

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO - UEMA CENTRO DE EDUCAÇÃO,  
CIÊNCIAS EXATAS E NATURAIS - CECEN  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA - DEGE CURSO DE GEOGRAFIA/ BACHAREL

**FELIPE DESIDERIO PEREIRA**



**Os Portos e os nexos da economia política da cidade: O caso do  
Porto do Itaqui**

São Luís

2022

FELIPE DESIDERIO PEREIRA

**Os Portos e os nexos da economia política da cidade: O caso  
do Porto do Itaqui**

Monografia apresentada ao curso de Geografia da  
Universidade Estadual do Maranhão como requisito  
para obtenção do grau de Bacharel em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Ademir Terra

SÃO LUÍS

2022

Pereira, Felipe Desiderio.

Os portos e os nexos da economia política da cidade: o caso do Porto do Itaqui / Felipe Desiderio Pereira. – São Luís, 2022.

... 66

Monografia (Graduação) – Curso de Geografia Bacharelado, Universidade Estadual do Maranhão, 2022.

Orientador: Prof. Dr. Ademir Terra.

1.Território usado. 2.Economia política do território. 3.Pactos federativos. 4.Porto do Itaqui. 5.São Luís(MA). I.Título.

CDU: 911.372.2:332.1(812.1)

FELIPE DESIDERIO PEREIRA

**Os Portos e os nexos da economia política: O caso do Porto do  
Itaqui**

Monografia apresentada ao Curso de Geografia da  
Universidade Estadual do Maranhão como requisito a  
obtenção do grau de Bacharel em Geografia

Aprovado em: 13/01/2023

**BANCA EXAMINADORA**



Prof. Dr. Ademir Terra (Orientador)



Prof. Dr. Carlos Eduardo Nobre



Prof. Dr. Rosalva De Jesus Dos Reis

São Luís

2023

Eu estou vestido com as roupas  
E as armas de Jorge  
Para que meus inimigos tenham pés  
E não me alcancem  
Para que meus inimigos tenham mãos  
E não me toquem  
Para que meus inimigos tenham olhos  
E não me vejam  
E nem mesmo um pensamento eles possam ter  
Para me fazerem mal  
Jorge Ben Jor

“Não há prática revolucionária sem teoria revolucionária”

Lenin

“Os trabalhadores não têm nada a perder em uma revolução comunista, a não ser suas  
correntes”

Marx

## RESUMO

Neste trabalho, apresentamos os resultados do projeto de pesquisa *Os Portos e os nexos da economia política: O caso do Porto do Itaqui*. Para execução da pesquisa tratamos sobre programas de investimentos no Porto de Itaqui, nos terminais da Ponta da Espera e do Cujupe, além de investimentos em outros portos maranhenses. Nossa pesquisa tem como objetivo analisar o sistema portuário brasileiro, considerando sua importância para a economia mundial e sua relação com as cidades segundo a distribuição e densidade técnica nas regiões do Brasil, com ênfase no porto do Itaqui, situado no município de São Luís, MA. A importância dos estudos sobre os portos se dá pelo fato de serem a porta de entrada e saída de capitais internacionais, visto que, o transporte marítimo, responsável por aproximadamente 90% do transporte internacional de cargas, estrutura esses dispositivos logísticos mundiais (MONIÉ, 2012). Partindo disso, procuramos compreender a função do Porto do Itaqui frente à divisão territorial e internacional do trabalho, bem como o seu papel desempenhado na economia espacial maranhense. Nesse trabalho, damos ênfase às propriedades do complexo portuário do Itaqui e aos investimentos no Porto, tanto os investimentos públicos, por meio do Estado, como os investimentos privados. Destacamos a relação da ampliação do Porto com o aumento da produtividade do agronegócio e do minério de Carajás. Apresentamos as mudanças na década de 1990 no sistema portuário brasileiro por meio de Leis que permitiram maior participação da iniciativa privada no sistema portuários. Os Portos são objetos técnicos centrais na economia mundial e na configuração de fixos e fluxos regionais e globais.

**Palavras Chaves:** Território Usado, Economia Política do Território; Pactos Federativos, Porto do Itaqui, São Luís; MA

## ABSTRACT

In this work, we present the results of the research project entitled: The Ports and the nexuses of the political economy: The case of the Port of Itaqui. To carry out the research, we dealt with investment programs in the Port of Itaqui, in the Ponta da Espera and Cujupe terminals, as well as investments in other ports in Maranhão. Our research aims to analyze the Brazilian port system, considering its importance for the world economy and its relationship with cities according to the distribution and technical density in the regions of Brazil, with emphasis on the port of Itaqui, located in the municipality of São Luís, MA . The importance of studies on ports is due to the fact that they are the entry and exit doors for international capital, since maritime transport, responsible for approximately 90% of international cargo transport, structures these global logistical devices (MONIÉ, 2012 ). Based on this, we seek to understand the role of the Port of Itaqui in the face of the territorial and international division of labor, as well as its role in the spatial economy of Maranhão. In this work, we emphasize the properties of the port complex of Itaqui and investments in the Port, both public investments, through the State, and private investments. We highlight the relationship between the expansion of the Port and the increase in agribusiness and ore productivity in Carajás. We present the changes in the 1990s in the Brazilian port system through Laws that allowed greater participation of the private sector in the port system. Ports are central technical objects in the world economy and in the configuration of regional and global fixed and flows.

Keywords: Used Territory, Political Economy of the Territory; Federative Pacts, Porto do Itaqui, São Luís; MA

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<b>Figura 1:</b> Localização do Porto do Itaqui .....	13
<b>Figura 2:</b> Terminais de Passageiros do Itaqui.....	20
<b>Figura 3:</b> Localização do Complexo Portuário do Itaqui.....	21
<b>Figura 4:</b> Zona de Influência do Porto do Itaqui .....	24
<b>Figura 5:</b> Projeção de 2060 de movimentação de cargas no Porto do Itaqui.....	47
<b>Figura 6:</b> Terminais do Tegram .....	49
<b>Figura 7:</b> Localização dos Berços no Porto do Itaqui.....	52
<b>Figura 8:</b> Placas no Porto do Itaqui .....	53
<b>Figura 9:</b> Alguns Contêineres no Porto do Itaqui.....	55
<b>Figura 10:</b> Vagões da VLI.....	59

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1:</b> Investimentos do Governo do Estado do Maranhão nos terminais administrados pela EMAP (ano de referência: julho de 2021).....	45
---	----

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

EMAP - Empresa Maranhense de Administração Portuária

PDZ- Plano de Desenvolvimento e Zoneamento

SNP- Secretaria Nacional de Portos

MTPA- Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil

TMPM- Terminal Marítimo de Ponta da Madeira

II PND- II Plano Nacional de Desenvolvimento

CVRD- Companhia Vale do Rio Doce

ALUMAR-Consórcio de Alumínio do Maranhão

PIL- Programa de investimento em Logística

TUPs-Terminais de Uso Privado

COPI – Companhia Operadora Portuária do Itaqui

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>12</b>
<b>CAPÍTULO 1 – CARACTERIZAÇÃO DO COMPLEXO PORTUÁRIO DO ITAQUI</b>	<b>16</b>
<b>1.1 MEIO TECNICO CIENTÍFICO-INFORMACIONAL NO ESPAÇO MARANHENSE</b>	<b>16</b>
<b>1.2 LOCALIZAÇÃO DO PORTO DO ITAQUI</b>	<b>18</b>
<b>1.2.1 ZONA DE INFLUÊNCIA DO PORTO DO ITAQUI</b>	<b>22</b>
<b>CAPÍTULO 2 - OS NEXOS ENTRE O ESTADO E A INICIATIVA PRIVADA NA REGIÃO DE SÃO LUÍS</b>	<b>25</b>
<b>2.1 CATEGORIAS DE ANÁLISE GEOGRÁFICA</b>	<b>26</b>
<b>2.2 NEXOS DA ECONOMIA POLÍTICA DA CIDADE</b>	<b>28</b>
<b>2.3 PERIODIZAÇÃO DA CIDADE DE SÃO LUÍS EM RELAÇÃO AO PORTO DO ITAQUI</b>	<b>31</b>
<b>2.4 NEXOS DE COOPERAÇÃO</b>	<b>33</b>
<b>CAPÍTULO 3 - A INSERÇÃO COMPETITIVA DO BRASIL NA GLOBALIZAÇÃO E A LEI Nº 8.630/1993 DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS DE 1993</b>	<b>35</b>
<b>3.1 ESTADO COMO MEDIADOR</b>	<b>35</b>
<b>3.2 BRASIL SE INSERINDO NO COMÉRCIO MUNDIAL</b>	<b>38</b>
<b>3.2.1 FATORES NEOLIBERAIS</b>	<b>41</b>
<b>CAPÍTULO 4 - FLUIDEZ E COMPETIVIDADE NO TERRITÓRIO MARANHENSE</b>	<b>42</b>
<b>4.1 CIDADE COMO TOTALIDADE</b>	<b>42</b>
<b>4.2 INVESTIMENTOS NO PORTO DO ITAQUI</b>	<b>44</b>
<b>4.3 INFLUÊNCIA DO MATOPIBA NA EXPANSÃO DO PORTO DO ITAQUI</b>	<b>46</b>
<b>4.3 COMPREENSÃO DE OPERAÇÕES DOS BERÇOS DO PORTO DO ITAQUI</b>	<b>50</b>
<b>4.4 INTERNACIONALIZAÇÃO DO PORTO DO ITAQUI</b>	<b>54</b>
<b>4.5 SISTEMA FERROVIÁRIO</b>	<b>58</b>
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>60</b>
<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>62</b>

## INTRODUÇÃO

Neste trabalho, apresentamos a pesquisa que tem como o objetivo investigar e compreender a distribuição regional de infraestruturas produtivas no estado do Maranhão, com ênfase nos investimentos públicos e privados no Porto do Itaqui, com destaque para o período de 2015 a 2021, a partir da categoria de análise território usado (SANTOS, 1997a). Discutimos os resultados dessas políticas, levando em conta as articulações entre Estado e Mercado e os pactos federativos consoante a regionalização instituída a partir da instalação de novos objetivos técnicos e sistemas de ações (SANTOS, 1997a).

Discutiremos a seguir os aspectos associados a circulação de mercadorias e o papel do Porto do Itaqui na estruturação do território. Um dos objetos do trabalho é discutir as transformações que ocorreram, no Maranhão, por conta da modernização, a partir do Porto do Itaqui. Pretendemos compreender os processos que presidem as recentes modernizações territoriais, partiremos de uma proposta de método que considera o território usado (SANTOS, 2000), sendo o resultado do processo histórico bem como a base material e social das ações humanas.

A pesquisa está amparada pelo partido de método que toma o território, ou mais precisamente, o território usado (SANTOS, 2000), como categoria de análise central nos estudos geográficos, esse sendo um sinônimo de espaço banal (SANTOS, 1997a), que seria o espaço de todos, das pessoas, das empresas, das firmas e Governos, esse “formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistema de ações, não considerados isoladamente, mas como um quadro único no qual a história se dá” (SANTOS, 1997a, p. 51).

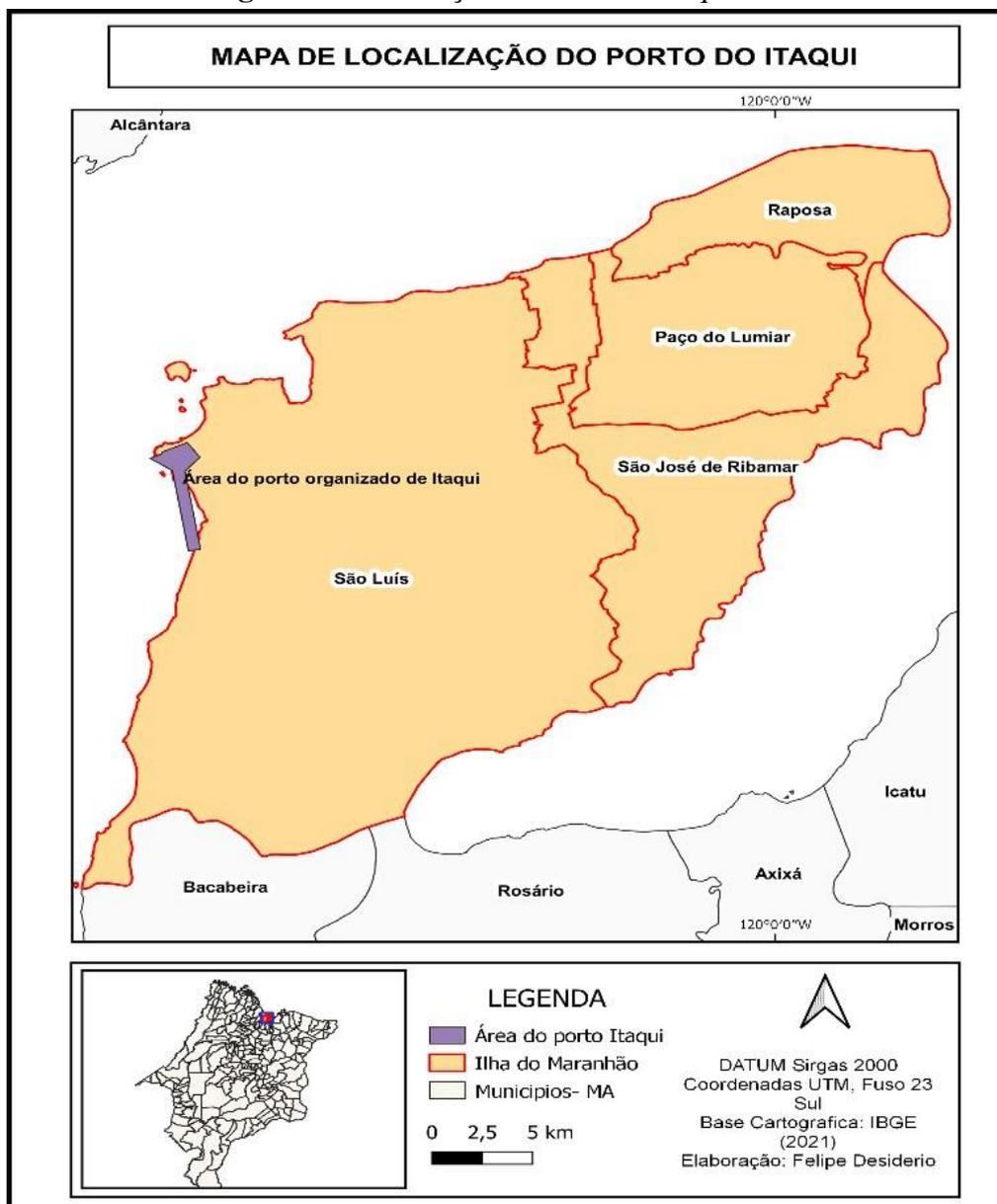
A presente pesquisa buscou se estruturar sobre um sistema de conceitos coerentes entre si, mas que além disso, visa dar o papel ativo do território maranhense, na realidade social concreta, o território que se mantém em permanente movimento dialético, esse território compreendido a partir de seus usos (SANTOS, 2014).

O presente trabalho, portanto, buscou compreender como os pactos federativos que constituem os lugares e atualizam a interdependência dos circuitos da economia urbana, e a fluidez nos lugares são constituídos, por meio dos nexos políticos entre iniciativa privada e o poder público. Apresentamos os resultados da pesquisa, tendo em vista que as grandes empresas de logística que operam no Porto do Itaqui e o Governo do Maranhão são agentes fundamentais na constituição do espaço maranhense, tendo um papel de importância na nova configuração da

divisão social e territorial do trabalho. A atuação dessas empresas no território corresponde à difusão do meio técnico científico e informacional (SANTOS, 1997b), fase do processo de globalização.

Procuramos nessa pesquisa, compreender de modo crítico a realidade concreta de uma situação geográfica (SANTOS, 1997a). Estabelecemos para essa análise a área do Porto do Itaqui enquanto uma situação geográfica (Figura 1) sobre a qual a pesquisa se centra. Esta pesquisa parte de um tensionamento da economia política da cidade, pelas renovações das dinâmicas do circuito espacial produtivo, passando assim, a se estabelecer o Porto como esse impulsionador das trocas (circulação) no território brasileiro e mundial.

**Figura 1:** Localização do Porto do Itaqui



Pretende-se, portanto, uma abordagem teórica a partir dos conceitos geográficos capazes de permitir análises empíricas dos dados tomando como referência documentos oficiais, principalmente da Empresa Maranhense de Administração Portuária<sup>1</sup> – (EMAP), relacionados ao histórico, movimentação de cargas, investimentos; bem como de matérias jornalísticas relacionadas ao complexo portuário e sua atuação na economia mundial e nas zonas de influência no território brasileiro, auxiliando assim, a nossa compreensão sobre os processos de constituição das relações no território maranhense.

Interessa-nos compreender tais processos tomando como referência a própria regionalização oficial do estado para fins de planejamento instituída pela Lei Complementar nº 108, de 21 de novembro de 2007. Para entendimento sobre o Porto do Itaqui utilizamos o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) 2021. Trata-se de um Plano desenvolvido pela Fundação de Ensino e Engenharia de Santa Catarina (Feesc). O PDZ é um instrumento de planejamento operacional da administração portuária, sendo que o PDZ do Porto do Itaqui reúne dados georreferenciados das áreas de contratos, infraestrutura, acessos, meio ambiente, relação porto-cidade e zoneamento.

Outro documento que utilizamos para melhor entendimento do funcionamento do Porto do Itaqui é o Plano Mestre, esse sendo uma iniciativa da Secretaria Nacional de Portos (SNP) do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), cujo objetivo é estabelecer as diretrizes de desenvolvimentos dos complexos portuários brasileiros. O objetivo geral do Plano Mestre do Complexo Portuário do Itaqui é proporcionar ao Setor Portuário Nacional uma visão estratégica a respeito do desenvolvimento do Complexo Portuário ao longo dos próximos anos e indicar ações necessárias para que as operações ocorram.

Com esse foco nos eventos geográficos, nas normas, nas formas geográficas e em seus conteúdos, podemos fazer uma análise das transformações da economia política da cidade de São Luís e da economia política do território maranhense, reconhecendo que o Porto do Itaqui como forma geográfica mais significativa para a análise sobre a economia política da Região.

Concentrar nos estudos nesse macro objeto técnico se mostra fundamental para reconhecemos as transformações das formas-conteúdo, tanto para São Luís como para a rede urbana brasileira.

---

<sup>1</sup> A EMAP é uma empresa pública estadual, com personalidade jurídica de direito privado, autonomia administrativa, técnica, patrimonial e financeira, e tem sede e foro no Porto do Itaqui. A EMAP está vinculada ao Governo do Estado do Maranhão, conforme a Lei Estadual nº 7.225, de 31 de agosto de 1998, a qual dispõe sobre a criação da EMAP (MARANHÃO, 1998).

Os resultados da pesquisa são estruturados em quatro capítulos. No primeiro capítulo apresentamos algumas considerações acerca do Complexo portuário do Porto do Itaqui, bem como: 1) ano de instituição, administrador, origem dos capitais investidos; 2) Levantamento da zona de influência do Porto; 3) Levantamento das principais empresas que atuam no complexo portuário.

No segundo capítulo, discutimos como foi a instalação do Porto do Itaqui no Maranhão. Conforme Santana (2018), a localização de instalações portuárias se dá em função da exploração do minério de Carajás, no sudoeste do estado do Pará, e ao avanço das relações de produção capitalista no campo durante o governo do General Ernesto Geisel (1975- 1979).

Esses processos que foram inseridos para a implantação de grandes polos, principalmente na Amazônia, conforme definido pelo II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND)<sup>2</sup>.

No terceiro capítulo, discutimos como a divisão dos investimentos ficaram nos portos brasileiros depois da Lei nº 8.630/1993 de modernização dos portos de 1993, portos ficou, portanto, entre o setor privado, responsável pelos investimentos em equipamentos e pela recuperação e manutenção das instalações portuárias, e o Estado, responsável pela construção e manutenção da infraestrutura portuária.

