

⁹ As citadas 44 fazendas de gado que existiam em 1751 na Ribeira do Sertão de Pastos Bons ascenderam para 123 em 1815 e foram estimadas em mais de 300 no ano de 1836. Tal atividade recebia o suporte de uma população escrava que correspondia a 20% do total (5.000), entre 1819-1821. Cf. CABRAL (1992, p. 141 e 150).

¹⁰ Por exemplo, nos anos de 1760, 1763 e 1772, os Amanajó e os Acoró empreenderam ataques a fazendas entre a povoação de Pastos Bons e o vale do Balsas. Na primeira povoação também registrou-se um levante indígena em 1812, assim como os Picobogés atacaram a povoação de Porto da Chapada (atual Grajaú), em 1813.

¹¹ Na província do Maranhão, de 1873 a 1882 registrou-se o “período áureo” da indústria açucareira, pois em 1873 foram produzidos 5.000.000 kg que ascenderam para 10.900.000 kg em 1876 e 16.100.000 kg em 1882, sendo que além da população dessa província, “abastecia-se Pará e Ceará, e exportava-se o excedente para a Inglaterra” (VIVEIROS, op. cit., p. 208).

Os caminhos de tropeiros e/ ou as “estradas” eram os principais meios de transportes terrestres, sobretudo nos sertões e nas últimas décadas do século XIX, expressando-se pela articulação sul-leste (Estrada do Sertão, entre Carolina e Caxias), sul-nordeste (Carolina a Coroatá, passando por Grajaú e Barra do Corda), sul-norte (Carolina até a vila de Monção e São Luís) e sul-Pará (Carolina à povoação Capim, de onde seguia para Belém, e era denominada Estrada Dom Pedro II). Isto significa que eles complementavam a navegação fluvial que dominava o sistema de transportes e comandava o ritmo do povoamento. Tal situação foi arrefecida com a entrada em operação (09/06/1895) de um trecho ferroviário de 78 km, entre Caxias e São João de Cajazeiras (Timon, atualmente), que também era complementar¹².

Em 1900 as linhas costeiras foram desativadas, devido, entre outros fatores, à não melhoria da frota e seguidas reclamações¹³ enquanto nas linhas fluviais

[...] os constantes desmatamentos e conseqüente erosão provocaram obstrução das calhas fluviais, prejudicando as condições de navegabilidade de extensões consideráveis da rede hidrográfica, agravadas pela ausência de um serviço permanente de dragagem, pela periodicidade e morosidade da navegação [...] (BRASIL, 1984, p. 31).

Isto, por exemplo, foi agravado porque em 1921 foi inaugurado um trecho de 372 km de estrada de ferro interligando São Luís a Caxias, que foi somado aos 78 quilômetros já existentes entre esta e Cajazeiras, aumentando a concorrência em termos de transportes de cargas e passageiros com a navegação fluvial ao longo do Itapecuru, haja vista que foi “construída visando ligar o interior aos portos do mar, facilitando o escoamento de produtos agrícolas destinados à exportação”¹⁴.

Ao iniciar-se a segunda década do século XX o estado do Maranhão era o décimo primeiro do Brasil em termos demográficos e em número de estabelecimentos industriais e capitais neles empregados, ocupava o sexto lugar na produção do arroz, o décimo terceiro no da mandioca e do fumo, o nono, em se tratando do algodão; o sexto, no da mamona, assim como décimo sexto no que tange ao milho. As vias de acesso terrestres eram precárias e comprometiam o desenvolvimento econômico (FERNANDES, 2003), embora já fosse constatado que a

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

Nesse contexto foi efetivado o Plano Rodoviário do Estado do Maranhão, que entre 1926/1930 priorizou a construção de estradas de rodagem que convergiam para os portos fluviais e para as estações ferroviárias, de maneira que o meio de transporte utilizado passou a ser o caminhão em detrimento de burros de carga, carros-de-boi e

¹² A primeira estrada de ferro do Brasil foi inaugurada em 1854 e possuía só 18 km, localizando-se no Rio de Janeiro. Em trinta anos (1854-1889) o Império brasileiro “instalou no seu território 9.355 quilômetros de linha férrea, o que dá uma média de 267 quilômetros. Mas desse total nem um quilômetro havia tocado ao Maranhão [...] o que pode ser creditado a [...] falta de trabalho dos seus políticos, que estavam convencidos bastarem à Província os seus rios, e, portanto não precisar de linhas férreas” (VIVEIROS, 1992b, p. 164 e 165). Ressalte-se que em 1890 foi retomado o projeto da vislumbrada Estrada de Ferro Central do Maranhão, cujo traçado foi ampliado, em 1910, de Carolina a Barra do Corda para Coroatá (no vale do Itapecuru) totalizando 584 km de extensão, mas o governo federal autorizou o início da construção em 1921 que se restringiu a 40 km entre Coroatá e Pedreiras, que foram abandonados.

¹³ Ibid.

¹⁴ ANDRADE, op. cit., p. 12.

barco¹⁵. Apesar desse quadro, a navegação fluvial continuou sendo o principal meio de transporte (EGLER, 1951) e ateu-se, gradativamente, com o incremento do transporte rodoviário decorrente das ações do Departamento de Estradas de Rodagem, que foi criado em 1940 a fim de assistir à agricultura, ao comércio e principalmente facilitar o escoamento da produção através do incremento de 100% dos 4.149 km de estradas existentes, o que não se concretizou. A isso se deve acrescentar 2 km da estrada de ferro que atravessa o rio Parnaíba, interligando Timon (MA) a Teresina (PI) aos 450 km existentes entre a primeira e São Luís.