No quarto capítulo, discutimos as dinâmicas dos investimentos entre os anos de 2015 a 2021, a EMAP investindo R\$ 494 milhões na infraestrutura do Porto. O aporte acompanhou mais de R\$ 1,6 bilhão de investimentos privados em terminais no mesmo período.

Até julho de 2021, três municípios maranhenses foram beneficiados com investimentos públicos na modernização de seus portos como visto na tabela 01: Alcântara, São Luís e São José de Ribamar. Foram investidos R\$ 627,1 milhões, com destaque para a modernização do Porto de Itaqui. Desse total de investimentos, 78,9% referem-se às obras já concluídas naquele mês de referência (julho de 2021) e 21,1% referem-se às obras que estavam em andamento. De modo que de 30 ações previstas, 70% haviam sido concluídas, 23% estavam em andamento e 6% iriam iniciar. (Pró Município, 2021)

---

<sup>2</sup> O II Plano Nacional de Desenvolvimento, também chamado II PND, por determinação constitucional havia uma obrigação de todo novo governo lançar um plano nacional de desenvolvimento, foi um plano econômico brasileiro, lançado no final de 1974.

## CAPÍTULO 1 – CARACTERIZAÇÃO DO COMPLEXO PORTUÁRIO DO ITAQUI

Essa pesquisa abre a perspectiva sobre a globalização, para pensarmos o uso e consumo e os processos de apropriação do espaço, esse compreendido como um produto das relações entre o homem e a natureza que vão se realizar na sociedade, assim formando uma rede de significados. “Valor de troca e valor de uso atravessam o cotidiano e moldam a sociabilidade, interferindo fortemente na configuração da urbanidade” (RIBEIRO, 2013). A experiência na sociedade urbana é feita por inúmeras relações sociais, de modo que “o espaço tem um papel privilegiado, uma vez que ele cristaliza os momentos anteriores e é o lugar de encontro entre esse passado e o futuro, mediante as relações sociais do presente que nele se realizam” (SANTOS, 1997a, p. 122). Com o advento do capitalismo, produziram-se nos lugares, divisões no território para torná-lo funcional à produção. À medida que os lugares vão se modernizando com a chegada de novas formas de produção, novas fronteiras vão sendo abertas. O Complexo Portuário do Itaqui é composto pelo Porto Organizado<sup>3</sup> do Itaqui, pelo Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, pelo TUP Alumar e por 13 (treze) terminais que estão no Terminal Portuário de São Luís.

### 1.1 MEIO TÉCNICO CIENTÍFICO-INFORMACIONAL NO ESPAÇO MARANHENSE

Milton Santos em seu livro *A Natureza do Espaço* (1997a), nos explica como o espaço geográfico resulta de uma acumulação desigual de tempos. Segundo sua proposição, as sociedades “evoluem” de um “meio natural” a um meio técnico-científico e informacional. Santos (1997b) considera a técnica como elemento central que marca cada um desses períodos, sendo as “ações”, a “política”, as “intencionalidades” elementos fundamentais para o desenvolvimento desse meio técnico.

Nesse sentido, a produção o homem desenvolve os fluxos e os fixos para a facilitação de suas atividades, sendo a primeira natureza coberta por uma segunda natureza (espaço), que adequa a primeira natureza, que é para o ser humano sempre incompleta.

---

<sup>3</sup> Os incisos I e II do art. 2º da Lei nº 12.815/2013 estabelecem os conceitos de "porto organizado" e "área do porto organizado". "Porto organizado" é o conjunto de bens públicos necessários à consecução das atividades portuárias dentro de um espaço geográfico, chamado de "área do porto organizado". A "área do porto organizado" é uma parte dos bens públicos que compõem o "porto organizado". Disponível em: [Poligonais - Portos — Português \(Brasil\) \(www.gov.br\)](http://www.gov.br/poligonais-portos-portugues-brasil) Acesso em: 18/10/2022

Conforme Santos (1997b, p. 69), nos diz que “o meio ambiente construído se diferencia pela carga maior ou menor de ciência, tecnologia e informação, segundo as regiões e lugares: o artifício tende a sobrepor-se à natureza e a substituí-la”. Sendo a segunda natureza, essa denominação criada por Marx, essa natureza é carregada de ciência e de intencionalidades, o planejamento foi colocado em primeiro lugar nos tempos atuais, deixando de lado a espontaneidade, tendo como primazia o aperfeiçoamento técnico. Os fixos (o porto) são os que mais nos interessam nessa pesquisa, mas, sobretudo o que de fato os determina e funcionaliza no espaço Maranhense.

As espessuras dos processos hoje implementados pela informação como marca do meio técnico-científico e informacional (SANTOS, 1997b), os sistemas comunicacionais adquirem uma importância central no mundo hoje mais globalizado. “A incorporação do conhecimento tecnológico aparece como uma condição necessária para o aumento da produtividade e do crescimento econômico.” (ARROYO, 1997).

O período atual é marcado por uma unicidade técnica, pelo fato de que, em todos os lugares os conjuntos técnicos são os mesmos (celulares, computadores, fax etc.) com complexidades diferentes e a fragmentação do processo produtivo em escala internacional se realiza em função dessa mesma unicidade técnica (SANTOS, 1997b).

Forma-se, assim, uma nova divisão territorial do trabalho baseada na incorporação de novas tecnologias e recursos humanos ao espaço. Segundo Harvey (1992), “o progresso implica a conquista do espaço, a derrubada de todas as barreiras espaciais e a aniquilação última do espaço através do tempo”. Com a difusão do meio técnico-científico e informacional (SANTOS, 1997), o espaço torna-se o lugar de reprodução, apresentando assim tendências mundiais, o lugar ao mesmo tempo é global e o global está no lugar.

Sendo, assim, os espaços assim requalificados além sobretudo aos interesses dos atores hegemônicos da economia, e são incorporados plenamente as novas correntes mundiais. O meio técnico-científico-informacional é a cara geográfica da globalização (SANTOS, 1997b, p. 191).

Com o avanço do capitalismo, nos lugares, vemos surgir um dilema interno no sistema capitalista, que é o tempo e o capital, que são incorporados ao espaço e influenciam as sociedades, já que a necessidade nos tempos atuais é a de aceleração dos processos de reprodução do capital, transformando as dinâmicas dos fluxos nos lugares. O meio técnico científico-informacional (SANTOS, 1997b) possui características de tempos rápidos, onde a circulação, das pessoas e das mercadorias são acelerados.

Segundo Harvey (2004), a acumulação do capital é profundamente uma questão geográfica. O capitalismo, como sistema econômico-político, só funciona através de “ajuste espacial”. O modelo de produção do meio técnico científico e informacional (SANTOS,1997b), foi concebido como uma nova forma de acumulação política e social, por meio da acumulação flexível (HARVEY,1992), em meio a uma reestruturação econômica e reajustamento social, que favoreceram a flexibilização dos processos de produção. Houve também a compressão espaço/tempo (HARVEY,1992), especialmente a partir do advento da globalização. Ciência, tecnologia e informação são as bases da vida social atual, se instalando um novo sistema de natureza (SANTOS, 1997b), que vão fazendo parte do cotidiano da sociedade, sendo o meio técnico-científico informacional (SANTOS,1997b) a nova configuração do espaço e do tempo. Desse modo, as grandes empresas com suas tecnologias fazem com que os lugares se tornem mundiais.

## **1.2 LOCALIZAÇÃO DO PORTO DO ITAQUI**

No atual período da globalização (HARVEY, 2004), uma das características do nosso tempo é a necessidade de criar condições para maior circulação dos homens, das mercadorias e das informações. Para compreendermos esse processo de circulação, utilizamos os dois elementos de análise “fixos e fluxos” (SANTOS, 1997c), permitindo-nos compreender como esses elementos transformam o espaço, e de que forma refletem as técnicas ao longo do tempo. Conforme Santos (1997c, p. 77) “a produção propriamente dita, a circulação, a distribuição e o consumo podem ser estudados através desses dois elementos: fixos e fluxos.” (SANTOS, 1997c, pág. 77).

Segundo SANTOS (1997a, p.61) “os fluxos são um resultado direto ou indireto das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo em que, também, se modificam”. As ações que comandam os fluxos podem se originar em fábricas, fazendas, e atravessam as redes, que são estradas, portos e aeroportos até irem para os lugares que serão consumidos.

Segundo Santos e Silveira (2001, p. 167) “a criação de fixos produtivos leva ao surgimento de fluxos que, por sua vez, exigem fixos para balizar o seu próprio movimento”.

(...) resultado de conflitos e cooperação, acordos e negociações, sempre provisórios entre o Estado e as empresas, na construção e operação de grandes sistemas técnicos. A participação dos governos mundiais (organismos internacionais financeiros) é permanente, viabilizando os empreendimentos por meio de créditos ou impondo os próprios projetos de engenharia (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 175)

Terminais rodoviários, marítimos, aéreos e ferroviários (como fixos) e o sistema de redes que os conectam – pontes, ferrovias, rodovias e aerovias são objetos geográficos que tem como funções garantir o acesso e a fluidez territoriais. Entendemos o Porto do Itaqui como fixo geográfico e suas respectivas redes (que possibilitam os fluxos) no sentido de compreender o seu papel na conformação de uma economia regional e internacional.

O transporte marítimo e, conseqüentemente, os portos, se tornaram peças fundamentais na globalização. Santos (2001) nos diz que estamos diante de uma nova forma quanto a divisão territorial do trabalho, se dando com maior circulação e se criando mais especialização nos lugares. Essa nova organização do espaço se dá pela incorporação mais ampla de capital;

Assim, o mundo da rapidez e da fluidez somente se entende a partir de um processo conjunto no qual participam de um lado as técnicas atuais e, de outro, a política atual, sendo que esta é empreendida tanto pelas instituições públicas, nacionais, intranacionais, como pelas empresas privadas (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

O município de São Luís funciona como um nó de articulações entre a região e partes do planeta por conta do Porto do Itaqui, esse sendo o fator que proporciona essa inserção da região de influência do Porto na economia mundial. O município de São Luís não seria um simples nó que vincula uma região ao mundo, mas um nó complexo que exerce atração sobre múltiplas redes e ao mesmo tempo, produz articulações múltiplas de âmbitos territoriais, para promover o papel desenvolvimentista do Porto, a formação de uma rede de agentes mobilizando-se em prol da criação de serviços agregados de valor.

A Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP) é responsável pela administração e exploração do Porto do Itaqui desde fevereiro de 2001, por meio do convênio de Delegação nº 016/2000<sup>4</sup> assinado entre o Ministério dos Transportes e o Governo do Estado.

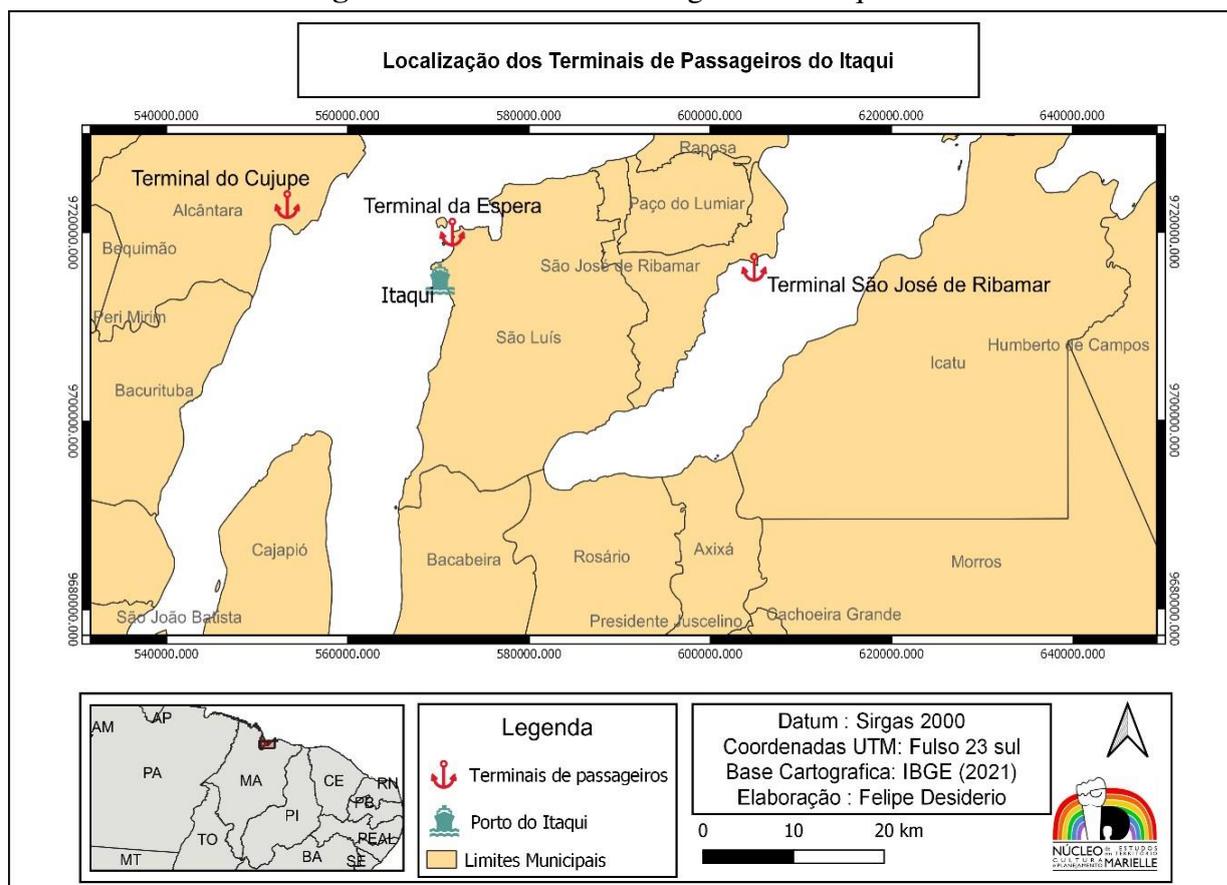
A EMAP é uma empresa pública estadual, criada em 31 de agosto de 1998. A empresa também é responsável, além da administração do Porto de Itaqui, pela administração e exploração dos seguintes terminais (Figura 2):

- Terminal de Passageiros da Ponta da Espera, situado no município de São Luís, Maranhão.
- Terminal de Passageiros de Cujupe, situado no município de Alcântara, no Maranhão.
- Cais de São José de Ribamar, situado no município de mesmo nome.

---

<sup>4</sup> Ministério dos Transporte- MT Departamento de Portos e Hidrovias- DPH Companhia DOCAS dos Maranhão-CODOMAR, 01/02/2001 Disponível em: [Scanned Document \(portodoitaqui.com\)](http://Scanned Document (portodoitaqui.com)) ; Acesso em: 05/01/202

**Figura 2: Terminais de Passageiros do Itaqui**



O Porto do Itaqui é um porto marítimo localizado no complexo estuário<sup>5</sup> de São Marcos, popularmente conhecido como baía de São Marcos localizado na região do Golfão Maranhense<sup>6</sup>. O Complexo Portuário localiza-se no estado do Maranhão e é integrado pelo Porto de Itaqui:

- Pelo Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (TMPM): localizado na Avenida dos Portugueses, bairro do Itaqui, município de São Luís (MA), localizado às margens da Baía de São Marcos, ao lado do Porto do Itaqui, é administrado pela empresa Vale S.A., foi construído entre os anos de 1984 e 1985, tendo sido registrado o início das operações no ano de 1986, trata-se, portanto, de um Porto privado de propriedade da empresa Vale.
- Pelo terminal de uso privado (TUP) Alumar: o TUP Alumar, localizado na confluência do Estreito dos Coqueiros com o Rio dos Cachorros, na Baía de São Marcos, município

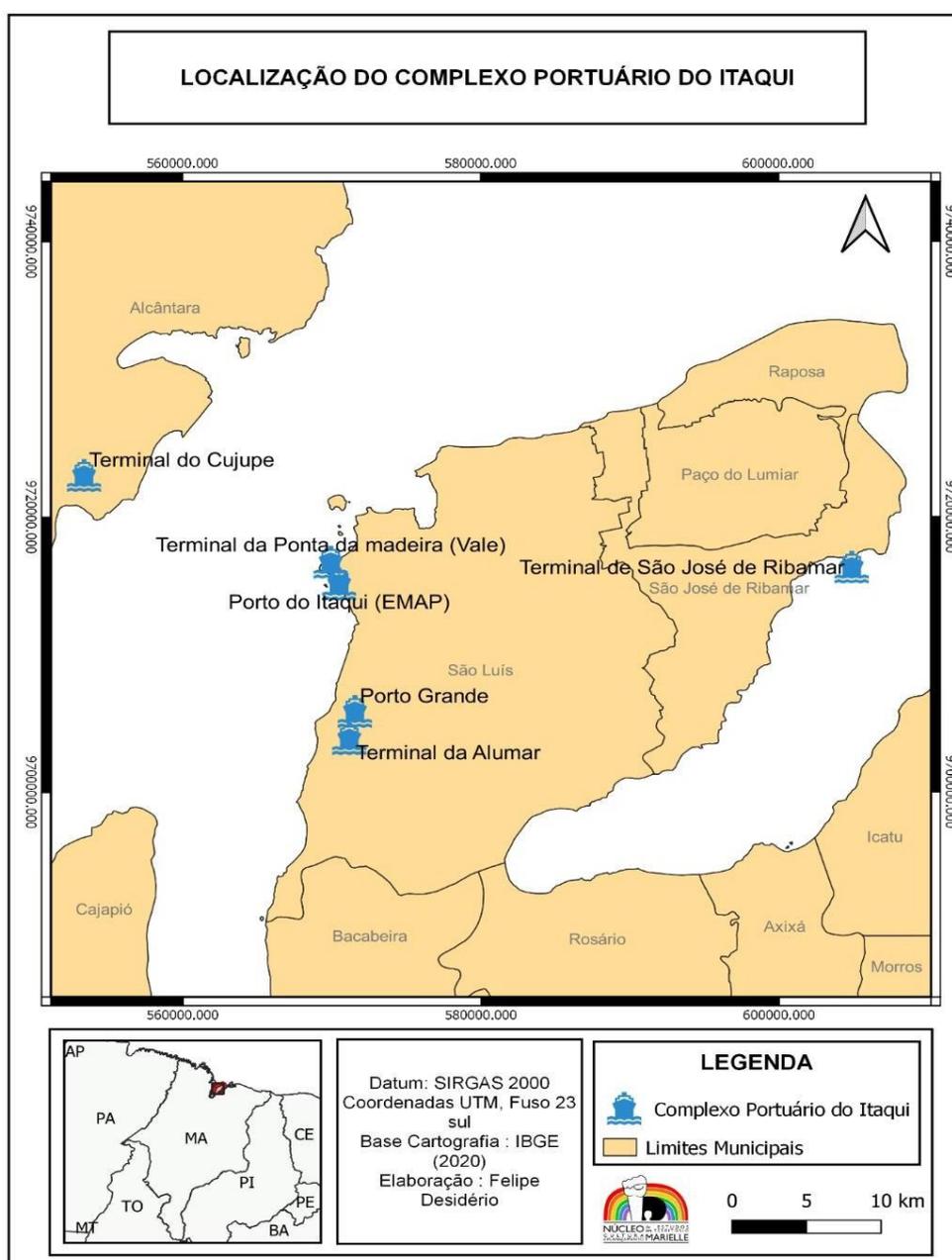
<sup>5</sup> Um estuário é um ambiente aquático de transição entre um rio e o mar. (EMAP,2021)

<sup>6</sup> O Golfão Maranhense é uma área de terras emersas, cercadas de água, localizado no extremo norte do estado do Maranhão, formado pelas baías de São Marcos e São José separadas pela ilha Upaon-Açu. A área é caracterizada pela presença de manguezais estruturados complexamente e macromaré semidiurna com variações médias de 4 m e máxima de 7m. (EMAP,2021)

de São Luís (MA), distante aproximadamente 10 km ao sul do Porto do Itaqui, foi inaugurado em julho de 1984.

- Outras instalações de pequeno porte, especialmente dedicadas ao transporte de passageiros e atividades de pesca, podem igualmente ser consideradas como parte desse complexo, destacando o terminal do Cujupe, localizado no município de Alcântara que recebe embarcações vindas de *ferryboat*, que são embarcações que realizam o transporte de passageiros e carros da Ponta da Esperança, em São Luís, realizando a travessia São Luís- Alcântara (Figura 3).

**Figura 3:** Localização do Complexo Portuário do Itaqui



Conforme o Plano Mestre (2018), no porto do Itaqui predominam as movimentações de derivados de petróleo e do complexo de grãos (soja, milho e farelo de soja), além de menores volumes de fertilizantes, celulose, carvão mineral, ferro-gusa, concentrado de cobre, clínquer, entre outros. Já na TUP, ocorrem as movimentações de bauxitas, alumina e soda cáustica. No TUP Alumar, ocorrem as movimentações de bauxita, alumina e soda cáustica, além de uma parcela de carvão mineral. Já no Terminal Marítimo da Ponta da Madeira, administrado e usado pela Vale, ocorrem 83% do total das movimentações do Complexo, em que predominam as exportações de minério de ferro.

### **1.2.1 ZONA DE INFLUÊNCIA DO PORTO DO ITAQUI**

Pela primeira vez na história um sistema de técnicas tem maior fluidez e velocidade para ações do capital, esse que sempre procura se expandir, estando agora por meio, do período meio técnico-científico e informacional (SANTOS, 1997b) presente em praticamente todos os lugares. Tudo isso conduz uma nova urbanização brasileira, já que “nesse período técnico-científico e informacional, a ciência e a técnica estão presentes em todas as atividades humanas” (SANTOS, 1997b).

As novas tecnologias da informação, exigem uma escala mundial, acentuando uma tendência que é a da globalização da economia, uma mudança estrutural no sistema de produção é a crescente transnacionalização da economia (ARROYO, 1997), permitido assim, que etapas da produção se der em diferentes locais.

No atual período o espaço geográfico é forma e conteúdo das evidências dos diversos momentos do processo de mundialização: multinacionalização das firmas e a internacionalização da produção e do produto. Uma das principais variáveis do sistema técnico é a informação, isso ocorre pelo fato de:

[...] ter adquirido o estatuto de motor da atual reorganização dos sistemas produtivos. A produção de informações, fundada na racionalidade técnico-científica do período, vai mediar a realização dos eventos do presente, assegurando sua duração e interferindo na escala temporal do acontecer (SILVA, 2001, p.11).

Os avanços técnicos dos sistemas de informação aumentaram as condições para as empresas e governos para realizarem o planejamento das regiões de todos os processos de suas organizações produtivas. As operações nos portos, tão importantes para circulação de fluxos de pessoas e bens produzidos.

De acordo com Santos (1997a, p. 293):

Os objetos são informados, por sua carga específica de intencionalidade, e não funcionam senão a partir de uma informação que é também específica. Essa informacionalização do espaço tanto é a dos objetos que formam o seu esqueleto material, como a das ações que o percorrem, dando-lhe vida. Fixos e fluxos são, pois, ricos em informação.

Uma nova divisão territorial do trabalho, e, portanto, uma nova dinâmica dos circuitos especiais produtivos (SANTOS, 1986), seria uma demanda dos lugares e regiões uma reorganização das materialidades existentes no espaço. Essas adaptações nas cidades e regiões as regras das empresas privadas expressam as ações que o Estado empenha em viabilizar seu espaço as atividades de empresas privadas.

Entretanto, nem todos os lugares possuem os meios necessários para uma fluidez necessária, são geralmente lugares específicos nos territórios que agregam todos os atribuídos exigidos pelas corporações.

O Porto do Itaqui possui um posicionamento geográfico estratégico e privilegiado (Figura 4), atendendo à demanda logística não somente do Nordeste, mas também do Norte e do Centro-Oeste, por meio de conexões ferroviárias direta com duas ferrovias: 1) a Transnordestina (FTL), que atravessa sete estados do Nordeste, do Maranhão a Sergipe (trecho de São Luís a Propriá) e tem 4.238km de extensão; 2) e a Estrada de Ferro Carajás (EFC), trecho esse que foi concedido à empresa Vale que opera pela VLI Multimodal S.A. empresa de logística criada pela Vale, com 892Km de extensão, ligando São Luís a Carajás – PA. Além dos granéis sólidos e líquidos, ela é utilizada para escoar a produção de celulose de Imperatriz-MA pelo Itaqui<sup>7</sup> a partir das rodovias BR-135 e BR-222 que se conecta a outras rodovias federais (BR 316, BR 230, BR 226 e BR 010) e estaduais (MA 230) articulando o Norte e Sul do país<sup>8</sup>

A presença do Maranhão no Consórcio Brasil Central<sup>9</sup>, desde 2017, demonstra a importância estratégica do Porto de Itaqui e o Maranhão se torna um espaço estratégico na economia brasileira. O Consórcio Brasil Central é formado pelos estados do Maranhão, pelo Distrito Federal, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rondônia e Tocantins.

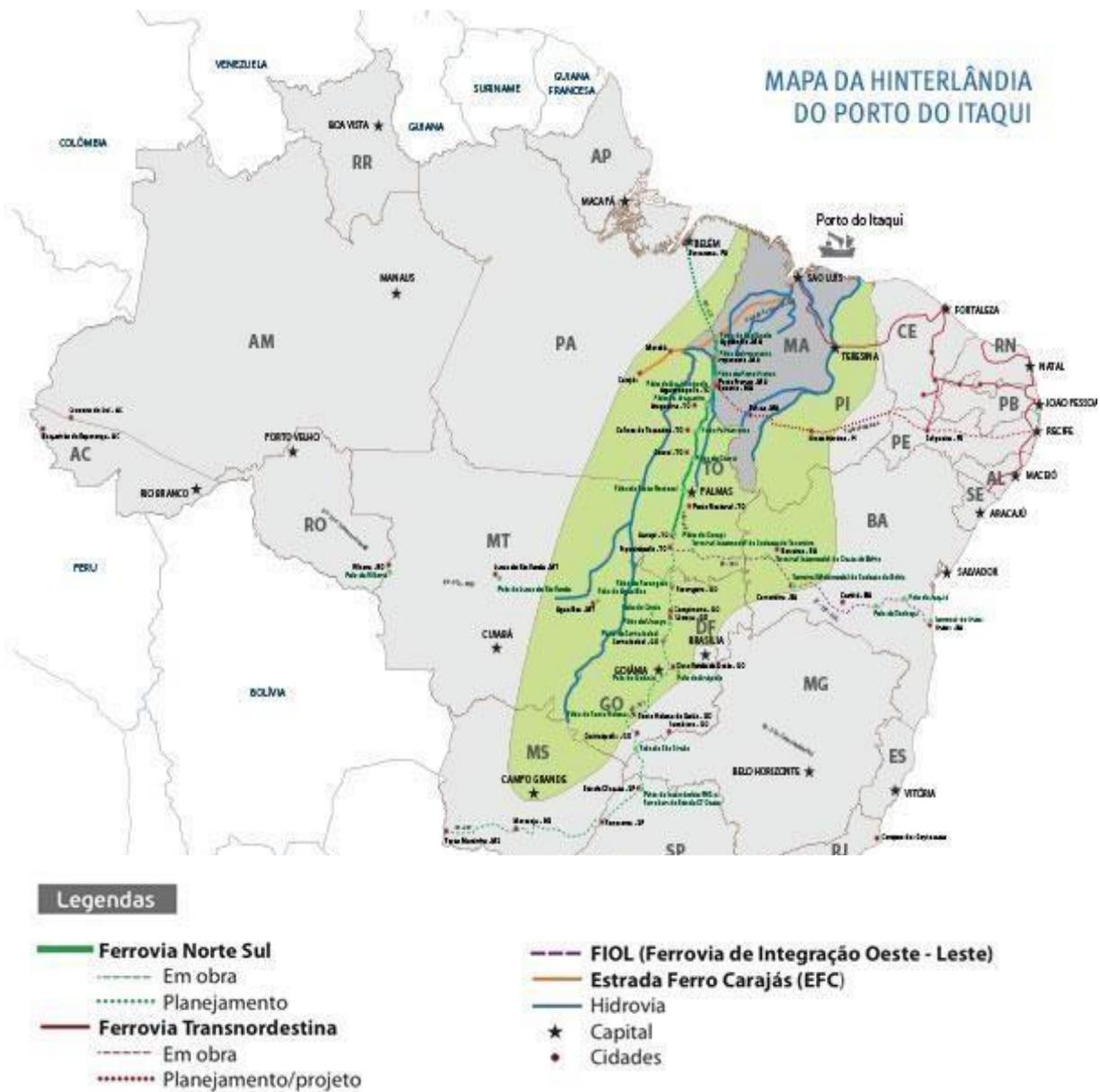
---

<sup>7</sup> São granéis sólidos: os minérios de ferro, manganês, bauxita, carvão, sal, trigo, soja, fertilizantes etc. São granéis líquidos: o petróleo e seus subprodutos, óleos vegetais e outros.

<sup>8</sup> EMAP- Infraestrutura, Disponível em: [Infraestrutura - Porto do Itaqui](#), Acesso em: 08/08/2022

<sup>9</sup> Nayara Takahara | Seplan-MT, Maranhão ingressa no Consórcio Brasil Central, 2/06/2017; Disponível em: [Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão | Governo do Estado de Mato Grosso \(seplag.mt.gov.br\)](#), Acesso em: 12/01/2021

**Figura 4:** Zona de Influência do Porto do Itaqui



Conforme a Revista Brasil Central (2018) o Consórcio Brasil Central tem o objetivo de agregar valor ao agronegócio e adensar as cadeias produtivas com a industrialização, facilitar acesso ao financiamento da infraestrutura: portos, rodovias, ferrovias. Na prática, o Consórcio busca aprimorar vantagens competitivas naturais de cada consorciado, identificando lacunas de infraestrutura e fatores de produção, assim implantando um “mercado comum” entre os Estados

que fazem parte do Consórcio, a principal forma de escoamento da produção desses Estados é por meio do Porto do Itaqui.<sup>10</sup>

O Porto do Itaqui mantém relação permanente com o estado de Tocantins, principalmente na exportação dos grãos e importação de fertilizantes e combustíveis. De toda a produção escoada pelo porto maranhense com origem no Tocantins, 77% é de soja e 23% de milho. E das cargas que entram no país pelo Itaqui com destino ao estado, 96% é de fertilizante e 4% é de combustíveis.<sup>11</sup>

Este capítulo buscou apresentar uma caracterização do Porto do Itaqui, bem com; 1) localização; 2) zona de influência; 3) administração. Demonstramos, como esse macro objeto técnico é constituído principalmente por conta do meio técnico científico-informacional, que é um sinônimo de globalização, abordamos como o Porto do Itaqui, se insere na nova divisão internacional do trabalho, assim mostramos, que por meio do Porto do Itaqui a cidade de São Luís se torna um grande nó na globalização mundial, por meio dos fluxos materiais que são exportados pelo porto.

## **CAPÍTULO 2 - OS NEXOS ENTRE O ESTADO E A INICIATIVA PRIVADA NA REGIÃO DE SÃO LUÍS**

Conforme Duarte (2019, p. 210) “assim, se torna fundamental a aproximação entre o movimento da totalidade e da economia política da cidade”, sendo que um caminho possível para a análise de tal situação é feito por meio dos eventos geográficos<sup>12</sup> que nos fazem reconhecer as transformações das configurações territoriais dos lugares, e as suas especificidades particulares que permitem a instalação ou não de determinadas atividades produtivas. “A modernização atinge seletivamente alguns pontos da cidade, privilegiando cada fração do espaço urbano com diferentes intensidades e velocidades e criando condições distintas para as atividades econômicas” (ARROYO, 2008).

---

<sup>10</sup> EMAP- Consórcio Brasil Central reforça importância do Porto do Itaqui para a economia da região, 29.11.2019, Disponível : [Consórcio Brasil Central reforça importância do Porto do Itaqui para a economia da região](#), Acesso em :24/08/2022

<sup>11</sup> EMAP- Itaqui, o porto do TO e do Centro Norte do país, 23/07/2021; Disponível em: [Itaqui, o porto do TO e do Centro Norte do país \(portodoitaqui.com\)](#), Acesso em: 23/05/2022

<sup>12</sup> Entendemos eventos geográficos a partir do Santos (1997, p. 145) “os eventos são, pois, todos novos. Quando eles emergem, também estão propondo uma nova história [...] onde ele [evento] se instala há mudança, pois o evento é uma brutalidade eficaz.”

## 2.1 CATEGORIAS DE ANÁLISE GEOGRÁFICA

Procuramos nesta pesquisa, pautar nossas análises através da teoria do Milton Santos, sobre o espaço geográfico. Santos (2021) afirma que as categorias de análise do método geográfico são: estrutura, processo, função e forma. Construindo assim, uma categoria principal na compreensão do território. Isto é, o espaço, dessa maneira, é resultado de processos e contém uma estrutura organizada por forma e funções que podem ser requalificadas historicamente em consonância com cada sociedade.

A forma seria o aspecto do visível, a função designa uma atividade esperada pela forma, mas não significa exatamente que a forma precisa executar essa atividade. A estrutura é a relação de todas as partes de um todo: o processo pode ser definido como uma ação que se realiza, a estrutura-social-natural é definida historicamente: nela, formas e funções são criadas e instituídas. As formas e as funções variam no tempo e assumem as características de cada grupo social. É uma concepção histórica e relacional de geografia e do espaço.

O processo é a ação que se materializa de modo contínuo, “o tempo são os processos, assim como as formas são as existências.” (SANTOS, 2021, p. 218), tendo o processo um resultado que implica tempo e mudança. Os processos se materializam numa estrutura social e econômica, resultado desse, de contradições internas. Assim, considerando esses processos um conjunto, podemos analisar os eventos espaciais na sua totalidade.

O espaço deve ser considerado como uma totalidade, a exemplo da própria sociedade que lhe dá vida (...) o espaço deve ser considerado como um conjunto de funções e formas que se apresentam por processos do passado e do presente (...) o espaço se define como um conjunto de formas representativas de relações sociais do passado e do presente e por uma estrutura representada por relações sociais que se manifestam através de processos e funções (SANTOS, 1978, p. 122).

Uma das formas que se pode analisar o território é por meio, dos estudos das diversas etapas, agentes e lugares que compõe o sistema capitalista, revelando assim, para nós o uso capitalista do território, se fazendo importante “a espacialidade da produção-distribuição-troca-consumo como movimento circular constante” (MORAES, 1985, p. 4). Assim, vemos revelado as formas, funções, estruturas e processos que vão criar divisões territorial do trabalho e, assim, podemos compreender como os lugares ao mesmo tempo se diferenciam, e se moldam e resistem aos impulsos globais (RIBEIRO, 2005).

Conforme Santos (2021), o espaço é organizado socialmente, espaço e natureza são sinônimos, o autor faz a ressalva desde que a natureza seja considerada como uma instância

transformada, conforme Marx cunhou uma segunda natureza. O espaço, dessa maneira, correspondera as transformações provocadas pelos seres humanos.

O espaço reproduz a totalidade através das transformações determinadas pela sociedade, modos de produção, distribuição da população, entre outras necessidades, desempenham funções evolutivas na formação econômica e social, influencia na sua construção e também é influenciado nas demais estruturas de modo que torna um componente fundamental da totalidade social e de seus movimentos (SANTOS, 2021).

O espaço pode ser compreendido, como o conjunto de lugares formando porções do espaço produtivo e de consumo. Como já visto anteriormente, forma, função e estrutura são indispensáveis para a compreensão da totalidade e do espaço; isso sem mencionar outros elementos essenciais como: divisão social do trabalho, urbanização e sistema de fluxos, pois todos esses fatores têm influência na forma como o espaço é organizado.

A noção de totalidade é inseparável da noção de estrutura, sem o que estaremos trabalhando com uma totalidade cega e confusa. Como a totalidade de que falamos é a totalidade social, as estruturas correspondentes são as estruturas sociais. (SANTOS, 2021, p. 2019).

Podemos então, “(...) assim ver que as noções de totalidade, escala, sistema e tempo, são categorias imbricadas” (SANTOS, 2021, p. 2019), assim sendo a noção de escala é a de frações do espaço, no espaço total, como nos diz, Santos (2021) o acontecer social, depende de cada fração social dos lugares.

O território aparece como uma plataforma onde o capitalismo se expande enquanto o Estado empobrece, perdendo suas capacidades de autossuficiência de criação de serviços sociais. Ocorrendo no território uma apropriação da mais-valia, uma desvalorização dos objetos técnicos, e ações controladas pelo Estado e supervalorização dos recursos destinados as grandes empresas, principalmente nos países de terceiro mundo. O território é o palco da proliferação do capital, espaço apropriado pelos agentes do capital através da divisão social do trabalho.

No Livro *Espaço e Sociedade* (SANTOS, 1979), a forma aparece como uma condição da história. Santos nos diz, que as formas são heranças das divisões do trabalho realizados no passado, e as formas novas como uma exigência funcional da divisão do trabalho atual. As formas, que apresentam um significado diferente do lugar, representam uma acumulação de tempo e sua compreensão depende do que foram as divisões do trabalho. Portanto;

Seria impossível pensar em evolução do espaço se o tempo não tivesse existência no tempo histórico, (...) a sociedade evolui no tempo e no espaço. O espaço é o resultado dessa associação que se desfaz e se renova continuamente, entre uma sociedade em movimento permanente e uma paisagem em evolução permanente. (...) Somente a partir da unidade do espaço e do tempo, das formas e do seu conteúdo, é que se podem interpretar as diversas modalidades de organização espacial (SANTOS, 1979, pp. 42-43).

Assim, para Milton Santos, o espaço é o resultado do desenvolvimento das forças produtivas, das relações de produção e das necessidades de circulação e distribuição. As regiões e os lugares não dispõem de autonomia, porém, sendo funcionais na totalidade espacial, influenciam no desenvolvimento do país; já a urbanização é resultado de tais processos historicamente determinados como localização geográfica seletiva das forças produtivas e das instâncias sociais.

Importante percebemos a cidade como uma totalidade, independente do seu tamanho ou localização. Precisamos compreender a cidade como um lugar da produção e reprodução social e como o lugar da própria vida. A cidade sendo esse lugar de coexistência dos diferentes, abrigando uma multiplicidade de redes, fluxos, conexões, projetos, representações e interpretações.

Hoje com o mundo globalizado e a economia transnacionalizada (CATAIA, 2001), operam fluxos de capitais financeiros que atravessam as fronteiras, com as oportunidades de fluidez oferecida pelo meio técnico-científico e informacional (SANTOS, 1997b) – as modernizações no transporte e das comunicações são exemplos desse processo, que possibilita a unificação técnica do planeta. Nesse período marcado pela velocidade, e de encurtamento das distâncias entre lugares, os territórios mantêm influências mútuas.

## **2.2 NEXOS DA ECONOMIA POLÍTICA DA CIDADE**

Procuremos, nessa pesquisa preocupar-nos em verificar o poder do capital e sua influência sobre o modelo de desenvolvimento territorial adotado pelo Estado, tendo como base o território-nação (SANTOS, 2014) como um elemento fundamental, para que possamos compreender as estratégias de expansão do sistema capitalista.

Em uma análise das problemáticas urbanas, é primordial partir da indissociabilidade histórica da formação socioespacial (SILVEIRA, 2011) que nos diz como o território é usado ao longo da história. Primeiramente precisamos definir o território usado (SANTOS, 1997a), esse que inclui todos os agentes.

A história se produz com todas as empresas, as instituições, os indivíduos, independentemente de sua força diferente, apesar de seu poder desigual. Não é uma coisa inerte ou um palco onde a vida acontece, mas um quadro de vida, híbrido de materialidade e interação social (SILVEIRA, 2011)

Conforme Silveira (2011), se tem uma superposição de divisão do trabalho que essa revela a forma de como o território é usado, tratando de uma permanente reconstrução do território.