Na última década da segunda fase indicada por Ayres (2001), o censo de 1940 revelou que o estado do Maranhão possuía 65 municípios, em que moravam 1.235.169 habitantes (8,5 % do total da macrorregião Nordeste), dos quais 85% se localizavam na zona rural. Esses, pois, se distribuíam de forma esparsa pelo território uma vez que a densidade correspondia a 3,81 habitantes por km². Tal população dedicava-se preferencialmente “à exploração extrativa vegetal (babaçu e carnaúba), à lavoura e à criação” (EGLER, 1951, p. 51), complementadas por casas de comércio e administração pública, implicando que apesar da ascensão da industrialização do babaçu tanto o setor secundário quanto o terciário absorviam pequena parcela daqueles que residiam no Maranhão à essa época. As vinte principais cidades de 1940 possuíam 125.917 habitantes que correspondiam a apenas 10,19% da população total estadual e se concentravam na capital que respondia por 46,65% dos cidadãos. Apesar da ocupação rural havia, contudo, um potencial em termos de fundos territoriais equivalentes a aproximadamente 200.000 km² (ANDRADE 1973 *apud* FERREIRA, 2008), que incluía a floresta pré-amazônica, os babaçuais e os cerrados do sul que, gradativamente, eram vistos como passíveis de apropriação/ ocupação por imigrantes, sobretudo da própria macrorregião Nordeste, mais precisamente a partir da cidade de Caxias, Barra do Corda e Grajaú, cujo avanço tinha intenções agrícolas e pecuárias no sentido do sudoeste (Porto Franco e Imperatriz), e intenções agrícolas na direção do noroeste (Bacabal e Carutapera), o que era induzido por projetos de colonização estatais.

“Rodovias pavimentadas”

A terceira fase iniciou em 1950 e se estendeu até 1999, recebendo a denominação de “rodovias pavimentadas” (AYRES, 2001). A agravante é que parte considerável das estradas existentes (4.149 km) permanecia intransitável e até

[...] 1955, o Estado possuía, apenas, a rodovia central de sentido longitudinal, estabelecida no divisor Itapecuru-Mearim que se estendia de São Luís a Presidente Dutra (parte da atual BR-135) e pequeno trecho da atual BR-316 até Codó. No município de Coroatá, em Peritoró, se encontravam nesse eixo as duas rodovias construídas em direção ao Mearim, para oeste, o ramal de Bacabal e para sudoeste o de Pedreiras, áreas pioneiras. Coroatá teve, na época, o importante papel de centro de apoio à penetração que se fazia com base naquelas duas cidades. Era o lugar de transbordo dos produtos agroextrativos, provenientes dessas áreas novas, e aí embarcados na ferrovia, com destino aos mercados consumidores ou de exportação [...], sendo que [...] o extremo sudoeste [...] ligava-se, na época, a Floriano, no Piauí, por rodovia que ia de Barão de Grajaú a Pastos Bons (parte da atual BR-230), num eixo já de tradicional relação do sertão maranhense com Floriano (Piauí) e Recife (Pernambuco)¹⁶.

¹⁵ Servem como referências os trechos entre Rosário e campo de Perizes (14 km), Codó a Mata do Nascimento (atual Dom Pedro, 116 km), e Carolina a Barra do Corda (400 km).

¹⁶ BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Atlas do Estado do Maranhão*. Rio de Janeiro: IBGE, 1984, p. 30.

Conseqüentemente, havia necessidade de dinamizar as áreas com povoamento tênue, sobretudo a pré-amazônia maranhense (incluindo a bacia do Gurupi), o litoral ocidental e o oriental, além do Baixo Parnaíba e o sul da unidade da Federação em tela visto que a navegação fluvial, as estradas mencionadas e os caminhos de tropeiros eram insatisfatórios.

Com efeito, na década de 1960 foram implantados seis segmentos de rodovias que complementaram os existentes e articularam melhor, por exemplo, São Luís a Teresina, os sertões do sul, o nordeste (alcançando o Baixo Parnaíba), o extremo oeste através da implantação do trecho da Belém-Brasília (BR-010) que dinamizou a região de Imperatriz, o noroeste (até Bom Jardim, no vale do Pindaré) e o divisor Mearim-Grajaú. Esses segmentos, contudo, ainda eram poucos, sem pavimentação e mal conservados para as necessidades e superfície maranhenses¹⁷, enquanto outros eram “trilhas” ou “picadas” por onde migrantes nordestinos seguiam para o noroeste em busca dos fundos territoriais.

Esse quadro de “quase ausência e a dificuldade dos transportes fluviais e terrestres” (ANDRADE, 1968, p. 14) concorreu de um lado para que o transporte aéreo se desenvolvesse (desde 1941), embora tenha sido “o único [...] que não influenciou diretamente na criação de municípios e muito menos no povoamento¹⁸” (AYRES, 2001, p. 181).

De outro lado, tal quadro aliado à estagnação econômica concorreu para que a rede urbana do Maranhão fosse classificada como “inexpressiva” (ANDRADE, 1968), cujas principais cidades eram São Luís com 124.606 habitantes, seguida por Caxias (19.092), Bacabal (15.531), Codó (11.089), Pedreiras (10.189), Imperatriz (9.004) e Carolina (8.137 pessoas). A citada inexpressividade da rede urbana maranhense não é exagero, uma vez que GEIGER (1963), por exemplo, ressaltou que em função da “modificação geral do panorama geo-econômico do País, a cidade [de São Luís] foi perdendo, relativamente, importância. O mais grave é que a cidade decaiu não só em relação às cidades do Centro-Sul, mas ainda em relação a outras cidades do próprio Nordeste [...] em 1950 quando possuía 88.500 habitantes e [...] era a décima nona cidade do Brasil” (p. 380 e 382).

Entre 1965 e 1975, na escala federal a ênfase foi a construção de

[...] grandes eixos transversais de ligação do sistema bem estruturado do leste do Estado, com o grande eixo norte-sul da Belém-Brasília [...], cujos exemplos são [...] o trecho da BR-222 de ligação da BR-

¹⁷ A precariedade das estradas maranhenses é ressaltada em VALVERDE, Orlando. Geografia econômica e social do babaçu no Meio-Norte. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, ano XIX, n. 1, p. 381-420, out./dez. 1957; e ANDRADE, 1968. Para esse autor, [...] o sertão Sul do Maranhão e as áreas do Oeste e do Leste praticamente sem comunicações fáceis com a Capital, utilizando as carroçáveis estaduais e as verdadeiras ‘trilhas’ que cortam os cerrados. É nessas ‘trilhas’, em parte construídas pela passagem constante de veículos, em trechos onde mal foram abertos caminhos que jipes, caminhões, camionetas e ônibus rústicos circulam, fazendo linhas como Caxias-Imperatriz ou Caxias-Carolina, de vez que a BR-230 que liga Floriano a esta cidade maranhense, só se assemelha a uma rodovia em pequenos trechos (p. 14).