Utilizamos uma abordagem para estudar o uso do território através das técnicas utilizadas no espaço geográfico. Segundo Santos e Silveira (2001) as técnicas, a materialidade e seu uso seriam as bases de uma periodização do território usado:

Na medida em que são representativas das épocas históricas, as técnicas (e não apenas a tecnologia, e sim todas as formas de técnicas, com ênfase nas que hoje têm embutida a ciência e a informação – uma técnica informacional e não pura tecnologia), funcionando solidariamente em sistemas, apresentam-se assim como base para uma proposta de método. Esses sistemas técnicos incluem, de um lado, a materialidade e, de outro, seus modos de organização e regulação. Eles autorizam, a cada momento histórico, uma forma e uma distribuição do trabalho (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 20).

A categoria de formação socioespacial, se faz importante de ser compreendida como uma instância mediadora, entre o modo de produção e os lugares, proposta essa de Santos (2005b, p. 28) que afirma que “os modos de produção se tornam concretos sobre uma base territorial historicamente determinada.”

No Maranhão, conforme Santana (2018), a localização de instalações portuárias se dá em função da exploração do minério de Carajás, no sudoeste do estado do Pará, e ao avanço das relações de produção capitalista no campo durante o governo do General Ernesto Geisel (1975-1979). Esses processos que foram inseridos para a implantação de grandes polos, principalmente na Amazônia, conforme definido pelo II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND).<sup>13</sup>

Este projeto de desenvolvimento nacional, esteve articulado a uma demanda do capital externo por recursos naturais e de energia, através da exploração de países da periferia do sistema mundial, daí ideia de ter grandes projetos na região Amazônica;

Veio o II Plano Nacional de Desenvolvimento, e o rosto do governo militar não precisava mais da máscara falsamente nacionalista, pois aprofundava-se ainda mais a internacionalização da economia brasileira e dos recursos naturais da Amazônia ao grande capital estatal/nacional e estrangeiro. (DE OLIVEIRA, 2016).

Ainda conforme Santana (2018), com esses processos se alterou a relação que a cidade de São Luís possuía com seus portos naturais e rampas de desembarque, com destaque para o

---

<sup>13</sup> O II Plano Nacional de Desenvolvimento, também chamado II PND, por determinação constitucional havia uma obrigação de todo novo governo lançar um plano nacional de desenvolvimento, foi um plano econômico brasileiro, lançado no final de 1974.

cais da Praia Grande, localizado em São Luís do Maranhão, que hoje abriga um terminal hidroviário que transporta passageiros para Alcântara. Esse cais foi, por muito tempo, a principal rota de comércio do estado sendo o principal porto da cidade até a construção do Itaqui. Essa expansão e modernização do cais, e instalações de estruturas modernas permitiu atender ao aumento da demanda de Carajás, de modo que há exigência para uma renovação da materialidade no território. Cidade e porto são espaços estratégicos da instrumentalização e reorganização capitalista do espaço para atender à exigência de uma nova divisão internacional do trabalho.

A área em que foi implantado o Porto do Itaqui está afastada do centro histórico antigo, centro comercial de São Luís, e do restante do município de São Luís pelo Rio Bacanga. Conforme a EMAP (2014) a população iniciou o núcleo de ocupação na área conhecida com Itaqui-Bacanga- a partir do final da década de 1960, na mesma década, as obras do Porto já haviam sido iniciadas. Ao longo dos anos, o crescimento da área, aconteceu de forma desordenada, com conglomerados urbanos avançando sem planejamento e carentes de infraestrutura, contribuindo para as atuais características de precariedade e problemas dos bairros.

As transformações político-econômicas, em conjunto com todos os avanços materiais que ocorrem nos anos 1970, desencadearam diversas metamorfoses na organização espacial de várias partes do mundo. Os deslocamentos de unidades produtivas dos países desenvolvidos para os países em desenvolvimento contribuíram para que a circulação passasse a ser um ponto crucial para estratégias das grandes corporações empresariais.

O Porto do Itaqui foi criado e continuamente modernizado para responder a padrões logísticos de corredores de exportação das chamadas *commodities* e à regulação do comércio marítimo brasileiro/mundial. O Porto se constituiu em meio a destruição da comunidade pesqueira do Boqueirão (SANTANA, 2018). Regiões perdem o comando sobre o que acontece nelas, fazendo com que se engendre uma fragmentação territorial. “[...] as novas vocações regionais são amiúde produtoras de alienação, pela pressão da ordem global sobre as populações locais” (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 105-106). Considero essa denominação como compreendida sobre o Porto do Itaqui, constituindo uma alienação do território.

Passados mais de trinta anos de sua criação e a despeito de sua condição de porto público, o Porto de Itaqui permanece afastado da vida e da gestão pública da cidade, conformando, assim, um universo urbano-portuário segregado, uma cidade a ver navios (SANTANA, 2010).

Conforme Cataia (2001) os objetos técnicos respondem a uma racionalidade externa aos lugares. Essa racionalidade compreendida na formação do objeto técnico do Porto do Itaqui, como estamos demonstrando, e apesar de um porto público, as ações de comando vêm de agentes externos ao lugar, no caso fora do Maranhão.

Ainda conforme Cataia (2001) essa ingerência nacional, provoca nos lugares, “guerras fiscais” já que a atração de tais empresas e empreendimento aos estados e municípios, precisam de criação de normas nos lugares para a territorialização das empresas transnacionais. À título de exemplo, recorreremos à Adriance (1996) segundo a qual, a Alumar para se instalar em São Luís, obteve inúmeros benefícios oriundos do Governo do Estado do Maranhão, dentre os quais pode-se mencionar a concessão de terras (terras devolutas de mais de 3 mil hectares), ampliação do Porto do Itaqui para melhorar o escoamento da produção, além da isenção de 10 (dez) anos de imposto de renda.

### **2.3 PERIODIZAÇÃO DA CIDADE DE SÃO LUÍS EM RELAÇÃO AO PORTO DO ITAQUI**

O crescimento da grande São Luís baseou-se na política de desenvolvimento iniciada na década de 1960, com destaque para a construção do Porto do Itaqui em 1973, do Distrito Industrial de São Luís em 1980, para a implantação do Programa Grande Carajás, lançado efetivamente em 1982, e os empreendimentos da Alumar (ERM BRASIL, 2004). O Programa Grande Carajás foi regulamentado pelo Decreto-Lei nº 1.813, de 24 de novembro de 1980<sup>14</sup>.

Entre 1979 e 1982, 2.221 e 35 há (dois mil, duzentos e vinte e um hectares e trinta e cinco ares) foram desapropriados pela União (Decreto n. 82.242, de 11 de setembro de 1978) e destinados a, então, Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) para a construção das instalações ferroviárias e de apoio logístico do que formaria o complexo: de minas, estrada de ferro, Porto de Itaqui, Terminal da Ponta da Madeira e comercialização do minério de Carajás.

Conforme (ERM BRASIL, 2004) durante as décadas de 1970 e 1980, ocorreram as construções do terminal de embarque marítimo da Vale, para exportação do minério de ferro de Carajás; e da fábrica de alumina e alumínio do Consórcio de Alumínio do Maranhão (Alumar).

---

<sup>14</sup> Presidência da República- decreto-lei nº 1.813, de 24 de novembro de 1980. Disponível em: [Del1813 \(planalto.gov.br\)](http://del1813.planalto.gov.br) Acesso em: 31/10/2022

No mesmo período, com o objetivo de tornar a região um polo exportador e aproveitar as estruturas portuárias ali presentes, o Governo do Estado do Maranhão desenvolveu o projeto do primeiro Distrito Industrial do Estado, a ser implantado em área contígua ao Porto.

Além de contemplar projetos agropecuários de extração florestal, visava realizar a exploração dos minérios da região, integrando o restante do território à capital do estado do Maranhão. Para a consolidação do projeto, foram necessárias melhorias na infraestrutura, como a construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí, da Estrada de Ferro Carajás e do Terminal Marítimo de Ponta da Madeira esse localizado no complexo portuário do Itaqui, administrado pela Vale.

Conforme o Plano Mestre (2018), tal desordem na ocupação da região do Itaqui-Bacanga, foi agravado na década de 1970, quando ocorreu uma intensificação de migrações de trabalhadores para a viabilização de projetos agropecuários e madeireiros, assim como do Programa Grande Carajás e da construção das rodovias Belém-Brasília e Transamazônica.

Ainda conforme o Plano Mestre (2018) entre 1950 e 1970 a população da capital aumentou em aproximadamente 80%, ocupando o solo de forma desordenada e sem infraestrutura, tendo como exemplo as construções em palafitas nas áreas de mangue.

As redes são de grande importância para se constituir a fluidez da produção no espaço, a construção da avenida dos Portugueses na década de 1970, permitiu conectar diretamente o centro de São Luís, antigo motor econômico da cidade, com a nova área da economia criada, que é o Itaqui- Bacanga. Posteriormente, foi construída a Universidade Federal do Maranhão nessa área, e posterior, as instalações da Vale no Porto do Itaqui.

O projeto contemplava a área de mineração de ferro na Serra do Carajás e, ao articular usina-ferrovia-porto, induziu o desenvolvimento da região como um todo, inclusive do entorno do Porto do Itaqui (BRASIL, 1980). Atualmente, pretende-se a expansão desse sistema por meio do Projeto Carajás S11D<sup>15</sup>, executado nos estados do Pará e do Maranhão, que visa aumentar a atividade de mineração de Carajás e a infraestrutura necessária para a logística de escoamento dessa produção, fomentando consequentemente a expansão do Complexo Portuário de São Luís.

Entretanto, conforme o Plano Mestre (2018), o acesso às instalações do Porto já era realizado pela via atualmente conhecida como a avenida Engenheiro Emiliano Macieira. Ao

---

<sup>15</sup> O projeto traz soluções como o sistema *truckless*, que substitui os tradicionais caminhões fora de estrada por correias transportadoras e reduzirá em cerca de 70% o consumo de diesel. Os investimentos em inovação, aliados à experiência da Vale no setor, possibilitam uma operação de maior eficiência e menor impacto ao meio ambiente. (Vale)

longo do tempo, o entorno desta avenida foi expandindo de diferentes formas, tanto por ocupações residenciais quanto por armazéns de cargas movimentadas pelo Porto, principalmente fertilizantes e, posteriormente, por empresas de equipamentos de apoio à atividade portuária. A partir de 2008, com a duplicação da avenida Engenheiro Emiliano Macieira, conhecida como o novo trecho da BR-135, deu-se um fortalecimento desse eixo como acesso principal ao Porto, fomentando, então, novas áreas de ocupação no território do município. O desenvolvimento da área ao sul do Porto, destinada à indústria, deu-se principalmente a partir dos anos 1990, nas áreas contíguas à avenida Engenheiro Emiliano Macieira.

Ou seja, novas dinâmicas dos circuitos nos lugares, além de dotarem o espaço de novas formas geográficas, podem igualmente atribuir novos usos, conteúdos e valores aos já existentes nesses subespaços e nas dinâmicas de sua economia política.

As cidades portuárias apresentam processos de desorganização do espaço e redefinição de funções decorrentes sobretudo da introdução de novas técnicas e da necessidade do mercado globalizado. Monié (2006, p. 979) afirma que as dinâmicas portuárias sempre estiveram associadas a reorganização mundial dos espaços produtivos e ao surgimento de dinâmicas comerciais específicas. Ainda conforme Monié (id.), os portos não podem ser pensados apenas do ponto de vista técnico e operacional, já que eles devem estar a serviço de um projeto de desenvolvimento.

Essa enorme quantidade de processos político-econômicos e espaciais se movimenta a partir do imperativo da competitividade e localização nos territórios considerados portadores de vantagens locais e comparativas, logo mais aptos para acolher objetos técnicos, como as instalações portuárias.

Partido disso, o Estado se torna um agente central na organização territorial, o Estado-Nação (SANTOS, 2014), esse se revela um mediador entre o mercado mundial e a sociedade local, o Estado que pode impor a redução da influência que o mercado mundial tem sobre o lugar.

## **2.4 NEXOS DE COOPERAÇÃO**

Conforme Federico (2005), os agentes que operam nos circuitos espaciais produtivos, principalmente as grandes empresas, através da criação de fixos e de normas para a realização

acelerada dos fluxos, criam solidariedade e círculos de cooperação. Exemplo disso é a estrada de Ferro Carajás. A viabilização dessa fluidez territorial facilita a ação das grandes empresas, que utilizam o território como recurso (SANTOS, 1997a).

Uma dessas ferrovias, administradas pela VLI Logística, é a Ferrovia Norte Sul, Tramo Norte. A importância da Ferrovia Carajás aumenta ainda mais para a empresa já que ela faz conexão exatamente com o Tramo Norte da Ferrovia Norte Sul, administrada por uma empresa em que a Vale tem uma boa porcentagem de ações. Dessa forma, as operações de integração são facilitadas e a logística dos processos se tornam mais práticos para a empresa transnacional, no caso a Vale.

Atualmente, a cidade de São Luís continua a ser modificada por conta do Porto do Itaqui, sendo um dos exemplos mais notórios a instalação de um novo distrito industrial pelo Governo do Estado, com 220 hectares, no intuito de atrair mais empresas para o entorno do Porto.

Inaugurado em 2018, o distrito industrial acolheu um dos maiores empreendimentos do Estado do Maranhão: o Centro de Distribuição do Grupo Matheus. 32 empresas demonstram interesse em se instalar, no distrito industrial, em 2018, não tivemos confirmação se já foram instaladas.

O Governo do Maranhão garante ao Parque Empresarial serviços de infraestrutura com ligação de água, energia, internet, serviços públicos, ruas pavimentadas, locais para descarte e tratamento de resíduos, estacionamento de grande porte e portaria. O Governo também estimula a instalação de empresas na área ao comercializar os terrenos a custo abaixo do valor de mercado<sup>16</sup>. Entre os empreendimentos que serão instalados, estão centros de distribuição de atacado e varejo, empresas de material de construção, fábricas de cimento, móveis, centros de logística e distribuição, galpões de armazenagem, geração de energia e gás, terraplanagem e, o Plano previa investimentos de até R\$ 4,5 bilhões até 2019.<sup>17</sup> não obtivemos os dados se o plano foi seguido.

Desse modo, as dinâmicas do Porto do Itaqui criam transformações nos sentidos e geometrias dos vários circuitos espaciais produtivos onde o Porto está inserido, podendo se apresentar como eventos geográficos aos lugares, dotando-os de novas materialidades, como o distrito industrial.

---

<sup>16</sup> O Imparcial, 32 empresas se instalaram no novo distrito industrial, Disponível em : [32 empresas se instalarão no Novo Distrito Industrial | O Imparcial](#), Acesso em : 18/08/2022

<sup>17</sup> Não obtivemos os dados para informar qual valor foi investido no decorrer do Plano.

### **CAPÍTULO 3 - A INSERÇÃO COMPETITIVA DO BRASIL NA GLOBALIZAÇÃO E A LEI Nº 8.630/1993 DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS DE 1993**

O espaço e o tempo não são estáticos, temos que considerar que os valores produzidos e característicos dos lugares, além de se originarem da troca com outros lugares, sofrem grandes alterações ao longo dos períodos, o nosso tempo moderno que se difunde no território necessita da criação de discursos, que tenham aceitação coletiva destas implantações técnicas sobre a vida dos lugares. Devido a essas características do presente, torna-se viável reconhecer a existência de processos que articulam o desvendamento da matéria, pelo avanço da tecnociência, a capacidade adquirida pela ação dominante de intervir na sociabilidade (RIBEIRO, 2013). As especializações criadas nos lugares, do ponto de vista da produção material, criam-se nova divisão territorial do trabalho, gerando uma maior necessidade de circulação, que vai se tornar acelerado, no território brasileiro a medida que o capitalismo avança nos lugares. “A noção de escala é, então, essencial, para compreender a diversidade e o choque entre intencionalidades em diversos níveis (...)” (SANTOS,1997c, p.82). Cada escala vai ter sua intencionalidade no espaço, o nível de intencionalidades da firma, é um, do Estado é outro.

#### **3.1 ESTADO COMO MEDIADOR**

Harvey (2004) nos diz, que o Estado é um agente mediador no processo de negociação das especialidades. Na qual as empresas, principalmente as transnacionais (CATAIA, 2001) que estruturam os circuitos produtivos mais globalizados, exigem dos Estados a adequação dos lugares, para que o lugar se comporte como um complexo de recursos em que se assente a atividade comercial ou produtiva das grandes empresas.

O Estado é um agente central no processo de tornar concreto uma nova divisão territorial do trabalho, essa voltada no crescimento econômico do lugar, para atender a uma demanda internacional, voltada as empresas transacionais voltadas ao uso do território (SANTOS, 1997a), o Estado promovendo o processo de modernização do lugar, o que procuramos analisar nesse trabalho.

Conforme Correia (1995), o estado pode atuar de forma racional, de modo a criar condições para que a sociedade capitalista possa se reproduzir e viabilizar o processo de

acumulação do capital. Exemplo disso pode ser notado, como a construção de redes (pontes, estradas etc.) para a normatização do espaço. E construções de objetos técnicos (Portos, aeroportos etc.) para a reprodução capitalista.

Santos (2014) nos diz que no espaço no Terceiro Mundo, se dá entre o Estado-Nação, aceitando um modelo de crescimento orientado para fora, o Estado e a Nação perdem o controle sobre as sucessivas organizações do espaço. O Estado passa a preparar o caminho para que os “modernizadores” possam instalar-se e operar. Santos (2014, p.46).

As estruturas dos gastos públicos transformam-se, orientando-se de preferência para a construção de infraestruturas, transportes ou bens públicos, os quais servem mais, melhor e mais barato as empresas modernas que a população. Isso sem mencionar os subsídios diretos, como a isenção de impostos, baixas de juros, exportação protegida e financiada etc.

Para análise dos sistemas políticos federativos do Estado brasileiro, mostra-se importante o entendimento das diferentes solidariedades federativas, sendo essas verticalmente, ou seja, entre os entes federativos de níveis distintos, como; União, estado e municípios, criando assim arranjos horizontais articulados dentro de uma mesma instancia de intervenção, ou seja, entre municípios ou entre estados. Fazendo assim uma contribuição para o processo histórico de uma formação socioespacial do território.

A tendência atual é no sentido de uma união vertical dos lugares. Créditos Internacionais são postos à disposição dos países e das regiões mais pobres, para permitir que as redes se estabeleçam aos serviços do grande capital (SANTOS, 1997 a, p. 228)

Conforme Castillo (2010), com a logística, sendo essa uma manifestação hegemônica da circulação no período histórico atual, ela se torna uma prioridade para o agente público e estratégia para as grandes firmas para conferir a fluidez no território e racionalidade aos circuitos espaciais produtivos (SANTOS; SILVEIRA, 2001). Esses fatores sendo primordiais na globalização atual, sendo imprescritível na realização da produção em escala global.

Conforme Arroyo (2017), as condições de circulação são tão importantes quanto as condições de produção. Assim sendo, as pressões das empresas para a existência e a eficácia de uma rede de transportes e comunicações quando decidem estabelecer-se num lugar. Os sistemas viários que vão garantir uma circulação rápida, fazendo assim uma transformação do produto em consumo, em mercadoria, em capital realizado.

Conforme Santos (2001), a exigência de fluidez flexibiliza fronteiras em busca de eliminar obstáculos e maior conexão entre os lugares, isto é, entre os espaços da produção, da circulação e do consumo, no sentido de viabilizar a mobilidade dos capitais. No limite, as

modernizações portuárias, mediante as formas políticas e econômicas assumidas, aumentam a competitividade entre os lugares.

A circulação é o tema de maior enfoque nessa pesquisa em razão do Porto do Itaquí ser um impulsionador das mercadorias, sendo também um objeto técnico, que faz a circulação dos fluxos de mercadorias, se constituindo, portanto, uma das estruturas cruciais das relações entre mercado regional e a mundialização. A circulação, tem um papel importante dos circuitos produtivos, se mostrando fundamental para a compreensão das etapas do processo entre si: produção, distribuição, troca e consumo. Os fluxos que acabam por conduzir o produto do circuito por cada etapa do processo produtivo, até completar todo o processo de valor da mercadoria e o processo de acumulação e captura de sua mais-valia.

A circulação nos permite entender as dinâmicas da repartição das atividades entre os lugares, já que a produção se estende além de si, trazendo determinação a totalidade do processo. Conforme Arroyo (2006) a crescente circulação, se explica em grande parte pelas novas condições técnicas e políticas que os territórios nacionais oferecem e uma base material adequada para aumentar a fluidez territorial. A autora continua, embora a economia internacional possa ser hoje em dia mais aberta e interdependente, ainda é formada por unidades de escala nacional: o território dos Estados. Continuará dependendo do tipo de inserção externa que cada uma dessas unidades nacionais possa atingir, fato esse que se relaciona com a divisão internacional do trabalho.

A divisão internacional do trabalho é uma construção histórico-geográfica que mostra o caráter desigual do processo de desenvolvimento capitalista, isto é, a existência de relações de subordinação entre países. Esse caráter desigual é permanente, mudando sua feição segundo o período histórico. (ARROYO, 2006).

Para Harvey (1989), o transporte marítimo sofreu uma revolução, com o aumento da capacidade dos navios, com isso obteve ganho de velocidade e a diminuição do custo do frete, e como consequência a importância das trocas é cada vez maior, elas se avolumam e se intensificam. Na atualidade, os diversos modais coexistem nos territórios, e o que os diferenciam é o espaço na vida social e econômica dos países e/ou região e seu grau de modernização, que possibilita a conectividade crescente com a globalização, constituída na forma de redes.

### 3.2 INSERÇÃO DO BRASIL NO COMERCIO INTERNACIONAL

Milton Santos, em seu texto seminal *Os espaços da globalização* (2014), no livro *da Totalidade ao lugar*, nos diz, que os espaços se convertem em um dado da regulação, seja pela horizontalidade (o processo direto da produção) ou seja na verticalidade (os processos de circulação). As formas geográficas (objetos técnicos) nos lugares requerem uma adaptação permanente das formas e das normas. As normas são criadas em vários níveis geográficos e políticos, são dadas a fatores externo ao lugar, pela mundialização das técnicas. Os espaços requalificados atendem sobretudo aos interesses dois agentes, hegemônicos da economia e da sociedade.

Como a internacionalização financeira que ocorreu principalmente dos anos 1970 no capitalismo mundial por meio do meio técnico científico- informacional (SANTOS, 1997b), as operações financeiras atingem o mais alto grau de mobilidade.

As firmas atuam nos diversos territórios e fomentam mudanças diretas e/ou indiretas nos territórios. Os governos, por sua vez, para terem uma maior entrada no sistema mundial sucumbem as exigências dos grandes capitais e concedem regalias para as grandes firmas, organizam os seus territórios com a grandes obras de infraestruturas, criam novas normas e introduzem novas políticas de incentivos em busca de atrair os interesses das empresas hegemônicas.

Os portos, como objetos dinâmicos que integram espaços racionais, onde o lugar cria normas e acordos são firmados, e as estratégias logística das grandes empresas são colocados em prática, as estruturas portuárias exercem uma importante função de serem pontos de conexão com os outros lugares, por isso são objetos que sofrem bastante influencia externas. Da mesma, forma, os portos também podem ser influenciados pelos espaços de que fazem parte, já que eles são da história dos territórios.

Os fluxos materiais e imateriais, possuem particularidades distintas, possuindo assim uma mobilidade diferente no espaço, e necessitam de algumas condições técnicas para sucederem de forma dinâmica. O crescimento constante dos fluxos nos espaços desencadeia transformações, conforme Santos (1997a, p.274).

Uma fluidez que deve estar sempre sendo ultrapassada é responsável por mudança brutais de valor dos objetos e dos lugares. Mas a fluidez é sempre relativa, uma mesma área podendo ser comparada a uma outra ou a um seu momento anterior. Capacidade de atrair atividades competitivas depende de uma renovação técnica tanto mais significativa quanto maior a defasagem.

A função dos lugares é imposta pelo modo de produção, tornando um espaço que se realiza a partir de necessidades exteriores ao lugar. Desse modo, a região se apresenta com uma certa agilidade devido a velocidade dos fluxos de informação e de mercadorias a ela externa.

O comércio internacional depende cada vez mais do transporte marítimo, visto que esse meio de transporte marítimo era responsável, em 2012, por aproximadamente 90% do transporte internacional de cargas (MONIÉ, 2012). Sendo assim responsável pela maioria dos fluxos de bens materiais do mundo, articulando-se também a outros modais, como estradas e ferrovias etc.

Com o processo de globalização marcado pela difusão do meio técnico-científico e informacional (SANTOS, 1997b) houve o aumento da circulação de mercadorias, pessoas, capitais e informação no Brasil, ao final da década de 1990, para responder aos imperativos do mercado global e as tendências mundiais. Também houve a modernização do setor portuário com a implementação dos contêineres, impondo transformações substanciais ao sistema portuário.

Procuramos entender o Porto como um componente de elevada importância da demanda dos fluxos atuais. As grandes embarcações com suas estações e serviços e a containerização viabilizam a rapidez do tempo curto. Para Harvey (1989), o transporte marítimo sofreu uma revolução, com o aumento da capacidade dos navios, com isso obteve ganho de velocidade e a diminuição do custo do frete, e como consequência a importância das trocas é cada vez maior, elas se avolumam e se intensificam.

Conforme Monié (2006), os custos dos transportes marítimos eram muitos altos, porém com a modernização nos anos 1990 a partir do incremento dos contêineres, a estrutura portuária teve um avanço significativo de diminuição de preços dos serviços e se tornou mais rápido a alocação nos navios. Com isso, os navios passaram a ficar menos tempo parados nos portos e os custos diminuíram, tanto de frente como de espera.

Ainda conforme Monié (2021), com a adoção de um novo método nos anos 1990, o Brasil se tornou mais competitivo no mercado mundial marítimo mediante a concessão de terminais a iniciativa privada que teve por ambição diminuir os custos e aumentar a eficiência dos portos diante do imperativo de fluidez imposto pelas empresas.

No período atual, o sistema portuário pode ser entendido, como afirma Silveira (2008), segundo uma “lógica de Estado” e uma “lógica corporativa”. Por conta da reestruturação produtiva na década de 1990, o sistema portuário brasileiro, com a extinção da Empresa de

Portos do Brasil S.A. (Portobrás)<sup>18</sup> passou por grave crise, sendo assim criada a Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 8.630/1993). Conforme Monié (2011), a Portobrás nunca conseguiu elaborar uma política nacional coerente.

A referida Lei dos portos sinalizou uma reestruturação das atividades portuárias baseadas em desregulamentação, descentralização e desfederalização, fazendo com que os portos brasileiros fossem explorados de maneira mais ampla pelos governos estaduais e pela iniciativa privada.

Com a Lei de Modernização dos Portos (Lei no 8.630/1993), o governo passou o controle dos portos às administrações portuárias estaduais e às companhias docas, e buscou apoio e investimento do setor privado por meio de concessões e arrendamentos. Com isso, ocorreram várias reformas institucionais, aumentando o envolvimento privado nos portos. (CAMPOS NETO, 2011)

Esse foi o caso do Porto do Itaquí. O modelo de gestão da EMAP caracteriza-se como *landlord*, em que a Autoridade Portuária é responsável pela administração do Porto e pelo fornecimento de condições satisfatórias de infraestrutura portuária, transferindo à iniciativa privada as operações portuárias.

A divisão dos investimentos nos portos brasileiros depois da Lei de Modernização dos portos ficou, portanto, entre o setor privado, responsável pelos investimentos em equipamentos e pela recuperação e manutenção das instalações portuárias, e o Estado, responsável pela construção e manutenção da infraestrutura portuária. Assim, o investimento governamental no setor permanece como parcela fundamental, dados os altos montantes de investimentos necessários para superar as deficiências existentes. Isto sem esquecer o papel essencial do governo como planejador (MARCHETTI; PASTORI, 2006).

Conforme Santos (2001), o período atual orientado pelo imperativo da fluidez e da competitividade, forjando espaços de racionalidade econômica, favorece os fluxos livres de capitais, destruindo e subordinando os demais fluxos. Desse modo, o Estado é fortalecido no sentido de dirigir os investimentos públicos aos interesses privados, ao tempo em que a iniciativa privada não redistribui os ganhos auferidos com a exploração dos serviços portuários.

---

<sup>18</sup> A Empresa de Portos do Brasil S.A. (Portobras) foi uma empresa pública brasileira que administrava os portos do governo federal e auxiliava na execução da Política Portuária Nacional. Criada em 1975, a empresa foi extinta em 1991.

### 3.2.1 FATORES NEOLIBERAIS

Importante contextualizar que o Brasil no governo de Fernando Collor de Mello (1990-1992) abre sua economia sob os auspícios do neoliberalismo, seguido de uma política de desestatização e privatização de empresas estatais. O sistema portuário brasileiro era administrado pela Portobrás e o presidente Collor em 1990 assinou o decreto que “extinguiu” a Portobrás e outros órgãos federais.

Segundo Harvey (2004), o neoliberalismo surge nos anos 1970 justamente como uma resposta à sobreacumulação<sup>19</sup>, sendo as privatizações parte de um mecanismo para proporcionar lucros aos capitalistas, em um processo liderado pelo imperialismo norte-americano e que Harvey (2004, p. 124) denominou de “acumulação por espoliação”: “o que a acumulação por espoliação faz é liberar um conjunto de ativos [...]. O capital sobreacumulado pode apossar-se desses ativos e dar-lhes imediatamente um uso lucrativo”.

Conforme Dardot e Laval (2019) o neoliberalismo não se trata somente de políticas econômicas monetárias e de austeridade, de mercantilização das relações sociais, seria uma racionalidade política, que se instalou mundialmente, e que consiste em impor a lógica do capital aos governos, à economia, à sociedade e ao próprio Estado o que se alimenta e se radicaliza por meio de suas próprias crises.

Conforme Federico (2014) nos diz que a relação indissociável entre o imperativo das políticas neoliberais, o predomínio da lógica financeira (pública e privada) e a emergência das tecnologias da informação e comunicação, sob o motor da acumulação, tem um resultado na gradativa mundialização da produção, tratando assim, como uma maior integração funcional de comando.

---

<sup>19</sup> Conforme Marx (2013), a sobreacumulação é um conceito, que define que a situação de sobreacumulação se dá quando um/uns investidor, ao não ter expectativas de lucro que consideram suficiente, opta por deixar de reinvestir o seu capital e a mais-valia, acumulando-se sem fins lucrativos.

## **CAPÍTULO 4 - FLUIDEZ E COMPETIVIDADE NO TERRITÓRIO MARANHENSE**

Os Portos não podem ser entendidos por si só, pois eles são objetos técnicos da interação de intencionalidades, locais, regionais, nacionais e internacionais que se estruturam de formas diferentes no tempo e no espaço. Por isso a necessidade de fazer uma periodização nas nossas análises para compreendermos as especificidades dada na totalidade, Santos (1997b) “pelo fato de que a divisão territorial do trabalho é, claramente, função do tempo histórico”. Um caminho para entender a dinâmica territorial do estado do Maranhão pode ser por meio da análise dos circuitos espaciais de produção e cooperação (SANTO; SILVEIRA, 2001). Consideramos, nesse caso, aqueles circuitos vinculados ao mercado externo e interno do estado do Maranhão, para discutir como o território maranhense é um importante nó de exportação e importação por meio do Porto do Itaqui, com fluxos mercantis expressivos, tanto nacional como internacional de suas operações. A multiplicidade de empresas privadas, bem como a variedade de redes e fluxos existentes no Porto do Itaqui precisam ser considerados para entendermos a inserção do Brasil e, em particular, do Maranhão, no processo de globalização, e as novas divisões sociais e territoriais do trabalho engendradas.

### **4.1 CIDADE COMO TOTALIDADE**

Os tempos atuais os arranjos produtivas são mais flexíveis, esses arranjos que foram transformando o espaço econômico global em pontos especializados na elaboração das partes do todo, a conexão desses pontos especializados chamamos de redes produtivas, funcionando de maneira fluida com a redução dos custos de produção e mercadorias e maior agilidade, assim, os Portos, aeroportos viabilizam a circulação de pessoas, mercadorias e capital, e se inserem-se como o meio estratégico para que a cidade seja a junção dessas partes dispersas do mundo. Conforme Santos (1997c) como a evolução das engenharias nos lugares, a própria noção de tempo muda: tempo da produção, o tempo da circulação, o do consumo e da realização da mais valia. Com as condições criadas pelo Estado para facilitar a circulação, e com isso se altera a relação do trabalho com o capital. “Assim podemos trabalhar o casamento indissolúvel entre as noções de tempo e espaço” (SANTOS, 1997c, p.82).

O capitalismo nos tempos atuais mundializa as relações econômicas, fazendo movimentos de expansão nos lugares, e chegando com rapidez em lugares externo, e assim criando circuitos espaciais produtivos cada vez mais complexos e aumentando o número de

agentes inseridos no sistema. A cidade se torna, então, o elo central de articulações entre a atividades portuárias e os mercados, participando assim de condições capazes de contribuir no desenvolvimento local. Segundo Harvey, “construir uma capacidade para o aumento da eficiência da coordenação no espaço e no tempo é uma das maiores características da urbanização capitalista” (HARVEY, 1989, p.22).

Além de condicionar a construção de especializações, essa nova estruturação segmenta o território. Os compartimentos mais ativos são aqueles mais aptos aos produtos exigidos pelo chamado mercado mundial. Porque é preciso ligar num único processo as parcelas do trabalho desenvolvidas em lugares distantes, impõe-se mais cooperação entre pontos do território e a circulação ganha um novo ímpeto. “Alargam-se os contextos ao mesmo tempo em que as regiões perdem comando sobre o que nelas acontece, contribuindo para uma verdadeira fragmentação territorial. [...]” (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 105-106).

Harvey (2004), em uma perspectiva marxista, nos chama atenção para o movimento existente no sistema capitalista referente às transformações no meio urbano para a acomodação do próprio funcionamento e estruturação do sistema.

Um dos aspectos essenciais é a possibilidade de interconectar as tarefas e a integração informacional. Com a globalização, que “[...] constitui o estágio supremo da internacionalização, a amplificação em ‘sistema-mundo’ de todos os lugares e de todos os indivíduos, embora em graus diversos” (SANTOS, 2008, p. 45), constitui um dado relevante para compreensão dessa nova dinâmica econômica que altera profundamente as relações socioespaciais. Com base nas novas tecnologias da comunicação e informação se obedece a um novo padrão de trabalho, novas modalidades de atividades urbanas, a abertura de novos complexos de recursos, de novos espaços de acumulação de capital e de penetração sociais e arranjos institucionais capitalistas (regras contratuais e esquemas de propriedade privada) em formações sociais preexistentes que fornecem diversos modos de absorver os excedentes de capital.

É nessa perspectiva, que os portos e as cidades aparecem como espaços estratégicos no atual sistema produtivo e a perspectiva das cidades portuárias, onde o porto, longe de afastar-se da cidade, nela penetra cada vez mais se estreitando relações entre o porto e a cidade, materializando no sentido de que as relações entre Estados, sociedade e mercado permitiram aos capitais moveram-se de um lado para o outro entre as redes (estradas, pontes e etc.) fixando-se num local que lhe pareçam mais atrativos.

## 4.2 INVESTIMENTOS NO PORTO DO ITAQUI

Milton Santos, propôs que as modernizações, são transformações sucessivas na organização do espaço. Trata-se, aqui, partindo da teoria de Milton Santos, e como estamos tratando nessa pesquisa as modernidades no território, consideramos que são arranjos e ações, são variáveis que mudam de um período para o outro.

Conforme Silveira (2009) A modernidade é o resultado de um processo a qual o território incorpora ações centrais do no período histórico atual, por isso, a autora chama de modernidades no plural, já que cada época é definida pelas respectivas modernizações. O entendimento do espaço como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações (SANTOS, 1997a), dito isso, cada modernidade poderá ser interpretada a partir de seus objetos e de suas ações, isto é, das técnicas funcionando em sistemas.

Os geógrafos têm a necessidade de uma reflexão da totalidade do mundo, não só pela importância de reconhecer as dinâmicas que interagem no local com o global, mas para estabelecer quais intencionalidades atribuem razão para a organização social, política, econômica, e, sobretudo, cultura oriunda da relação entre os vários agentes e seus usos do território, Santos nos diz (1997a, p. 339):

A ordem global funda as escalas superiores ou externas às escalas do cotidiano. Seus parâmetros são a razão técnica e operacional, o cálculo de função, a linguagem matemática. A ordem local funda a escala do cotidiano, e seus parâmetros são a copresença, a vizinhança, a intimidade, a emoção, a cooperação e a socialização com base na contiguidade.

Os vetores externos, em contato com cada região, são muito maiores hoje, com o mundo globalizado no período técnico científico-informacional (SANTOS, 1997b), do que nas fases anteriores do capitalismo, tornando assim a região um espaço muito mais complexo e dinâmico. O tempo acelerado atual, modifica os eventos locais, fazendo com que a região ganha uma universalidade. É a partir dessa universalidade, que o Santos (1997a) diz, que se compreendem as realidades regionais, porque é de fora que vêm os impulsos globais (RIBEIRO, 2013).

Em 2015, o Porto do Itaqui, a partir de concessões recebeu investimentos públicos de R\$ 780 mil por meio do BNDES, beneficiado na segunda etapa do programa de investimento em Logística (PIL)<sup>20</sup>. Esse montante de recursos investidos no Porto foi destinado aos

---

<sup>20</sup> O Programa de Investimento em Logística (PIL) foi lançado durante a primeira gestão (2011-2014) da Presidenta Dilma Rousseff, no dia 15 de agosto de 2012. O BNDES foi o principal agente financiador do Programa. O PIL tinha como objetivo ampliar a infraestrutura e a logística referente à movimentação de cargas no Brasil.

Terminais de Uso Privado (TUPs) que, no caso do Itaqui, são para cargas do tipo granel sólido e líquido da empresa WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais Ltda.<sup>21</sup>

Entre 2015 e 2021, a EMAP investiu R\$ 494 milhões na infraestrutura do Porto. O aporte acompanhou mais de R\$ 1,6 bilhão de investimentos privados em terminais no mesmo período<sup>22</sup>(Tabela 1).

**Tabela 1:** Investimentos do Governo do Estado do Maranhão nos terminais administrados pela EMAP (ano de referência: julho de 2021)

MUNICÍPIO	INVESTIMENTO (R\$)	VALOR PAGO (R\$)
Alcântara	R\$ 13.674.012,96	R\$ 13.674.012,96
São José de Ribamar	R\$ 2.048.210,32	R\$ 2.048.210,32
São Luís	R\$ 479.229.660,00	R\$ 479.229.660,00
TOTAL	R\$ 494.951.883,28	R\$ 494.951.883,28

**Fonte:** Pró-Município

**Autores:** Felipe Desiderio, Carlos Eduardo Nobre

Até julho de 2021, três municípios maranhenses foram beneficiados com investimentos públicos na modernização de seus portos como visto na Tabela 1: Alcântara, São Luís e São José de Ribamar. Foram investidos R\$ 627,1 milhões, com destaque para a modernização do Porto de Itaqui. Desse total de investimentos, 78,9% referem-se às obras já concluídas naquele mês de referência (julho de 2021) e 21,1% referem-se às obras que estavam em andamento. De modo que de 30 ações previstas, 70% haviam sido concluídas, 23% estavam em andamento e 6% iriam iniciar.

Entre os investimentos privados mais importantes, além do novo Tegram, que é o terminal de grãos do Porto, destacam-se as obras em andamento da expansão do terminal de fertilizante, de dois terminais de granéis líquidos e um de celulose, que foram concluídos em 2021. Em janeiro de 2022 houve a entrega de um novo berço<sup>23</sup>, o 99, que vai ampliar a capacidade de movimentação em aproximadamente mais 4,5 milhões de toneladas de cargas.<sup>24</sup>

<sup>21</sup> ARAYA, Maurício G1 MA, Por meio de concessões, Maranhão recebe R\$ 780 mi em investimentos, 09/06/2015 Disponível em: G1 - [G1 - Por meio de concessões, Maranhão recebe R\\$ 780 mi em investimentos - notícias em Maranhão \(globo.com\)](#) Acesso em: 11/01/2022

<sup>22</sup> Portos e Navios, Porto do Itaqui cresce 23% em 2021, 10/01/ 2022, Disponível em : [Porto do Itaqui cresce 23% em 2021 \(portosenavios.com.br\)](#) Acesso em: 08/01/2021

<sup>23</sup> Berço de atracação consiste em um local específico no terminal marítimo onde o navio atraca para fazer o embarque e desembarque de cargas.