¹⁸ Por exemplo, as empresas *Panair* do Brasil e Cruzeiro do Sul exploravam as linhas que partiam de São Luís na direção das cidades interioranas de Caxias, Carolina, Coroatá, Codó e Pedreiras, entre outras. Convém frisar-se que “aviões pequenos com capacidade para três passageiros fazem viagens regulares para centros urbanos de menos importância. O táxi aéreo é muito utilizado, havendo facilidade de fretamento de avião para cidades e vilas localizadas em pontos mais afastados do território do Estado” (Ibid), como, Carutapera e Cururupu, no litoral ocidental, Caxias, Codó, Balsas, Grajaú, Barra do Corda, Chapadinha, Brejo, Urbano Santos, Coelho Neto, São Bento e Carolina que “era o grande centro aeroviário do interior do Estado, com oito linhas de ligação extra-estadual, além das linhas internas [...] sendo [...] escala de numerosas linhas que ligavam o Centro-Sul, sobretudo, Rio de Janeiro com a Amazônia” (BRASIL, 1984, p. 31). Tal meio de transporte, contudo, era utilizado pela população com maiores recursos financeiros devido ao custo de manutenção e operação do sistema.

010 com a BR-316, de Açailândia a Santa Inês, ligando as bacias do Tocantins e Pindaré; o eixo transversal da BR-226 de Porto Franco a Presidente Dutra, ligação Tocantins-Mearim; a complementação do eixo transversal da BR-230 de São Raimundo das Mangabeiras a Carolina, completando-se a ligação Tocantins-Parnaíba. Entre as bacias do Itapecuru-Parnaíba e fez a ligação rodoviária de Colinas a Coelho Neto, via Caxias (BRASIL, 1984, p. 31).

Nesse mesmo período foi efetivado o prolongamento da BR-135, de Colinas para Nova Iorque e São João dos Patos. A BR-316 foi prolongada de Bom Jardim ao rio Gurupi, limite do Maranhão com o Pará, na direção de Belém. Na escala estadual, mais precisamente no sentido longitudinal foi implantada a MA-106, conhecida como Transmaranhão, por ter extensão de 1.111 km que ligam Cururupu (no litoral ocidental) a Alto Parnaíba (no extremo sul), passando pelas novas áreas agroextrativas¹⁹.

Em se tratando do porto de São Luís, que já demonstrava declínio desde o início do século XX, sua função econômica foi reduzida

[...] devido, entre outros fatores, à pequena extensão do cais, à carente conservação de seus armazéns e ao crescente assoreamento de sua bacia de evolução. A estagnação das obras de infra-estrutura acarretou uma elevação dos custos operacionais, prejudicando o movimento do porto, que ficou reduzido quase que exclusivamente ao atendimento da área de influência da Capital (BRASIL, 1984, p. 31).

Com efeito, o governo estadual construiu o porto do Itaqui, inaugurado em 1974, em um sítio com excelentes condições naturais (o canal de acesso oferece profundidade natural mínima de 27 metros, largura aproximada de 1,8 km, os berços de atração têm em média 15,28 m de profundidade) e situação geográfica favorável em relação a outros portos brasileiros e ao mercado exterior, incluindo o acesso ao canal do Panamá (Figura 2). A infra-estrutura portuária do estado do Maranhão era complementada por uma gama de pequenos portos interiores, que se localizavam “na baixada ocidental e na fachada litorânea, em geral, caracterizados por total inadequação, sendo, em sua grande maioria, portos naturais. Estão desaparelhados para utilização, pelo menos razoável, mesmo para o tipo de embarcação existente, principalmente no que diz respeito a rampas e atracadouros mais adequados”²⁰.

No ano de 1975, a extensão da rede rodoviária no Maranhão equivalia a 45.174 km, dos quais 3.214 km eram federais enquanto os estaduais e os municipais correspondiam a 2.830 km e 39.130 km, respectivamente. Desse total, 96,19% não eram pavimentados. Os 3,81% que eram asfaltados e equivalem a 1.722 km, distribuíam-se nas rodovias federais que respondiam por 78,80%, seguidas pelas estaduais 17,42% (300 km) e municipais, com 3,78% ou 65 km²¹. Apesar da pouca extensão de rodovias pavimentadas, esse quadro de melhoria concorreu para redução dos custos de transporte

¹⁹ Cumpre frisar-se que em 1971 a extensão da rede rodoviária em tráfego do Maranhão equivalia a 39.448 km, distribuídos em 2.589 km de estradas federais, 2.259 km eram estaduais e 34.600 km, da alçada municipal. Desse total, apenas 892 km estavam pavimentados (2,26%). Cf. MARANHÃO. Instituto de Pesquisas Econômico-sociais e Informática. *Maranhão: informes básicos*. São Luís: IPEI, 1977. Tabela 3.5.1.1, p. 94.

²⁰ BRASIL, op. cit., p. 32.

²¹ Ibid., p. 30.

e comprometimento da decadente estrada de ferro entre São Luís e Teresina²², assim como do tráfego de táxi aéreo que articulava a capital maranhense às cidades mais distantes do interior, com a agravante de que no conjunto dos 130 municípios maranhenses, em 1980, “cerca de 70% [...] já dispõem de ligação rodoviária” (BRASIL, 1984, p. 31). Isto porque entre 1975 e 1980 foram acrescidos mais 5.642 km à malha rodoviária maranhense que registrou aumento de 12,49% visto que no primeiro ano eram 45.174 km que passaram para 50.816 km no último ano. Desse total de 1980, somente 4,83% eram pavimentados, o que de um lado significava pouco avanço em termos da qualidade das vias rodoviárias e de outro também concorria para o declínio da navegação fluvial, que se encontrava

[...] reduzida a uma desorganizada rede de pequenos barcos a vela e a motor, operando em precárias condições e prestando serviços de baixa rentabilidade. Apesar da precariedade, este tipo de transporte, para alguns municípios, constitui a única via de escoamento de bens e passageiros [...], principalmente, entre São Luís, a Baixada e o litoral [...] – BRASIL, 1984, p. 31,

o que refletia o que aconteceu em toda uma década (1970) de “ritmo lento de modernização econômica” (MARANHÃO, 2003, p.12).



Figura 2 - Situação do estado do Maranhão em relação aos principais portos brasileiros e internacionais, 2009.

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

Cumprе ressaltar-se que apesar de o Brasil ter adentrado “a década perdida” (1980) em crise econômica que comprometeu, entre outras políticas públicas, o planejamento, no estado do Maranhão houve “grandes mudanças” através da política territorial do Programa de Desenvolvimento da Amazônia Oriental expresso pelos

²² Cumprе frisar-se que o “obsoletismo da via permanente e do material rodante, bem como a construção da rodovia pavimentada São Luís- Teresina (BR-316), paralela à ferrovia, desviou para o transporte rodoviário a carga anteriormente transportada por essa estrada de ferro, que não tem condições de competitividade. O transporte de passageiros é insignificante; a maior demanda se verifica entre cidades e povoados não servidos por rodovias. Os principais produtos transportados, em pequena tonelagem, são alguns produtos de origem mineral como gesso, cimento, pedra para construção e de origem agrícola: arroz, coco e torta de babaçu, farinha de mandioca” (*Ibid*, p. 31).

empreendimentos da Companhia Vale do Rio Doce – CVRD²³ (minério de ferro) e do Consórcio de Alumínio do Maranhão - ALUMAR²⁴ (bauxita), resultando na construção da Ferrovia Carajás- São Luís (685 km, inaugurados em 1985, e percorrendo atualmente 21 municípios no setor noroeste)²⁵, na implantação de dois portos especializados de responsabilidade dos mesmos e próximos a um tradicional (Itaqui), na ampliação da rede de energia elétrica e na construção dos primeiros 100 km da Ferrovia Norte-Sul (entre Açailândia e Imperatriz), que foram entregues em 1989²⁶. Este ano, na nossa avaliação, não é a continuação da fase das rodovias pavimentadas como indicado por Ayres (2001), mas é o início da conformação de um sistema multimodal de transportes no estado do Maranhão, o qual constitui uma nova fase porque se tornou uma via prioritária em termos de interesses nacionais e empresariais que articula rodovias²⁷ e

²³ Tal companhia investiu um total de US\$ 2,9 bilhões, dos quais 10% se destinaram à infra-estrutura, 14% ao porto, 20% às minas e 56% a EFC (KATZ; LIMA, 1994 apud FERREIRA, 2008, p. 171), o que concorreu para a geração de divisas de aproximadamente US\$ 700 milhões ao ano para o Maranhão, bem como para induzir a instalação de novos empreendimentos e transportar 400.000 pessoas /ano pelo trem de passageiros. No início de 2008 sua marca passou a ser Vale, mas a razão social continua sendo CVRD.

²⁴ A importância desse empreendimento pode ser aferida com base nos recursos investidos nas cidades de porte médio do Nordeste em 1980, pois de um total de Cr\$ 234.848.500 milhões, 95,05% concentraram-se na capital maranhense, bem como 69,63% de tudo que foi investido (Cr\$ 320.593.500 milhões) em projetos econômicos na citada macrorregião (SERRA; ZANCHETTI, 1986 apud FERREIRA, 2008, p. 174), implicando que na primeira metade da “década perdida” em São Luís se localizou (1984) o até então “investimento privado mais vultoso já feito” no país (BRASIL, 1995, p. 96). O consumo industrial de energia elétrica, por conseguinte, foi exponencializado com os empreendimentos da CVRD e da ALUMAR, que requereram a construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí, cuja potência é de 4.125 MW; isto porque, por exemplo, o consumo total do estado do Maranhão em 2002 equivaleu a 8.433.524 Mwh, distribuídos entre a Companhia Energética do Maranhão (CEMAR) que atende a todos os atuais 217 municípios (2.393.251 Mwh), a CVRD (134.557 Mwh) e a ALUMAR (5.905.716 Mwh) – Disponível em: <http://www.ma.gov.br/cidadao/estado/infra_estrutura/energia.php>. Acesso em: 9 março 2006.

²⁵ Convém ressaltar que dessas 21 municipalidades, duas foram instituídas nos anos 1980 (Açailândia, 1981) e (Miranda do Norte, 1988), enquanto 12 (57,14%) o foram em 1994 (Alto Alegre do Pindaré, Bacabeira, Bela Vista do Maranhão, Buriticupu, Bom Jesus das Selvas, Cidelândia, Igarapé do Meio, Itinga do Maranhão, São Francisco do Brejão, São Pedro da Água Branca, Tufilândia e Vila Nova dos Martírios). Este último fato se justifica porque a CVRD aplica aproximadamente 8% de seu lucro líquido nos municípios que têm parte de sua superfície abarcada pelo traçado da citada ferrovia.

²⁶ Somando-se esses 785 km de ferrovias aos 452 km da antiga Estrada de Ferro São Luís- Teresina, a malha ferroviária do Maranhão passou a totalizar 1.237 km. Cumpre frisar-se que no período de março de 1985 a fevereiro de 1986 a Estrada de Ferro Carajás- São Luís “transportou 3.129.077 toneladas de carga, sendo que, deste total, 1.840.130 corresponderam ao minério de ferro (61,84% do total). Quanto ao transporte de passageiros, que se iniciou em fase experimental, em maio de 85, foram transportados naquele mês 21.000 pessoas, numa média de 1.250 por viagem” (RIBEIRO, Miguel A. C.; ALMEIDA, Roberto S. de. Estrutura espacial e modificações tecnológicas no sistema de transportes brasileiro. In: IBGE. *Brasil: uma visão geográfica nos anos 80*. Rio de Janeiro: IBGE, 1988, p. 201).

²⁷ Entre 1980 e 1997 a malha rodoviária do estado do Maranhão registrou acréscimo de apenas 1.879 km visto que passou de 50.816 km para 52.695 km, dos quais 3.317 km eram federais, 5.002 km da esfera estadual e 44.376 km vinculavam-se aos municípios. Apesar das estradas municipais corresponderem a 84,21% do total, essa participação expressiva era toda de estradas não pavimentadas. As estradas pavimentadas equivalem a somente 8,0% do total da citada malha, implicando em precariedade em termos das condições de tráfego. Considerando a relação entre os sistemas de transportes e a instituição de municípios, entre 1950 e 1999, Ayres (2001) revela que “foram criados 143 novos municípios no Maranhão dos quais, 131 por influência direta do sistema de transporte rodoviário, 6 do ferroviário, 5 da navegação marítima e 1 da navegação fluvial. A supremacia do transporte rodoviário sobre os demais direcionou os vetores de povoamento para as regiões Sul, Sudoeste e Noroeste, regiões estas que desde o início da colonização precederam de um longo isolamento e de um lento desenvolvimento econômico” (p. 180).

ferrovias especializadas a um complexo portuário²⁸, ampliando as possibilidades tanto de melhoria da posição desses empreendimentos no mercado internacional de minério de ferro e alumínio/ alumina quanto de incremento da área de produção de soja derivada do Programa de Cooperação Nipo-Brasileira de Desenvolvimento dos Cerrados (PRODECER, em sua fase III), implantado na região de Balsas em 1995.