<sup>24</sup> EMAP, Porto do Itaqui fecha 2020 acima da marca histórica, Disponível em: [Porto do Itaqui fecha 2020 acima da marca histórica](#) acesso em: 15/02/2022

Discutimos os resultados dessas políticas criadas, levando em conta os nexos entre o Estado e o mercado e os pactos federativos relativos à regionalização instituída a partir da instalação de novos objetos técnicos e sistemas de ações (SANTOS, 1997a).

Partido disso, a fluidez dos lugares aparece como necessidade a ser buscada e para que isso se concretize no espaço são tomados por decisões, e objetos são criados ou modernizados para essa finalidade. Os portos são exemplos de fixos (objetos) utilizados estrategicamente para que se tenha a fluidez dos espaços, sendo, um ponto de ligação no espaço a diversos outros lugares, os portos possuem um papel estratégico para o comércio globalizado.

#### **4.3 INFLUÊNCIA DO MATOPIBA NA EXPANSÃO DO PORTO DO ITAQUI**

Conforme Castillo (2004) as grandes empresas que controlam o sistema do “complexo soja” trabalham segundo as características de macrocircuito espacial, são essencialmente o Estado e as grandes firmas, caracterizados por acionar os pontos de modernização do território nacional e do mundo com grandes sistemas de engenharia para concretizar a produção de soja para exportação. Com essa interação entre Estado e mercado ocorrem alterações na organização espacial e no uso do território.

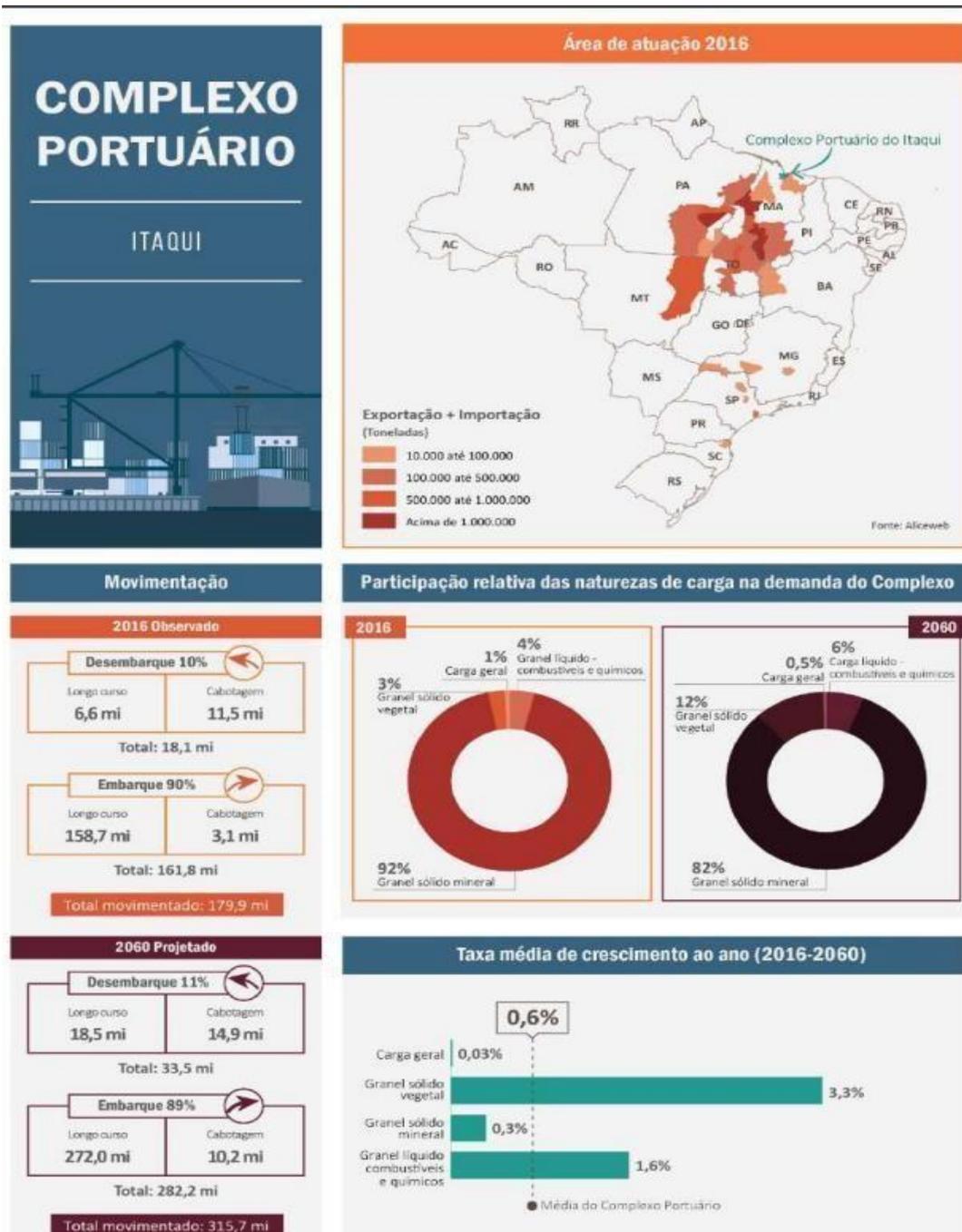
Um dos objetivos dos investimentos da EMAP é aumentar a capacidade de escoamento da produção de grãos do MATOPIBA (acrônimo para designar a mais recente região de expansão da fronteira agrícola da soja que envolve porções dos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia) que previu um aumento de 8,4 milhões de hectares de áreas plantadas na safra 2021/2022, 2,6% a mais do que em 2020/2021. A produção deve chegar a 28,2 milhões de toneladas de grãos, aumento de 3,8%, na mesma comparação.

O segmento de graneis sólidos vegetais, representado pelos grãos da região do MATOPIBA, representa 63% do volume de graneis hoje exportado pelo Porto do Itaqui, e as projeções até 2060, é de crescimento nessa área de graneis sólidos exportados do Porto, em grande parte por conta da MATOPIBA, região produtora de soja, milho e algodão.

De acordo com as projeções do Plano Mestre (2018), a composição das movimentações de carga no Porto do Itaqui resultará em uma maior concentração nas atividades portuárias vinculadas à movimentação de granel sólido vegetal. Esse comportamento é resultado de investimentos em infraestrutura na região de influência do Porto, bem como de maior capacidade de movimentação do Terminal de Grãos do Maranhão (Tegram). O grão de soja é

o principal produto para esse tipo de natureza de carga e apresenta uma taxa média de crescimento de 2,5% ao ano, prevendo movimentar 19,4 milhões de toneladas no ano de 2060 (Figura 5).

**Figura 5:** Projeção de 2060 de movimentação de cargas no Porto do Itaquí



Fonte: EMAP

Até 2060, espera-se que a demanda para o Complexo portuário do Itaquí cresça, em média, 0,6% ao ano, alcançando um total de 315,7 milhões de toneladas, a principal tendência

esperada é o aumento da participação dos grãos sólidos vegetais, passando de 4% para 12% do total, com destaque para os grãos de soja e milho, que passarão a ser a segunda carga mais relevante. Outro ponto importante é a manutenção do minério de ferro como principal produto desse complexo portuário, mantendo sua participação em torno de 73% do total de movimentações até 2060, em grande parte por conta da Vale, que exporta o minério de ferro.

O porto do Itaqui se estabelece como um importante fixo do chamado circuito da soja (FEDERICO, 2002), esse circuito considerado pelo autor como um dos casos mais importantes de modernização conservadora da agricultura brasileira, devido ao seu caráter seletivo (poucos produtores e poucas empresas) e concentrador (grande propriedade). Sua expansão aconteceu a partir dos anos de 1970, devido: 1) ao crescente incentivo do Governo Federal na exportação da *commodity*, 2) à internalização das indústrias processadoras, de insumos e bens de capital e 3) a crescente demanda interna e externa por farelo para alimentação animal.

Já para o farelo de soja, as perspectivas de maior capacidade do Tegram (Figura 6) e a existência de três esmagadoras<sup>25</sup> na área de influência do Porto, com capacidade total de 2 milhões de toneladas ao ano (BRASIL, 2018), estimulam o escoamento de farelo de soja do Norte do País. O processo de obtenção do farelo de soja ocorre através das esmagadoras, que realizam o processamento da soja em grãos. Trata-se do principal insumo na fabricação de ração animal, portanto está diretamente relacionado à produção de carnes. Além disso, se destaca como insumo de produtos alimentícios para consumo humano (BRASIL, 2018).

---

<sup>25</sup> Esmagadora de soja da empresa ABC Inco, fica em Porto Franco, a 724 quilômetros de São Luís, com a capacidade para esmagar 1,5 mil toneladas de soja por dia, a esmagadora da ABC Inco - empresa do grupo Algar, com sede em Minas Gerais - produz óleo e farelo de soja. A ABC Inco compra grãos no Sul do Maranhão para vender à Europa, a empresa firmou uma parceria com as trades de soja Ceagro e Multigrain para utilizar suas estruturas no terminal ferroviário da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), para embarcar a oleaginosa nos trens que fazem o transporte até o porto do Itaqui, em São Luís (AGROLINK, 2006).

**Figura 6:** Terminais do Tegram



**Autor:** Felipe Desiderio

Nos primeiros quatro meses deste ano o Tegram embarcou 1,7 milhão de toneladas de grãos pelo Itaquí, um aumento de 22% se comparado ao mesmo período do ano passado. Desse total, 67% da carga movimentada foi recebida pelo modal ferroviário (composições ferroviárias de 80 vagões). Se o ritmo de crescimento for mantido, considerando as obras de implantação da segunda fase que estão em andamento, o terminal deve operar com um volume ainda maior recebido pelo modal ferroviário.

Segundo a gestão do terminal, esse modal agrega um valor considerável nas operações, dada a capacidade de recebimento do Tegram (cada trem descarrega em média 7.500 toneladas de grãos). Entre as vantagens do aumento de volume de carga recebida pela ferrovia está a redução na ociosidade do ativo e o incremento nos volumes de embarque.

Com a crescente especialização produtiva dos lugares, essas possibilidades pelos avanços de sistemas de transporte e da informação, aumentam os fluxos materiais e imateriais, fazendo com que esse sistema de distribuição espacial se torne mais complexo.

O sistema marítimo portuário mundial é formado por rotas marítimas e portos marítimos/fluviais funcionalmente integrados por atores (armadores, operadores portuários, prestadores de serviços logísticos etc.) que definem suas estratégias comerciais, operacionais e espaciais estabelecendo hierarquias circulatórias através da articulação de diversas escalas de ação. (MONIÉ, 2021)

Nesse sentido, a “derrubada” de fronteiras para a circulação de mercadorias não só no âmbito de escala regional e nacional, não freia as demandas de infraestruturas por parte dos agentes. A partir de um planejamento privado e setorial, por meio de parcerias público-privadas, e assim impondo os princípios de organização corporativas nas diversas porções do território,

ampliando o alcance dos objetos técnicos e sua escala de produção e desempenho. Esses grandes capitais fixos e imobilizados demandam a presença de empresas, profissionais e técnicos, capazes de interpretar e comandar esses novos sistemas técnicos impostos aos lugares por conta dessa nova organização territorial.

Os portos para receberem navios específicos e de maior porte precisam se modernizar e reestruturar o espaço onde se localizam. Isso exige a ampliação do sistema rodoviário e ferroviário bem como a construção de cais, armazéns, instalações de vias, edificação de muros de separação (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012). Santos (1979) faz uma análise da urbanização e a especialização geográfica da produção. Ele nos diz que “[...] sem a circulação de bens não há a circulação do excedente” (SANTOS, 1979, p. 116) e por isso as atividades de transporte e armazenamento tornam-se de suma importância para a economia da cidade.

#### **4.3 COMPREENSÃO DE OPERAÇÕES DOS BERÇOS DO PORTO DO ITAQUI**

Devemos considerar as divisões do trabalho anterior que, no espaço, produziram fixos, objetos técnicos ligados a diversas etapas do processo produtivo. Os fixos são materializados conforme a intencionalidades do momento histórico de sua produção, mas, em contato com novas divisões do trabalho, podem se transformar conforme as novas necessidades externas. Assim, os fixos, tem nas suas configurações não são apenas regionais. Tornando a cada momento histórico, a região um grande teatro de ações internacionais, fazendo com que modificações nas suas formas e estruturas.

Os fixos, que dão a uma área uma configuração espacial particular, são dotados de uma autonomia de existência, mas isso não elimina o fato de que eles não têm uma autonomia de funcionamento. Por isso, a região e o lugar são lugares funcionais do todo (SANTOS, 1985:68).

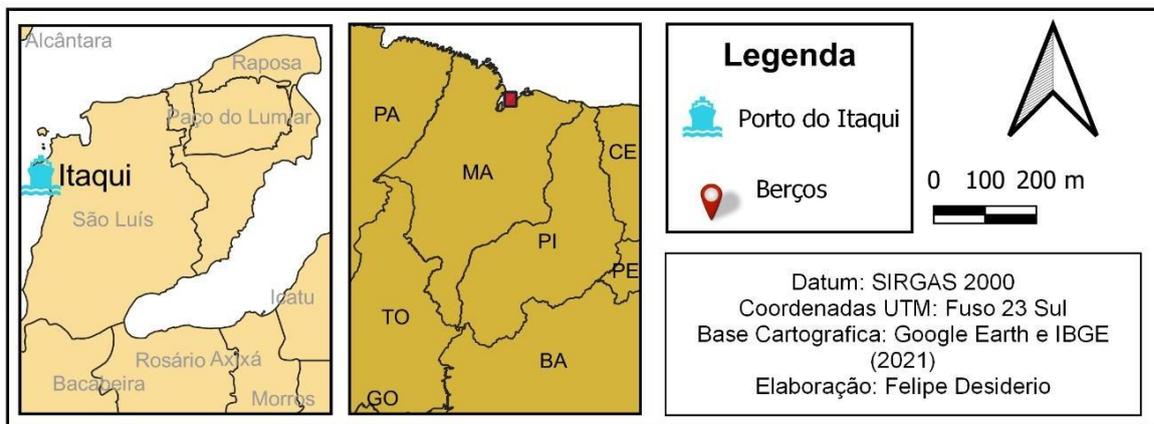
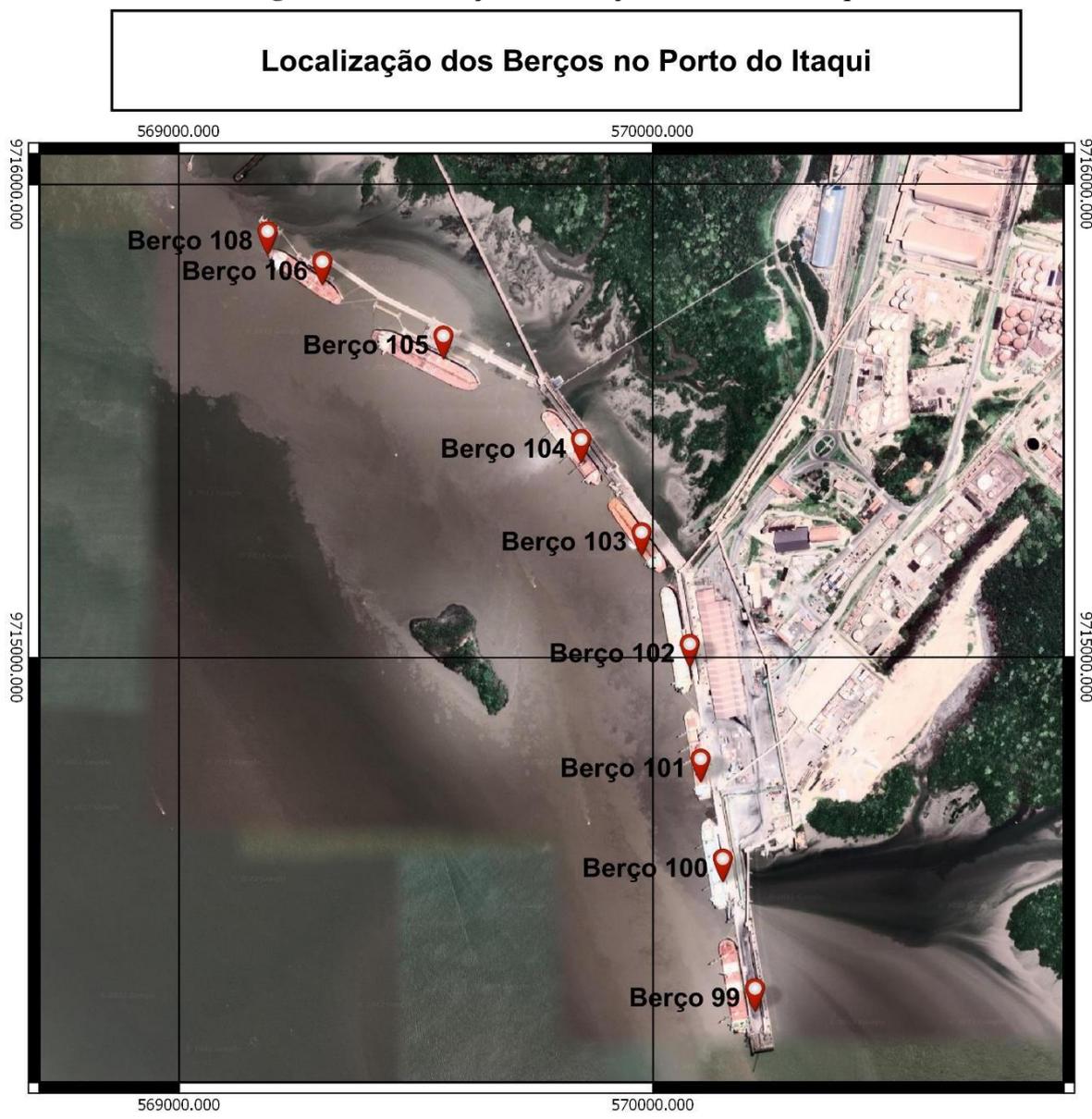
Assim, a região se definiria como sendo um resultado de possibilidades, geradas pelo capital fixo e pelas relações políticas, sociais e culturais. Os fixos, esses resultando de uma razão técnica, jamais deixando de serem um conteúdo político. Santos (1985), nos diz que para uma reflexão sobre a região, portanto, devemos compreender as relações entre as formas e sus conteúdos estabelecidos num determinado espaço, interagindo entre si.