A ATUAL FASE DO SISTEMA MULTIMODAL DE TRANSPORTES E O FUTURO DO MARANHÃO

Tendo em vista que a “globalização e a abertura da economia têm colocado o aumento da produtividade e da competitividade como prioridades na ação governamental”, a vislumbrada integração nacional foi sendo ampliada a contar da segunda metade da década de 1990 com a “retomada do planejamento” no Brasil e de acordo como “quatro grandes dimensões complementares e articuladas: integração físico-territorial, econômica, social e política” [...], entre as quais merece destaque a primeira que é baseada “na construção da infra-estrutura física, especialmente transportes, energia e telecomunicações, e na rede de cidades”²⁹. Os transportes priorizaram o sistema multimodal, que articula rodovia, ferrovia, hidrovía, aeroporto e porto, de maneira que resulte positivamente sobre os fluxos, a integração da economia e da sociedade.

No estado do Maranhão já estão conformados oito terminais modais, cujas ações iniciais remontam ao II Plano Nacional de Desenvolvimento e foram incrementadas com os programas federais “Brasil em Ação” (1996-1999), “Avança Brasil” (2000-2003), “Plano Brasil de Todos: participação e inclusão” (2004-2007) enquanto outras ações foram realocadas para o Programa de Aceleração do Crescimento (2008-2011). Em Açailândia, Estreito, Imperatriz e Porto Franco, por exemplo, a modalidade é a rodo-ferroviária, materializada pelas rodovias BR’s 010 e 230, articuladas aos 226 km da Estrada de Ferro Norte-Sul, no trecho entre Estreito e Pequiá (Açailândia), onde é conectada à Estrada de Ferro Carajás- São Luís rumo ao complexo portuário da capital estadual. Nesta localizam-se mais quatro terminais, cujas modalidades são a rodo-ferroviário-marítimo-aérea, a hidro-ferroviária, a hidrovía, e a multimodal propriamente dita da CVRD (Figura 3).

Cumprir destacar que as municipalidades de Açailândia, Imperatriz, Porto Franco e Estreito têm sido beneficiadas com obras que incluem três terminais, a Usina Hidrelétrica de Estreito e a hidrovía Araguaia – Tocantins (que havia sido proposta em 1933 pelo Departamento Nacional de Portos e Navegação); além disso, já existe um projeto de ampliação da ferrovia Norte-Sul, num trecho de 240 km entre Estreito e Balsas, cuja previsão é de consumir R\$ 480 milhões e reduzir em 100 km o transporte de grãos e outros produtos do sul maranhense e do estado do Piauí, que atualmente é realizado em rodovias em situação insatisfatória³⁰.

²⁸ O Complexo Portuário de São Luís é composto pelos portos do Itaqui (carga geral, afeto à Empresa Maranhense de Administração Portuária), Ponta da Madeira (privativo da CVRD) e o da ALUMAR (terminal privativo do consórcio que lhe dá o nome).

²⁹ BRASIL. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. *Brasil: o estado de uma nação*. Rio de Janeiro: IPEA, 2005, p. 194 e 195.

³⁰ Cf. VALEC conclui trecho da Norte- Sul, e FERROVIA é estratégica. *O Estado do Maranhão*, São Luís, 19 set. 1999, p. 10; GOVERNO quer concluir Norte-Sul. *O Estado do Maranhão*, São Luís, 19 out. 2003, p. 9; e, MARANHÃO. Gerência de Planejamento, Orçamento e Gestão. *Norte-Sul, Ferrovia da Integração*. São Luís: GEPLAN, [s.d.].

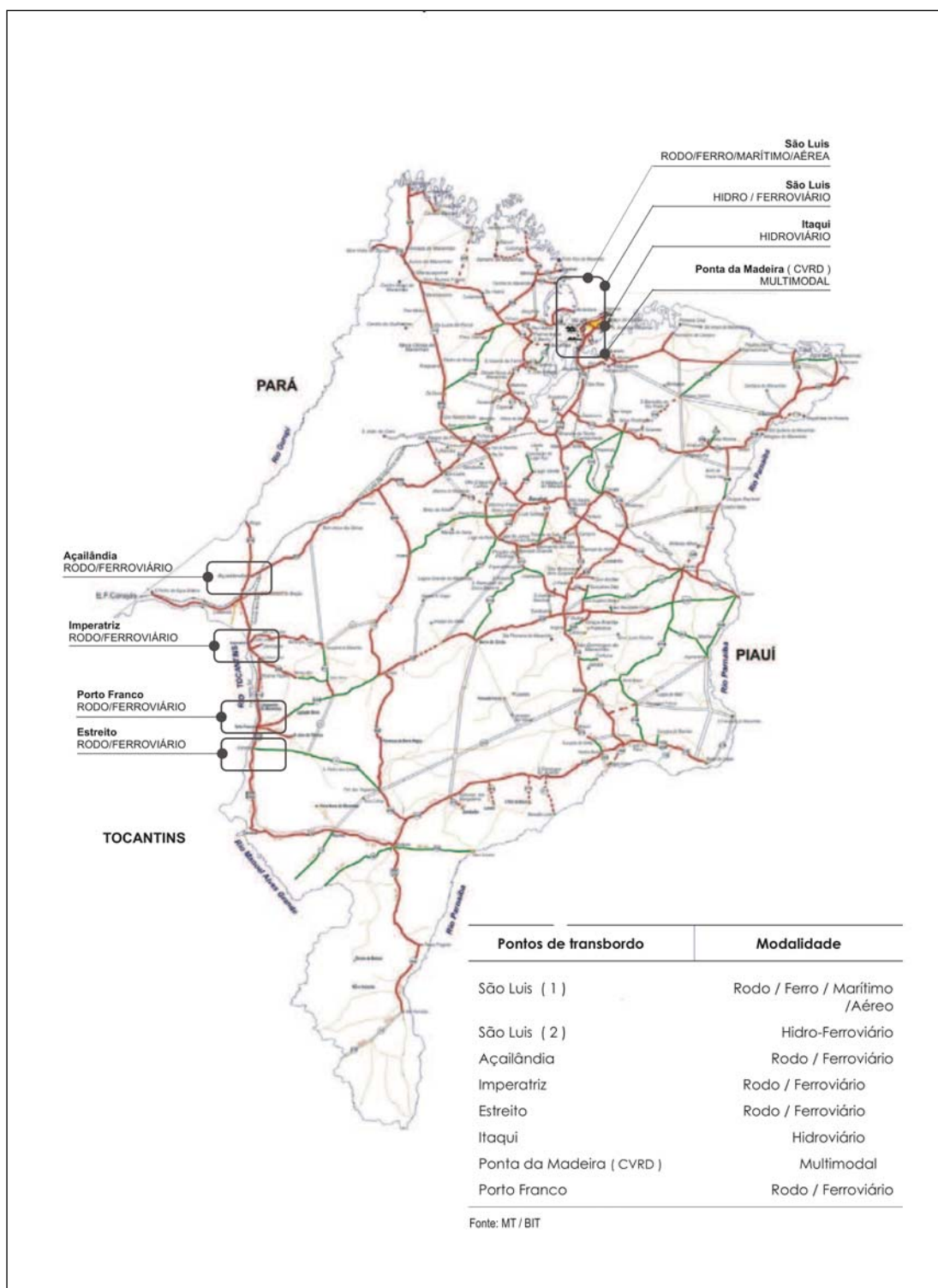


Figura 3 – Terminais multimodais no estado do Maranhão, 2007.

Fonte: MARANHÃO, 2007.

Tais obras têm cunho “estruturante” e desenvolvimentista, mas se deparam com a legislação ambiental brasileira³¹ devido aos possíveis impactos de cada uma. Isto porque a Usina Hidrelétrica de Estreito, por exemplo, produzirá 1.087 MW; atingirá 12

³¹ Sobre essa controvérsia, Cf. BERTONE, Leonor F.; MELLO, Neli A. de. *Perspectiva do ordenamento territorial do Brasil: dever constitucional ou apropriação política?* In: STEINBERGER, M. (Org.). *Território, ambiente e políticas públicas espaciais*. Brasília: Paralelo 15 e LGE Editora, 2006, p. 125-147.

municípios do Maranhão e Tocantins e removerá 2.000 famílias, pois o reservatório será de 555 km². Sua construção estava prevista no PPA 2000-2003, foi iniciada no primeiro semestre de 2007, sob o encargo de um consórcio formado pelas empresas *Suez Energy* (40,07%), CVRD (30%), ALCOA (25,49%) e Camargo Correa Energia (4,44%), o qual investirá R\$ 3,6 bilhões e deverá entrar em operação em 2010. Essa usina hidrelétrica está com obras “em andamento com 5% de realização” atinente às “escavações e desvio do rio”, e por isso é classificada como a que “merece atenção”³², pois devido a entraves que incluem a ocupação do canteiro de obras por parte de ribeirinhos nos meses de março e abril de 2008, o Consórcio Estreito Energia (CESTE) “está desenvolvendo uma série de programas de fomento socioeconômico”, a exemplo dos concernentes à “relocação adequada, manutenção da rentabilidade e melhor aproveitamento das capacidades produtivas dos pequenos negócios [...], à reorganização das atividades minerárias [...], ao fomento às atividades turísticas em sua área de influência [...] e do plano de oportunidades de investimentos”, de maneira que “em sinergia com a população, governos estaduais e municipais, a Usina de Estreito espera contribuir significativamente para o desenvolvimento da região de sua área de abrangência”³³.

A hidrovia Araguaia – Tocantins, por seu turno, tem sido objeto de várias ações postergatórias, as quais remontam a 1997 e que direta ou indiretamente articulam interesses de índios, comunidades ribeirinhas, instituições da sociedade civil e Organizações Não-Governamentais. Em maio de 1999, por exemplo, foi entregue ao IBAMA o respectivo EIA/ RIMA a fim de que fosse obtido o licenciamento ambiental, mas a primeira das cinco audiências públicas que se realizaria em 21 de setembro desse ano em Estreito – MA foi suspensa pelo Ministério Público a partir de uma solicitação do Instituto Socioambiental (ISA). As melhorias e ampliação do complexo portuário de São Luís, a recuperação de rodovias, o porto de Alcântara, os projetos de irrigação, além de outras obras vinculadas ao sistema multimodal também servem de exemplos que têm impacto ambiental, mas este assunto será retomado em outra oportunidade.

Atualmente o sistema viário do estado do Maranhão é representado por 55.319 km de rodovias, sendo 12,03% pavimentados³⁴. As rodovias municipais correspondem a 80,22% que não são pavimentados, enquanto as estaduais equivalem a 13,58% e as federais a 6,2%. Os 1.367 km de ferrovias são divididos entre a Estrada de Ferro Carajás- São Luís (685 km), a Estrada de Ferro Norte- Sul tem 226 km entre Estreito e Pequiá (Açailândia), onde se interliga à primeira; os restantes 456 km vinculam-se à Companhia Ferroviária do Nordeste, os quais articulam São Luís à capital piauiense e desta à malha do Nordeste brasileiro. Complementam o sistema citado o complexo

³² BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos. *Programa de Aceleração do Crescimento (2º balanço – janeiro a agosto de 2007)*. Brasília: MP/SPI, 2007, p. 78.

³³ Cf. USINA de Estreito desenvolve ações na área socioeconômica. *O Imparcial*. São Luís, 24 abr. 2008, p. 15; ESTREITO só no nome. *Dinheiro*, São Paulo, n° 587. 31 dez. 2008 (Edição Perspectiva 2009), p. 60-63.