Para melhor compreensão das operações do Complexo Portuário do Itaqui, é importante, antes de ater-se à operação de cada mercadoria relevante, analisar as prioridades de atracação e destinações operacionais de cada um dos berços. Há prioridade para atracação de navios da

Marinha para todos os berços do Porto, conforme o plano mestre (2018), há prioridade de atracação para algumas cargas, da seguinte forma: (Figura 7 e 8)

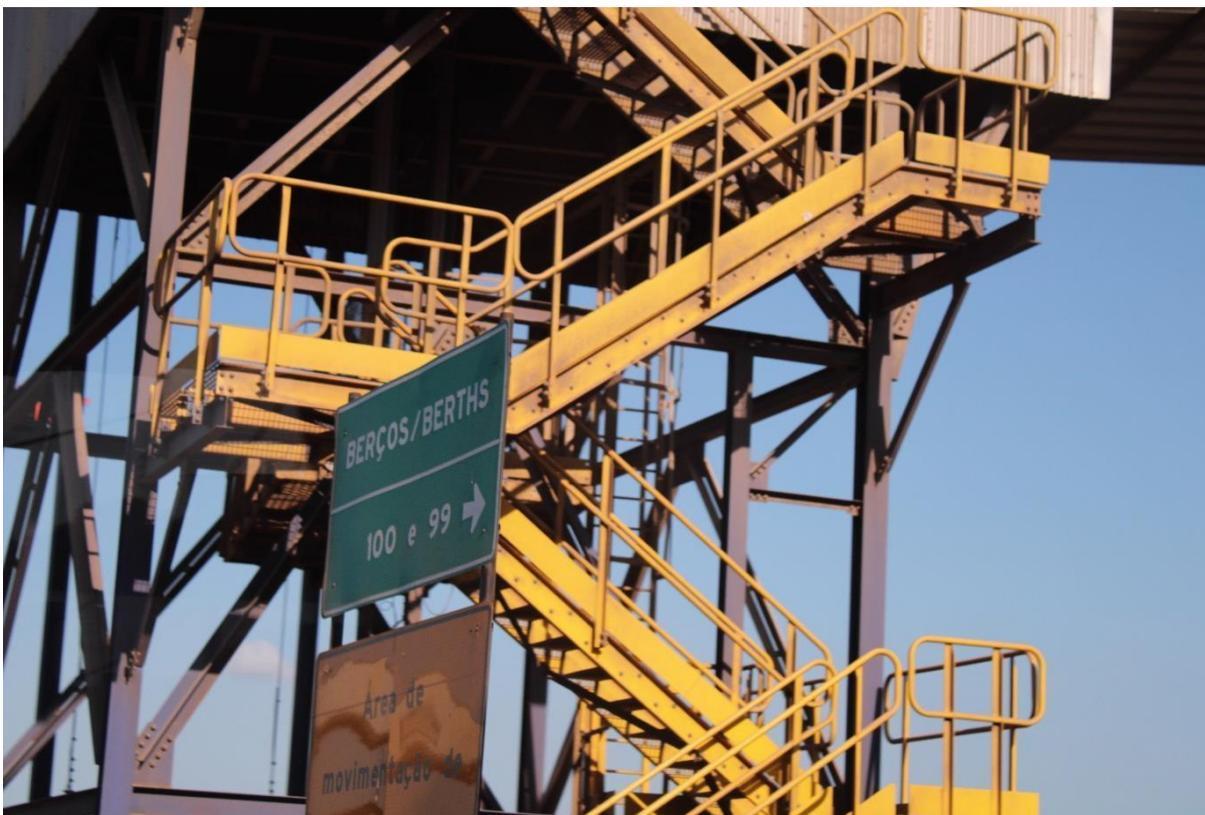
- » Berço 102: prioridade para gás e abastecimento de alimentos (arroz e trigo);
- » Berço 103: prioridade para cargas do operador Terminal de Grãos do Maranhão (Tegram);
- » Berços 100 a 103:têm, também, como segunda prioridade, as operações destinadas à exportação. Além dessas prioridades, há, atualmente, a dedicação de berços para algumas cargas, da seguinte forma:
- » Berços 104 e 106: derivados de petróleo (exceto GLP);
- » Berço 105: cargas da Vale S.A. (minérios) e da VLI (grãos vegetais);
- » Berço 101: carvão mineral (embora também sejam movimentados outros produtos neste berço).
- » Berço 99: Celulose

**Figura 7: Localização dos Berços no Porto do Itaqui**



**Fonte:** EMAP 2021  
**Org.:** Felipe Desiderio

**Figura 8:** Placas no Porto do Itaqui



**Autor:** Felipe Desiderio

A Suzano Papel e Celulose<sup>26</sup>, representada pela empresa CNN Solution A97 Participações, conseguiu a concessão do terminal de celulose no porto de Itaqui, leilado, ao ofertar de um valor de outorga de R\$ 100 mil. A companhia foi a única proponente do certame, que também previa a oferta de outros dois terminais, no Porto de Paranaguá, mas para os quais não houve lances.

O terminal de celulose no Itaqui, de 53.545m<sup>2</sup>, é voltado para cargas geralmente de papel e celulose, e terá contrato de 25 anos prorrogável por até 70 anos. Os investimentos previstos são da ordem de R\$ 214,873 milhões e incluem um desvio ferroviário e um acesso marítimo por meio do berço 99 do porto.

---

<sup>26</sup> Navios e portos , **Com único lance do leilão, Suzano leva terminal no Porto de Itaqui**, 29/06/2018 Disponível em: [Com único lance do leilão, Suzano leva terminal no Porto de Itaqui \(portosenavios.com.br\)](http://portosenavios.com.br) Acesso em; 08/03/2022

#### 4.4 INTERNACIONALIZAÇÃO DO PORTO DO ITAQUI

A região é esse jogo de resultado do fluxo de ações internas e externas. Para compreender a região é preciso entender como ocorre o acolhimento dos processos externos, tendo em conta o que nos lugares já preexiste a chegada do externo, ou seja, sua história. Volta-se, então, para o jogo de relações entre externo e o interno, ou seja, o conjunto de relações que fará com que um processo mundializado de produção tenha diferentes resultados conforme cada lugar ou região.

Quanto à sua conformação histórica, cada região é resultado da combinação incessante de variáveis<sup>27</sup> distintamente datadas, de vários tempos da divisão internacional do trabalho. Os tempos, de acordo com os lugares, tornam-se diferenciados uns dos outros devido às exigências da demanda externa e da própria lógica interna existente em cada região.

A autoridade portuária do Porto do Itaqui e a administração do Canal do Panamá<sup>28</sup> formalizaram na quinta (5), de dezembro de 2018, uma aliança de colaboração com o objetivo de fomentar o uso do canal por navios com destino ou origem no Itaqui, bem como promover parcerias em áreas técnicas.

A programação no Panamá incluiu visita às novas comportas (Cocolí Locks) e apresentações sobre meio ambiente, conservação de água, reflorestamento e conservação de bacia hidrográfica do Canal e sobre os diferenciais competitivos do Porto do Itaqui. “Esse convênio é muito importante por viabilizar a movimentação de grãos para a Ásia através do Canal, proporcionando ainda mais competitividade ao Itaqui e já contemplando o crescimento da movimentação de grãos pelo Arco Norte”, afirmou Ted Lago. De toda a soja escoada pelo Porto do Itaqui, 80% têm como destino a Ásia.

Com essas vantagens e a aliança de um círculo de cooperação com a autoridade portuária do Canal do Panamá, o Porto do Itaqui poderá ter acesso a novos mercados, em

---

<sup>27</sup> As variáveis, consideradas por Milton Santos, são: as tipologias da tecnologia do capital, da produção das firmas e das instituições; os circuitos de produção agrícola e da agroindústria; as relações de trabalho tanto no campo quanto na cidade. Essas variáveis só têm sentido se analisadas em conjunto, pois são interdependentes, uma sendo causa e, ao mesmo tempo, efeito da outra (SANTOS, 1985).

<sup>28</sup> Navios e portos, **Porto do Itaqui fecha parceria com Canal do Panamá**, 10/12/2018 Disponível em : [Porto do Itaqui fecha parceria com Canal do Panamá \(portosenavios.com.br\)](http://portosenavios.com.br), Acesso em: 08/03/2022

especial mercados de *commodities* da costa oeste da América e Ásia. Existe também um potencial para o Itaqui no futuro se transformar em um *hubport*<sup>29</sup> de contêineres.

**Figura 9:** Alguns Contêineres no Porto do Itaqui



Fonte: Felipe Desiderio

Para que se concretize as acelerações na fluidez do espaço, se necessita de constantes renovações nos sistemas técnicos, que proporciona o crescimento dos fluxos. Com isso, a mundialização das mercadorias, são responsáveis pela expansão da divisão territorial internacional do trabalho para os diversos lugares do mundo, também é ela a impulsionar o aumento da velocidade dos fluxos e a diminuição do tempo de circulação das mercadorias.

Para atender a essa demanda foi entregue em 2017 no Porto do Itaqui a infraestrutura necessária para armazenagem de contêineres e cargas gerais. O investimento de R\$ 9.199.220,08 contempla a construção de um pátio em uma área de 20.250 m<sup>2</sup>, equipada com tomadas, visando atender a demanda de contêineres refrigerados. Paralelamente o Governo do Estado vem trabalhando no adensamento de cadeias produtivas, de modo a viabilizar a movimentação de contêineres<sup>30</sup>.

O projeto de ampliação da infraestrutura portuária para armazenagem de contêineres da EMAP contempla uma área de 20.250 metros quadrados com capacidade estática para 1.341

---

<sup>29</sup> O “*porto hub*” é usado exclusivamente para a movimentação de contêineres. Esse tipo de porto concentra grande quantidade de carga por ter características diferenciadas, como posição geográfica estratégica, maior profundidade e capacidade adequada para atender a navios de maior porte. Disponível em: [Conheça as diferenças entre portos hub e feeder \(cnt.org.br\)](http://cnt.org.br), Acesso em: 05/11/2022

<sup>30</sup> Navios e portos, Linha de Contêiner no Porto do Itaqui está pronta para retomada – Maranhão, 09/10/2018 Disponível em: Linha de Contêiner no Porto do Itaqui está pronta para retomada – Maranhão (portosenavios.com.br) Acesso em: 08/03/2022

TEUS<sup>31</sup>. Foram investidos R\$ 10 milhões na obra de engenharia e outros R\$ 9 milhões serão investidos na reestruturação do sistema elétrico. O governo do Estado do Maranhão em modo de viabilizar a movimentação de contêineres na rede ferroviária, o que possibilitará um aumento, significativo do volume de cargas.

As linhas regulares de contêineres<sup>32</sup> se estabelecem quando existe equilíbrio entre entrada e saída de cargas de um mercado, possibilitando custos competitivos, sem o chamado “frete morto”. Historicamente, as linhas regulares que se estabeleceram no Porto do Itaqui foram atraídas para atender a movimentação de cargas âncoras, como o níquel e alumínio, além de cargas de projetos, que são sazonais.

O Porto do Itaqui fechou 2021 com mais de 31 milhões de toneladas de cargas movimentadas e cresceu 23% em relação ao ano anterior, com destaque para a soja, que bateu 10 milhões de toneladas; os combustíveis, que chegaram a 9,9 milhões de toneladas; e os fertilizantes, com 3,3 milhões de toneladas exportadas. Os granéis líquidos tiveram um aumento de 56%; os granéis sólidos cresceram 12%; e a carga geral ficou 8% acima do volume registrado em 2020.<sup>33</sup>

Os portos, são sistemas no espaço que comandam, fluxos de pessoas, de mercadorias e capital. Pertencente aos macrossistemas técnicos, as instalações portuárias, no período atual do meio técnico científico-informacional (SANTOS, 1997b) funcionam a partir de uma organização de informações que gerencia e planeja, todo o espaço interno para a entrada e saída de fluxos de pessoas e mercadorias. O porto do Itaqui é constantemente modernizado, para atender a demanda cada vez mais crescente de pessoas e bens produzidos em um tempo determinado.

De janeiro a julho de 2019, o Porto do Itaqui movimentou mais de 1 milhão de toneladas de fertilizantes, volume 5% acima do que foi registrado no mesmo período de 2018.

---

<sup>31</sup> Na logística de transportes, a sigla TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) refere-se à Unidade Equivalente de Transporte. Esta unidade de transporte possui um tamanho padrão de contêiner intermodal de 20 pés. Estes módulos padronizados de contêiner de 20 pés recebem o nome de TEU, ou seja, um contêiner de 20 pés é um contêiner de 1 TEU enquanto 1 contêiner de 40 pés é um contêiner de 2 TEUs. Trata-se da medida padrão para medir capacidade de containers em navios, trens, etc. Equivale a um container padrão de 6.10m (comprimento) x 2.44m (largura) x 2.59m (altura), ou aproximadamente 39 m<sup>3</sup>. Disponível em: [TEU - Twenty Foot Equivalent Unit - Portogente](#), Acesso em: 05/11/2022

<sup>32</sup> Navios e portos, **Linha de Contêiner no Porto do Itaqui está pronta para retomada – Maranhão**, 09/10/2018 Disponível em: [Linha de Contêiner no Porto do Itaqui está pronta para retomada – Maranhão \(portosenavios.com.br\)](#) Acesso em: 08/03/2022

<sup>33</sup> Portos e Navios, Porto do Itaqui cresce 23% em 2021, 10/01/ 2022, Disponível em [Porto do Itaqui cresce 23% em 2021 \(portosenavios.com.br\)](#) Acesso em: 08/01/2021

No total, em 2018 foram descarregadas no porto público do Maranhão quase 2 milhões de toneladas de fertilizante e a tendência é fechar 2019 bem acima dessa marca.

Um exemplo do fortalecimento dessa cadeia produtiva, é o investimento de R\$ 140 milhões da COPI – Companhia Operadora Portuária do Itaqui em um novo terminal de fertilizantes, com obras já iniciadas. O projeto prevê a construção de um armazém com capacidade para 80 mil toneladas e possibilitará movimentação de até 3,5 milhões de toneladas de fertilizantes por ano.

A maior parte dos fertilizantes movimentado pelo Porto do Itaqui vem da Rússia, Egito e Israel, que juntos respondem por 51% do total. Segundo dados da Associação Nacional para Difusão de Adubos, o mercado brasileiro consumiu 35,5 milhões de toneladas de fertilizantes em 2018. Desse total, apenas 8,1% são produzidos no país, que importou 77% do que foi entregue ao mercado, o que equivale a 27,7 milhões de toneladas<sup>34</sup>.

A nova estrutura do Porto do Itaqui criada para operações com fertilizantes tem interligação do armazém ao berço 101. O contrato de arrendamento no Porto do Itaqui para esse tipo de operação cobre uma área de 16 mil metros quadrados, destinada à movimentação de granéis sólidos e carga geral. O novo terminal deve iniciar as operações até o final de 2020 e a expectativa é movimentar 2,2 milhões de toneladas de fertilizante/ano.<sup>35</sup>

A consolidação do Porto do Itaqui como principal porta de saída da produção de grãos (soja e milho) da região Centro-Norte do Brasil vem impulsionando cada vez mais a importação de fertilizantes como carga de retorno. O Itaqui ocupa o top três no escoamento de soja entre os portos públicos brasileiros e é o quinto em importação de aditivos para produção agrícola.

Como já mostrado aqui, constantemente o porto do Itaqui é modernizado, criando expansões, principalmente pelas novas demandas criadas, que expandem as operações do Porto, aumentando a sua capacidade e complexidade. Ele é renovado a partir de incentivos privados, ações de comando vem de lugares externos ao lugar.

---

<sup>34</sup> Navios e portos, **Fertilizantes, carrossel de oportunidades no Porto do Itaqui**, 20/08/2019, Disponível em: [Fertilizantes, carrossel de oportunidades no Porto do Itaqui \(portosenavios.com.br\)](http://portosenavios.com.br) Acesso em: 08/03/2022

<sup>35</sup> Navios e portos, **Fertilizantes, carrossel de oportunidades no Porto do Itaqui**, 20/08/2019, Disponível em: [Fertilizantes, carrossel de oportunidades no Porto do Itaqui \(portosenavios.com.br\)](http://portosenavios.com.br) Acesso em: 08/03/2022

## 4.5 SISTEMA FERROVIÁRIO

No primeiro quadrimestre deste ano, o Porto do Itaquí exportou mais de 2,5 milhões de toneladas de grãos na somatória dos embarques da VLI (839 mil toneladas) e do Tegram (1,7 milhão de toneladas). Desse total, cerca de 80% foram recebidas pela ferrovia. A VLI recebe pela via férrea a totalidade da carga de grãos que opera no Itaquí e o Tegram saltou de 46% no ano passado para 67% nos primeiros quatro meses de 2019, com expectativa de chegaraos 80% quando concluída a segunda fase.

A revisão do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto do Itaquí contempla a possibilidade de desenvolver três soluções de peras ferroviárias (pátio em formato de pera que possibilita o transbordo da carga sem a necessidade de desmembrar o trem, proporcionando agilidade e segurança). Com a expansão da Norte-Sul a tendência é de aumento significativo dos volumes de cargas, motivo pelo qual a viabilização de pera ferroviária no Porto do Itaquí se torna mais estratégica a cada dia.

A concessão do tramo central da Ferrovia Norte-Sul, referente a um trecho de 1.537 km que vai de Porto Nacional, no Tocantins, a Estrela d'Oeste, em São Paulo, foi definida em leilão realizado pelo Governo Federal em março deste ano. A ferrovia (Figura 10) é um dos principais projetos para escoamento da produção agrícola do país e os investimentos da empresa Rumo (Grupo Cosa), vencedora do leilão, devem chegar a R\$ 2,7 bilhões.

O transporte ferroviário é o mais recomendado para *commodities* e cargas que precisam ser transportadas em grandes volumes por longas distâncias. E a conexão ferroviária, especialmente com a Estrada de Ferro Carajás interligada à Norte-Sul, é uma das principais vantagens competitivas do Porto do Itaquí em relação aos demais portos da região e do país. Além de econômico o trem é mais sustentável e reduz o impacto sobre as rodovias.

A instalação de terminais de granéis líquidos (derivados de petróleo e outros), de granéis sólidos (Tegram e terminais de cobre e de fertilizantes) e as exportações de celulose no Itaquí foram viabilizadas em razão de uma conexão ferroviária eficiente.

**Figura 10:** Vagões da VLI



**Fonte:** Felipe Desidério

Entre os estados de Tocantins e Maranhão a VLI investiu mais de R\$ 1,7 bi (dois terminais integradores, ampliação da frota de vagões e locomotivas, construção do acesso ferroviário ao porto etc.). Desse modo foi possibilitada a criação de uma rota para suportar a demandada nova fronteira agrícola do Brasil, que inclui o leste e nordeste do Mato Grosso, Maranhão, Tocantins, Pará, Piauí e Bahia.

Atualmente o modal ferroviário responde por 55% da movimentação total de cargas no porto público do Maranhão e essa faixa vem crescendo a cada ano, principalmente nas operações de granéis sólidos e líquidos. Além dos grãos operados pela VLI, todas as operações de cobre e celulose utilizam a ferrovia, bem como parte da distribuição de combustíveis.

Os embarques da safra de grãos deste ano já começaram: o primeiro navio desatracou no início deste mês e outros seis (quatro do Tegram e dois da VLI) estão na programação até o dia 28.<sup>36</sup>

É importante destacar que as infraestruturas e transporte serão modernizados e remodelados para comportar os fluxos e ajudar na fluidez do território, principalmente ferroviárias. O primeiro caso é o da duplicação da Estrada de Ferro Carajás, que liga o município de Parauapebas (PA) ao terminal da Vale, em São Luís (MA), e já é interligada à Ferrovia Norte-Sul (FNS), em Açailândia (MA). Essa estrutura é fundamental para o escoamento da produção e minério de ferro, ferro-gusa, manganês, cobre, combustíveis e carvão e grãos, e deve ter seus 892 km de extensão expandidos em mais 504 km, além da construção

<sup>36</sup> Navios e portos: **Porto do Itaqui quer dobrar exportação de grãos em 2020**, 17/02/2019 Disponível em: [Porto do Itaqui quer dobrar exportação de grãos em 2020 \(portosenavios.com.br\)](http://portosenavios.com.br) Acesso em: 08/03/2022

de um novo ramal ferroviário (101 km de extensão) entre Canaã dos Carajás e Parauapebas para escoar a produção.

Se tem uma socialização capitalista (SILVEIRA, 2003) que é a construção de equipamentos públicos de uso privado, processo em que a sociedade como um todo financia a construção de sistemas de engenharia que terão seus usos privados por somente algumas empresas; e de equipamentos privados de uso público, construído por um conjunto de empresas, mas que são essenciais para a vida em sociedade.

A socialização capitalista (DUARTE, 2012), se expressa na disponibilidade de meios coletivos ao processo produtivo, também expressaria a cooperação externa, situada no corpo social da cidade e que visa tornar “viável” as atividades produtivas capitalistas (Santos, 2009b).

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Nesse trabalho, mapeamos e discutimos a distribuição regional de infraestruturas produtivas a partir dos investimentos públicos e privados no Porto do Itaqui, (2015 e 2021), identificamos os investimentos feitos no Porto do Itaqui pelo Governo Estadual e pela iniciativa privada. Analisamos o contexto socioeconômicos do Maranhão e suas regiões, no período da chegada do Porto do Itaqui, nos anos 70 até os dias atuais, aprendemos as transformações territoriais subjacentes em razão das renovações das materialidades, discutimos os resultados e implicações desses investimentos no Porto do Itaqui no período entre 2015-2021.

Deparamo-nos, nessa pesquisa, com a atuação de empresas pertencentes ao sistema macroeconômico que são empresas que tem a capacidade de operar em escalas tanto mundial como nacional, em suas políticas territoriais voltadas a atravessar fronteiras para se ter uma fluidez no território.

No Maranhão, os circuitos produtivos que fazem parte da dinâmica econômica do estado mostram um diferente grau de internacionalização, em permanente renovação. As grandes empresas que operam no Porto do Itaqui, com alto nível de capitalização e tecnologia, são as que mais se aproveitam efetivamente das condições de fluidez do território criadas.

As dinâmicas que regem o sistema portuário do Itaqui sob o modo de produção capitalista, tendo como seus fundamentos a exploração e alienação do trabalho e dos lugares, assim como da impetuosa busca pela mais-valia, realizada agora em escala global.

Com 13 terminais e 21 empresas instaladas, o Porto de Itaqui tem ganhado relevância dentro da estratégia das empresas de exportar seus produtos. constituindo uma rota – a partir do

referido Porto – mais curta para a Ásia, por exemplo. No ano de 2021 foram movimentados 22 milhões de toneladas só na parte administrada pelo Estado do Maranhão, sem contar os terminais privados.

No âmbito das redes circulatórias globais, os portos são transformados em nós de trânsito, fragmentados em terminais administrados em escala mundial pelos seus operadores (MONIÉ, 2015).

As dinâmicas dos circuitos espaciais produtivos, no Porto do Itaqui, revelam os movimentos da totalidade nos lugares, implicando em contradições que se manifestam nas cidades e respectivas regiões de influência, viabilizadas para os circuitos espaciais produtivos globais. Uma das contradições consiste na alienação e fragilização da autodeterminação dos lugares frente aos impulsos globais (RIBEIRO, 2011).

Conforme Santana (2018) a relação entre a atividade portuária e território tradicionais ou urbanos se reveste de maior complexidade, gravidade e desafios na medida em que, há muito, já se acumulam passivos sociais e ambientais decorrentes da implantação do Porto Público do Itaqui.

A especificidade das etapas e operações realizadas na região vem em parte de decisões e solidariedades organizacionais dos principais agentes que utilizam o espaço, principalmente o governo federal impondo a princípio a criação do Porto para a exportação do minério de ferro de Carajás, e pelo Estado do Maranhão que organiza o porto do Itaqui e financia suas atividades.

Cada vez mais o território ele é alienado pelos circuitos espaciais produtivos que são cada vez mais globalizados, não só pela apropriação de recursos, tanto na sua forma material quanto financeira. Pela perda da capacidade dos territórios de coordenar os sentidos, os comportamentos futuros ou a menos de fazer esses circuitos em algum grau cooperarem com os projetos políticos dos lugares.

Em razão de um elevado nível de especialização dado ao lugar, este pode se tornar refém dos demais operadores do porto do Itaqui, por trazer à região significativas transformações. Isso ocorre mediante a economia política da cidade em relação ao porto, em diversos círculos de cooperação são mobilizados para viabilizar as ações dos agentes hegemônicos.

O Estado do Maranhão desempenha um papel importante para sustentar os arranjos institucionais nos processos de acumulação de capital, que prescindem do espaço-tempo (HARVEY, 1989). Como discutido, o poder político e a administração portuária articulam escalas no sentido de promover a acumulação do capital.

No entendimento de Santos (1997b, p. 101) “Os espaços comandados pelo meio técnico-científico são os espaços do mandar, os outros são os espaços do obedecer. O espaço global é oriundo de todos os objetos e fluxos.” A perversidade da globalização ocorre por conta do controle das técnicas e o seu uso político que estão concentrados nas mãos dos atores hegemônicos, aqui expressadas pelas grandes empresas de logísticas que operam no Porto do Itaqui, que utilizam os sistemas técnicos para atingirem seus objetivos.

As dinâmicas atuais no Porto do Itaqui são definidas por um número pequeno de grupos econômicos. O território reúne possibilidades diferentes aos agentes no uso do espaço e do tempo (SANTOS,1997a). Portanto, seria necessário um novo planejamento voltado mais ao urbano e regional, considerando alternativas de usos do território baseados menos na competitividade imposta pelo capital e mais na lógica que contemplam a vida de relações nos lugares.

No Brasil, os processos de reforma e modernização portuária tem tido, entre outras, as estratégias centrais de tornar os portos mais ágeis e competitivos frente ao mercado internacional, frear a queda nos preços das *commodities* que sustentam as exportações brasileiras e prosseguir na regulação do setor portuário. São estratégias tendentes a não favorecer ações de troca e complementaridade entre portos e cidade.

As alterações observadas nos tempos atuais, das técnicas e político-normativas tem resultado, dentre outros, na crescente especialização dos lugares, distanciando geograficamente os lugares de produção e consumo, assim, tornando mais complexa a distribuição espacial das atividades econômicas e a articulação entre diferente etapas da produção, porém o distanciamento físico das etapas produtivas, tem uma a proximidade organizativa e regulatória, possibilitada pelo meio técnico científico informacional, conferindo assim, uma maior centralidade na produção.

## REFERÊNCIAS

ADRIANCE, Madelaine Cousineau. **Terra Prometida: as comunidades eclesiais de base e os conflitos rurais**. São Paulo: Paulinas, 1996.

AGROLINK. gazeta mercantil, **Esmagadora de soja do Maranhão pode ser inaugurada este ano**, 03/05/2006 ; Disponível em : Esmagadora de soja do Maranhão pode ser inaugurada este ano (agrolink.com.br), Acesso em: 25/07/2022.

ARAYA, Maurício G1 MA, Por meio de concessões, Maranhão recebe R\$ 780 mi em investimentos, 09/06/2015 Disponível em: G1 - [G1 - Por meio de concessões, Maranhão recebe R\\$ 780 mi em investimentos - notícias em Maranhão \(globo.com\)](#) Acesso em: 11/01/2022.

ARROYO, Monica. **A trama de um pensamento complexo: espaço banal, lugar, cotidiano.** In: CARLOS, Ana Fani A. (Org.). Ensaios de Geografia Contemporânea. Milton Santos, uma obra revisitada. São Paulo: EDUSP, 1996, p. 55-62.

ARROYO, Mónica. **A vulnerabilidade dos territórios nacionais Latino-Americanos: o papel das finanças.** 2006, Anais. São Paulo: CLACSO/Universidade de São Paulo, 2006.

ARROYO, Monica. **Mercosul: novo território ou ampliação de velhas tendências.** In: Globalização e espaço latino-americano, Associação nacional de pós graduação e pesquisa em planejamento urbano e regional, Hucitec, 3ed. São Paulo, 1997.

BARRIOS, Sônia. **Dinámica Social y Espacio.** CENDES. Universidad de Venezuela. Caracas, 1976.

BAUDOIN, T. **A cidade portuária na mundialização.** In: COCCO, G. e SILVA, G. (Org.). Cidades e portos: os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A editora, 1999.

BRASIL. Constituição. **Dispõe Sobre a Area do Porto Organizado do Itaqui:** No Estado do Maranhão. Brasília, DF. Presidência da República, 2005. Disponível em: DECRETO Nº 0-001, DE 25 DE JULHO DE 2005. Decreto - Dispõe Sobre a Area do Porto Organizado do Itaqui, No Estado do Maranhão. - July 26, 2005 - Atos Legislativos e Normativos publicados no DOU - Legislação - VLEX 34336981. Acesso em: 25 jul. 2022.

BRASIL. Constituição. **II Plano Nacional de Desenvolvimento: (1975-1979).** Brasília, DF. Senado Federal. Disponível em: IIPND.pdf (usp.br) Acesso em: 25 jul. 2022.

CAMPOS NETO, **Gargalos e Demandas da Infraestrutura Portuária e os Investimentos do PAC:** mapeamento Ipea de obras portuárias. Brasília: IPEA, 2009b (Texto para discussão, nº 1423). CNT (Confederação Nacional dos Transportes). O entrave portuário no Brasil. Economia em Foco, 2011.

CASTILLO, Ricardo A. **Transporte e logística de granéis sólidos agrícolas: componentes estruturais do novo sistema de movimentos do território brasileiro.** Investigaciones Geográficas. Instituto de Geografía. Universidad Nacional Autónoma de México, México DF, n.55, p. 79-96, 2004.

CATAIA, Márcio Antônio. **Território Nacional e Fronteiras Internas:** a fragmentação do território brasileiro. 2001. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001. Acesso em: 25 jul. 2022.

COCCO, Giuseppe; SILVA, Gerardo. (Org.) **Cidades e portos: os espaços da globalização.** Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano.** São Paulo: Ática, 1995.

DE OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino. **A FRONTEIRA AMAZÔNICA MATOGROSSENSE: Grilagem, Corrupção e Violência**. Iãnde Editorial, São Paulo;2016.

DUARTE, Luciano Pereira, **Circuito espacial produtivo do petróleo na Bacia de Santos e a economia política da Região Metropolitana Baixada Santista**, 2019. Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo, FAPESP, Brasil.

EMAP- Consórcio Brasil Central reforça importância do Porto do Itaqui para a economia da região, 29.11.2019, Disponível : [Consórcio Brasil Central reforça importância do Porto do Itaqui para a economia da região](#), Acesso em :24/08/2022.

EMAP- Consórcio Brasil Central reforça importância do Porto do Itaqui para a economia da região, 29.11.2019, Disponível : [Consórcio Brasil Central reforça importância do Porto do Itaqui para a economia da região](#), Acesso em :24/08/2022.

EMAP- Infraestrutura, Disponível em: [Infraestrutura - Porto do Itaqui](#), Acesso em: 08/08/2022.  
EMAP- Itaqui, o porto do TO e do Centro Norte do país, 23/07/2021; Disponível em: [Itaqui, o porto do TO e do Centro Norte do país \(portodoitaqui.com\)](#), Acesso em: 23/05/2022.

EMAP, Porto do Itaqui fecha 2020 acima da marca histórica, Disponível em: [Porto do Itaqui fecha 2020 acima da marca histórica](#) acesso em: 15/02/2022.

ERM BRASIL. Estudo de Impacto Ambiental – EIA: **Ampliação da Refinaria da ALUMAR**. Consórcio Alumar. São Luís, 2004.

FEDERICO, Samuel **O circuito espacial produtivo do café e competitividade territorial no Brasil**. 2002. (Apresentação de Trabalho/Congresso).

FEDERICO, Samuel. **Circuito espacial produtivo do café e o jogo de escalas**, mercator. 2014. FUNDAÇÃO DE ENSINO E ENGENHARIA DE SANTA CATARINA (FEESC) e EMPRESA MARANHENSE DE ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA (EMAP). **Elaboração do plano de desenvolvimento e zoneamento (pdz) do porto do itaqui em são luís – maranhão**. Outubro,2021.

GEORGE, Pierre. **Geografia econômica**. 5. ed. Rio de Janeiro: Editora Fundo de Cultura, 1970.

Harvey, David, **A produção capitalista do espaço**, Annablume, São Paulo, 2005.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1989.

HARVEY, David. **O “novo” Imperialismo: acumulação por espoliação**. Socialist Register, 2004.

HARVEY, David. **O enigma do capital: e as crises do capitalismo**. Trad. João Alexandre Peschanski. São Paulo: Boitempo, 2011.

HARVEY, David. Parte II: **As transformações político-econômicas do capitalismo no final do século XX**. In: **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Loyola, 1992.

MARANHÃO (Estado). Senado. **Lei Estadual n. nº 7.225, de 31 de agosto de 1988**. Diário Oficial da União.

MARCHETTI, D. S.; PASTORI, A. **Dimensionamento do potencial de investimentos para o setor portuário**. BNDES Setorial, Rio de Janeiro, nº 24, set. 2006.

MARX, Karl. **O capital: crítica da economia política**. São Paulo: Nova Cultural, 1996.

Maurício Araya; G1 MA, **Por meio de concessões, Maranhão recebe R\$ 780 mi em investimentos**, 09/06/2015 Disponível em: G1 - Por meio de concessões, Maranhão recebe R\$ 780 mi em investimentos - notícias em Maranhão (globo.com) Acesso em: 11/01/2022.

MESQUITA, Benjamin Alvino de. **Notas sobre a dinâmica econômica recente em área periférica: as mudanças na estrutura produtiva do Maranhão**. In: CIRCUITO DE DEBATES, 1., 2011. Anais... Brasília: IPEA, 2011. p.1-15.

Ministério dos Transporte- **MT Departamento de Portos e Hidrovias- DPH Companhia DOCAS dos Maranhão-CODOMAR**, 01/02/2001 Disponível em: [Scanned Document \(portodoitaqui.com\)](#) ; Acesso em: 05/01/2022.

MONIÉ, F. **Globalização, modernização do sistema portuário e relações cidade/porto no Brasil**. In: SILVEIRA, M R. (org.). Geografia dos transportes, circulação e logística no Brasil. São Paulo: Outras Expressões, pp.229-330, 2011.

MONIÉ, Frédéric; VASCONCELOS, Fernanda (2012) “**Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação**”. Revista Confins, nº 15, Acesso em 08/02/2022.

Monié,Frédéric. **A inserção A inserção do porto do Açú (São João da Barra- RJ) no sistema marítimo portuário mundial: hinterlândia, foreland e cidade- porto**. In. Piquet, Rosélia (org.). Norte Fluminense. Ume região petrodependente. Editora Telha, Rio de Janeiro, 2021, pp.177205. ISBN.97865810602 51.

MONIÉ. VIDAL, S. M. do S.C. **Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva**. Revista de Administração Pública. V. 40, n.6. Rio de Janeiro, 2006.

MORAES, Antônio C. R. **Os Circuitos Espaciais de Produção e os Círculos de Cooperação no Espaço**. No prelo, p. 1-32, 1985.

Navios e portos, **Fertilizantes, carrossel de oportunidades no Porto do Itaqui**, 20/08/2019, Disponível em: [Fertilizantes, carrossel de oportunidades no Porto do Itaqui \(portosenavios.com.br\)](#) Acesso em: 08/03/2022.

Navios e portos, **Linha de Contêiner no Porto do Itaqui está pronta para retomada – Maranhão**, 09/10/2018 Disponível em: [Linha de Contêiner no Porto do Itaqui está pronta para retomada – Maranhão \(portosenavios.com.br\)](#) Acesso em: 08/03/2022.

Navios e portos: **Porto do Itaqui quer dobrar exportação de grãos em 2020**, 17/02/2019 Disponível em: [Porto do Itaqui quer dobrar exportação de grãos em 2020 \(portosenavios.com.br\)](http://portosenavios.com.br) Acesso em: 08/03/2022.

Nayara Takahara | Seplan-MT, **Maranhão ingressa no Consórcio Brasil Central**, 2/06/2017; Disponível em: [Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão | Governo do Estado de Mato Grosso \(seplag.mt.gov.br\)](http://secretaria.de.estado.de.planejamento.e.gestao.governo.do.estado.de.mato.grosso.seplag.mt.gov.br), Acesso em: 12/01/2021.

O imparcial, 32 empresas se instalaram no novo distrito industrial, Disponível em : [32 empresas se instalarão no Novo Distrito Industrial | O Imparcial](http://oimparcial.com.br), Acesso em : 18/08/2022.

PIERRE Dardot e CHRISTIAN Laval, **Anatomia do novo neoliberalismo**. Artigo de Pierre Dardot e Christian Laval, 25, julho, 2019 Disponível em: Anatomia do novo neoliberalismo. Artigo de Pierre Dardot e Christian Laval - Instituto Humanitas Unisinos - IHU Acesso em : 18/08/2022.

Poligonais- Portos, Disponível em: [Poligonais - Portos — Português \(Brasil\) \(www.gov.br\)](http://www.gov.br) Acesso em: 18/10/2022.

Por Agência CNT Transporte Atual- 12/11/2018. **Conheça as diferenças entre portos hub e feeder**. Disponível em: [Conheça as diferenças entre portos hub e feeder \(cnt.org.br\)](http://cnt.org.br). Acesso em: 26/10/2022.

Portos e Navios, Porto do Itaqui cresce 23% em 2021, 10/01/ 2022, Disponível em [Porto do Itaqui cresce 23% em 2021 \(portosenavios.com.br\)](http://portosenavios.com.br) Acesso em: 08/01/2021.

Portos e Navios, Porto do Itaqui cresce 23% em 2021, 10/01/ 2022, Disponível em : [Porto do Itaqui cresce 23% em 2021 \(portosenavios.com.br\)](http://portosenavios.com.br) Acesso em: 08/01/2021.

Presidência da República- decreto-lei nº 1.813, de 24 de novembro de 1980. Disponível em: [Del1813 \(planalto.gov.br\)](http://planalto.gov.br) Acesso em: 31/10/2022.

Ribeiro, Ana Clara Torres, **Territórios da sociedade: Por uma cartografia da ação**. In: SILVA, Cátia Antonia da (org.). Território e ação social: sentidos da apropriação urbana. Rio de Janeiro: Lamparina, p. 19-35, 2011.

RIBEIRO, Ana. Clara. Torres. (Ed.). **Por uma Sociologia do Presente: ação, técnica e espaço**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013. v. 4p.

SALES SCHRODER, ADRIANA. **Veja Como 7 unidades da Federação: se uniram para buscar o desenvolvimento**. Revista Brasil Central.

SANTANA, Raimunda. **Expansão capitalista no Golfão Maranhense e universosportuários segregados em São Luís**: notas sobre o porto multimodal de São Luís. In: XVI Encontro Nacional de pesquisadoras/es em Serviço Social- Em tempos de Radicalização do Capital, Lutas, resistências e Serviço Social, 2018, Vitória. XVI Encontro Nacional de pesquisadores/es em Serviço Social- Em tempos de Radicalização do Capital, Lutas e Serviço Social. Brasília: Associação Brasileira de Pesquisadores em Serviço Social – ABPEPSS, 2018. SANTOS, Milton, SILVEIRA, Maria Laura, **O Brasil. Territórios e Sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro, Record, 2001.

- SANTOS, Milton. **A Natureza do espaço**: técnica e tempo, 2ed. Hucitec, São Paulo, 1997a.
- SANTOS, Milton. **Da Totalidade ao Lugar**. 3ed. EDUSP, São Paulo, 2014.
- SANTOS, Milton. **Espaço e método**. 1985, São Paulo: Nobel.
- SANTOS, Milton. **Espaço e Sociedade**. Petrópolis: Vozes, 1979.
- SANTOS, Milton. **Metamorfose do Espaço Habitado**. 4ª ed. São Paulo: Hucitec, 1997b.
- SANTOS, Milton. **O Espaço Dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países.
- SANTOS, Milton. **O papel ativo da geografia um manifesto**. Estudos territoriais brasileiros – Laboplan, XII Encontro Nacional de Geógrafos, Florianópolis, julho de 2000.
- SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova**. São Paulo, Hucitec, 6ª ed. Edusp, 2021.
- SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Hucitec, 1997b.
- SILVA, Cátia Antônia. **Economia política do território**: desafios para pensar a metrópole. In: SILVA, C. A. (Org.). Território e ação social: sentidos da apropriação urbana. Rio de Janeiro: Lamparina, 2011.
- SILVEIRA, María Laura. **Economia política e ordem espacial**: circuitos da economia urbana. In: SILVA, Cátia Antonia da (org.). Território e ação social: sentidos da apropriação urbana. Rio de Janeiro: Lamparina, p. 35-51, 2011.
- SILVEIRA, Maria Laura. **Finanças, consumo e circuitos da economia urbana na cidade de São Paulo**. *Cadernos CRH*, Salvador, v. 22, n. 55, p. 65-76, jan./abr. 2009.
- SILVEIRA, María. Laura. **Escala geográfica: da ação ao império?** *Terra Livre*, Ano 20, v.2, n.23, jul./dez. 2004.
- VALE-Complexo S11D Eliezer Batista, Disponível em: Vale - S11D - **O maior projeto de mineração do mundo**. Acesso em : 18/08/2022