³⁴ Dados de 2003, conforme MARANHÃO, 2007. Convém ressaltar que de acordo com a Pesquisa Rodoviária 2003, da Confederação Nacional de Transportes (CNT), a qual se baseou em critérios como qualidade do pavimento, da sinalização nas estradas e geometria das vias, no estado do Maranhão foram avaliados 2.075 km de estradas dos quais 181 foram classificados como bons (169 km) e ótimos (22 km), o que implica que 90,8% eram péssimo, ruim ou deficiente. Cf. RODOVIAS em situação precária. *O Imparcial*. São Luís. 26 out./ 2003, p. 3.

portuário de São Luís³⁵, além do Aeroporto Internacional Marechal Cunha Machado (na capital) que é secundado pelos de porte inferior localizados em Imperatriz, Balsas, Presidente Dutra e Barreirinhas. Se for comparada a terceira fase indicada por Ayres (2001) com esta ora proposta percebe-se um avanço da malha rodoviária em termos quantitativo e qualitativo, mas isso ainda é pouco ante a prioridade de reduzir as disparidades de desenvolvimento em todos os quadrantes do Maranhão e ao mesmo tempo imprimir mais velocidade e segurança a esses sistemas de transporte, assim como aumentar os fluxos de bens e ampliar a competitividade tanto do estado referido quanto das empresas instaladas e/ ou com projetos de ampliação e instalação.

O grande problema, na nossa avaliação, do discurso estruturante/ desenvolvimentista é que o decantado atual sistema multimodal de transportes viabiliza os interesses dos grandes empreendimentos com escala de atuação nacional e/ ou internacional, os quais utilizam o território maranhense para produção (soja, principalmente) e como passagem (transporte/ embarque de minério de ferro, alumínio, alumina) e por isso as cidades melhor situadas ao longo do sistema e/ ou as mais próximas têm registrado dinamismo maior, cujos exemplos são Açailândia, Santa Inês, Balsas, Imperatriz e São Luís que continua comandando a rede urbana maranhense. Tal seletividade em termos de uso do território é induzida/ consentida pelo Estado que se sustenta no fato de que o Maranhão passou de

[...] uma economia produtora de bens de consumo não-duráveis (têxtil e alimentos, dentre outros) para uma outra, produtora e exportadora de ‘commodities’ e bens intermediários (pólo minero-metalúrgico). Embora esse processo tenha produzido um impacto significativo, não gerou os efeitos de irradiação esperados, que seriam a multiplicação e o adensamento de novas cadeias produtivas, bem como a agregação de valor (muito limitada) a essas matérias-primas (MARANHÃO, 2003, p. 14).

Enquanto uma parte do território maranhense é usada de forma seletiva pelo capital, a grande maioria da superfície estadual (Baixada Maranhense e Baixo Parnaíba, por exemplo) possui potencialidades diversas em termos de aproveitamento econômico e ressentem-se de modalidades de transportes otimizadas haja vista que ainda existem várias localidades, cuja população e a pequena produção local são transportadas por lombos de animais, canoas, estradas vicinais (quando existem) mal conservadas e pela força do próprio homem, assim como permanecem pequenos atracadouros no litoral ocidental e oriental, além daqueles interiores situados em trechos (ainda) navegáveis dos rios. Isto porque o sistema multimodal de transportes é uma realidade no Maranhão, porém ele foi concebido para transportar mercadorias com aceitação no mercado internacional de *commodities* e não para satisfazer as necessidades de deslocamentos das pessoas e o escoamento da produção destinada ao mercado local.

Em termos de futuro, duas questões se impõem ao estado do Maranhão: a primeira é conciliar a legislação ambiental e as demandas estruturantes/ desenvolvimentistas, o que requer a definição de prioridades e está vinculado a um

³⁵ O complexo portuário de São Luís, em 2003, transacionava os produtos de menor valor agregado no Brasil, sendo que dois setores concentravam 82% do comércio internacional, isto é, produtos minerais (US\$ 1.406,8 milhões) e metalurgia (US\$ 558,4 milhões), em seguida destacavam-se os da agroindústria e madeira, além da indústria química (CAMPOS NETO, Carlos A. da S. Portos brasileiros: área de influência, *ranking*, porte e os principais produtos movimentados. *Texto para Discussão*, nº 1.164, p. 32. Brasília: IPEA, fev. 2006). Em 2007 as exportações totalizaram US\$ 2,2 bilhões, distribuídos entre alumínio e suas ligas (32%), ferro fundido (26%), minério de ferro (20%), soja (11%), alumina calcinada (7%), outros (4%). Cf. *Almanaque Abril 2009*. São Paulo: Editora Abril, 2009, p. 682.

democrático debate na escala nacional e na local; a segunda decorre da anterior e tem sido resumida na necessidade de melhorar a “competitividade sistêmica”, a qual conduzirá essa unidade da Federação a um cenário otimista (em 2020), isto é, “o vôo do guará-líder” (FIEMA, 2003) que implicará em dinamismo econômico e melhoria da qualidade de vida da população, com aumento e diversificação da indústria, apoiado no “vetor estratégico” da ampliação e qualificação da infra-estrutura econômica e da logística. O cenário vislumbrado é bonito, mas deve envolver os interesses de toda a sociedade e as potencialidades do território maranhense porque, do contrário, seu conteúdo poderá ser mais uma retórica e por isso o tema continua em pauta.

CONCLUSÕES

Como se tentou demonstrar houve uma evolução na Geografia dos Transportes no estado do Maranhão uma vez que a melhoria no sistema impôs a expansão do povoamento derivada de maior velocidade no deslocamento de pessoas e no transporte de bens e mercadorias, concorrendo para que vilas e cidades perdessem e/ ou ganhassem importância. Isto porque na fase das embarcações à vela (1612-1856) o objetivo era conhecer o território e explorar economicamente, o que prescindia de algum povoamento que foi lento devido à falta de ventos, corredeiras, mata fechada e presença indígena, mas teve seu auge nos vinte anos (1758-1778) que vigorou a exploração do algodão pela Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Com a navegação a vapor (1856-1950) o povoamento foi ampliado nas bacias do Itapecuru, Mearim, Pindaré e Munim, sustentado pela exploração da cana-de-açúcar e auxiliado por linhas costeiras, caminhos de tropeiros e incipientes estradas que avançaram pelos sertões do sul, mas havia um potencial em termos de fundos territoriais que abrangia a floresta pré-amazônica, os babaçuais e os cerrados. Entre 1950 e 1999 registrou-se a fase das rodovias pavimentadas, que em função da indução de políticas de transportes e de colonização/ povoamento articulou melhor a unidade da Federação em tela, embora as condições de tráfego permanecessem reduzidas em decorrência da pouca pavimentação. Com efeito, o número de assentamentos cresceu e ficou vinculado às rodovias, as quais receberam impulso com a implantação dos empreendimentos da CVRD e ALUMAR que concorreram para a introdução de novos elementos e conteúdos, incluindo os impactos ambientais das obras estruturantes.

Isto implica que antes mesmo de 1999 a fase já não era a de “estradas pavimentadas” (Ayres, 2001), mas a do sistema multimodal que articulou ferrovia, rodovia, complexo portuário e posteriormente hidrovia, o que é auxiliado por aeroporto. O problema é que tal sistema restringe-se a uma área do território maranhense (cujas principais cidades localizam-se no trecho Balsas/Estreito/Imperatriz/São Luís), a qual foi viabilizada porque é de interesse não só do Estado brasileiro, mas, sobretudo, das empresas que têm escala de atuação nacional e internacional que fazem uso otimizado do espaço baseado na exploração econômica e pontos de passagem visando ao incremento dos fluxos rumo ao mercado externo, o que implica que ele não integra e nem reflete os interesses de toda a sociedade. Por isso, na escala local ainda predominam localidades e áreas de produção que se ressentem (e muito) de pelo menos uma modalidade de transporte, que esteja em boas condições e possa facilitar o deslocamento das pessoas e dos produtos (agrícolas, extrativos, etc) destinados às pequenas cidades em que reside a maioria dos habitantes.

Quanto ao futuro, por ser nosso, também continua em pauta e deve ser planejado agora.

REFERÊNCIAS

- AYRES, Érico de O. J. *Processo e política atual de desmembramento municipal no Maranhão*. São Paulo, 2001. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- ANDRADE, Manuel C. de. Os transportes e a rede urbana no Maranhão. *Boletim Geográfico*, Rio de Janeiro, v. 27, n. 202, p. 11-18, jan./fev. 1968.
- BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978.
- BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Atlas do Estado do Maranhão*. Rio de Janeiro: IBGE, 1984.
- _____. *Brasil: uma visão geográfica nos anos 80*. Rio de Janeiro: IBGE, 1988.
- _____. Ministério dos Transportes/ Ministério da Defesa. *Plano Nacional de Logística & Transportes*. Relatório Executivo. Brasília: MT/ MD, 2007.
- CABRAL, Maria do S. C. *Caminhos do gado: conquista e ocupação do Sul do Maranhão*. São Luís: Sioge, 1992.
- EGLER, Eugênia Gonçalves. Distribuição da população do Estado do Maranhão em 1940. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 13, n. 1, p. 71-84, jan./mar. 1951.
- FERNANDES, Henrique C. *Administrações maranhenses: 1822-1929*. 2. ed. São Luís: Instituto Geia, 2003. [1929].
- FERREIRA, Antônio J. de A. *A estrutura espacial urbana maranhense*. São Luís, 1989. Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso em Geografia) - Universidade Federal do Maranhão.
- _____. *Políticas territoriais e a reorganização do espaço maranhense*. São Paulo, 2008. Tese (Doutorado em Geografia Humana), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.
- FERREIRA, Maria da G. R. Expansão da soja e logística dos transportes no sul do Estado do Maranhão. In: ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS, 14., 2006. Rio Branco. *Anais*. Rio Branco: Associação dos Geógrafos Brasileiros, 2006. 15p. CD-ROM.
- FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO MARANHÃO. *Plano Estratégico de Desenvolvimento Industrial do Maranhão*. São Luís: FIEMA, 2003.
- FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. 11. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1971. [1959].
- GEIGER, Pedro P. A evolução da rede urbana brasileira. Rio de Janeiro: INEP, 1963.
- LAKATOS, Eva M.; MARCONI, Marina de A. *Metodologia do trabalho científico*. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2001.
- MARANHÃO. Secretaria de Coordenação e Planejamento. *Política de desenvolvimento urbano: tipologia de cidades*. São Luís: SEPLAN, 1979.
- _____. Gerência de Planejamento e Desenvolvimento Econômico. *Atlas do Maranhão*. São Luís: GEPLAN, 2002.
- _____. Gerência de Planejamento, Orçamento e Gestão. *Um Maranhão humano e desenvolvido (Plano Plurianual 2004/2007)*. São Luís: GEPLAN, setembro 2003.
- _____. Instituto Maranhense de Estudos Sócio-econômicos e Cartográficos. *Maranhão em dados 2005*. São Luís: IMESC, 2007.
- MARQUES, César A. *Dicionário histórico-geográfico da província do Maranhão*. Rio de Janeiro: Fon-Fon & Seleta, 1970. [1870].
- PAXECO, Fran. *Geografia do Maranhão*. São Luís: Teixeira, 1922.

SAMPAIO, Silvia S. O modelo de desenvolvimento dos transportes em países subdesenvolvidos: o caso do sudeste brasileiro. *Geografia*, Rio Claro, v. 8, n. 4, p. 55-82, out. 1979.

SHAW, E.; DARNELL, J. L. Uma região fronteiriça no Brasil – o sudoeste do Maranhão. *Boletim Geográfico*, Rio de Janeiro, ano IV, n° 37, 570-581, abr. 1946.

SILVA, Moacir M. F. *Geografia dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1949.

SPIX, Johann B. von; MARTIUS, Carl F. P. von. *Viagem pelo norte do Brasil – 1817-1820*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1981. [1828].

TAAFFE, Edward J.; MORRIL, Richard L.; GOULD, Peter R. Transport expansion in underdeveloped countries: a comparative analysis. In: HOYLE, B. S. *Transport and development*. London: Macmillan, 1973.

THÉRY, Hervé; MELLO, Neli A. de. *Atlas do Brasil: disparidades e dinâmicas do território*. São Paulo: Edusp, 2005.

VIVEIROS, Jerônimo. *História do comércio do Maranhão - 1612/1895*. São Luís: Associação Comercial do Maranhão/ Lithograf, 1° v. 1992. [1954].

_____. *História do comércio do Maranhão - 1612-1895*. São Luís: Associação Comercial do Maranhão/ Lithograf, 2° v. 1992a. [1954].

_____. *História do comércio do Maranhão - 1896-1934*. São Luís: Associação Comercial do Maranhão/ Lithograf, 3° v. 1992b. [1954].