

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO
CURSO DE CIÊNCIAS SOCIAIS

SIMONE HÉRVILA DIAS SILVA

PORTO DO ITAQUI:

UMA ANÁLISE DAS IMPLICAÇÕES SOCIOAMBIENTAIS DA POLÍTICA
ECONÔMICA DESENVOLVIMENTISTA PARA A COMUNIDADE DO TAIM

São Luís – MA

2017

SIMONE HÉRVILA DIAS SILVA

PORTO DO ITAQUI:

UMA ANÁLISE DAS IMPLICAÇÕES SOCIOAMBIENTAIS DA POLÍTICA
ECONÔMICA DESENVOLVIMENTISTA PARA A COMUNIDADE DO TAIM

Monografia apresentada ao Curso de Graduação
em Ciências Sociais da Universidade Estadual do
Maranhão como requisito parcial para obtenção do
grau de Bacharel e Licenciada em Ciências
Sociais.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Rosirene Martins Lima.

São Luís – MA

2017

Silva, Simone Hérvila Dias.

Porto do Itaqui: uma análise das implicações socioambientais da política econômica desenvolvimentista para comunidade do Taim / Simone Hérvila Dias Silva. – São Luís, 2018.

49 f.

Monografia (Graduação) – Curso de Ciências Sociais, Universidade Estadual do Maranhão, 2017.

Orientadora: Profa. Dra. Rosirene Martins Lima.

1. Expansão portuária. 2. Desenvolvimento econômico. 3. Impactos socioambientais. 4. Comunidade do Taim. I. Título.

CDU 627.2:504(812.1)

SIMONE HÉRVILA DIAS SILVA

PORTO DO ITAQUI:

UMA ANÁLISE DAS IMPLICAÇÕES SOCIOAMBIENTAIS DA POLÍTICA
ECONÔMICA DESENVOLVIMENTISTA PARA A COMUNIDADE DO TAIM

Monografia apresentada ao Curso de Graduação
em Ciências Sociais da Universidade Estadual do
Maranhão como requisito parcial para obtenção do
grau de Bacharel e Licenciada em Ciências
Sociais.

Aprovada em: ___/___/___

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Dr.^a ROSIRENE MARTINS LIMA (Orientadora)
Universidade Estadual do Maranhão – UEMA

Prof.^o Dr.^o JOSÉ ANTÔNIO RIBEIRO DE CARVALHO
Universidade Estadual do Maranhão – UEMA

Prof.^a Dr.^a VALDIRA BARROS
Universidade Estadual do Maranhão – UEMA

AGRADEÇO

À Deus,

Pela luz, sabedoria, paz, força, serenidade e amor.

À minha família, meu alicerce

Welligton, Cláudia e Hevelise.

Obrigada pelo amor, dedicação, paciência e carinho.

AGRADECIMENTOS

À Deus, acima de tudo, pela sua infinita bondade.

À minha família, por serem minha base em todos os momentos. Aos meus pais, Wellington e Claudia, minha razão de viver, pelo exemplo de honestidade, paciência, carinho, amor. Obrigada pelos conhecimentos passados, pelas oportunidades oferecidas, pelo exemplo de ser humano, e por respeitarem minhas escolhas ao longo dos anos. Amo vocês!!!

À minha irmã Hevelise, minha caçula, por ser minha amiga em primeiro lugar. És a melhor irmã do mundo, confidente, ombro amigo, voz da minha consciência. Certamente a minha vida é muito melhor com sua existência. Meu amor eterno!!!

Aos meus avós, tios e tias, primas e primos, minha família paterna e materna, meu alicerce, compartilhar o amor que nos une é gratificante, pois, nossa união não se resume aos momentos alegres.

Aos meus compadres queridos, Emanuelle e Thiago, por serem amigos para além dos momentos difíceis e, principalmente, por me proporcionarem uma das minhas maiores alegrias, minha amada afilhada Eliza Helena, a quem carrego no coração como uma filha. Tenho certeza que você, Pituca, será motivo de orgulho para todos nós.

À Universidade Estadual do Maranhão pela oportunidade de ensino.

À professora Dr^a Rosirene Lima. Muito obrigada por ter acreditado em mim, pelo apoio na execução desse trabalho e, principalmente, pela paciência nos momentos de fraqueza. Serei eternamente grata.

Aos professores da banca, prof.^a Valdira Barros e prof.^o José Antônio. Muito obrigada!

Aos meus amigos de graduação: Milena Sales, Yasmin Almeida, Ronyere Sarges, Daniel Gaia, Dannyelle Gomes, Danielle Nogueira, Rayssa Reis. Obrigada pelos momentos alegres compartilhados. Aos amigos Andressa Karoliny, Adriana Carvalho, Rouseane Batalha, Priscila Ferro, Milena Pires, Alexandra, Júlio, José Valdeci e Luiz Felipe, sem a ajuda de vocês este trabalho não seria possível.

Em especial as pessoas que ajudaram direto ou indiretamente na execução deste trabalho, meus sinceros agradecimentos.

“É certo que deixamos de ser, em nossos dias, o engenho e a “casa grande e senzala do passado, para nos tornarmos a empresa, a usina, o palacete e o arranha-céu; mas também o cortiço, a favela, o mocambo, o pau-a-pique, mal disfarçados, aqui e acolá, por aquele moderno sem que minorias dominantes e seus auxiliares mais graduados se esforçam com maior ou menos sucesso por acompanhar aproximadamente, com o teor de suas atividades e trem de vida, a civilização dos nossos dias”.

Caio Prado Júnior

RESUMO

A presente monografia busca analisar os impactos socioambientais na comunidade do Taim, zona rural de São Luís decorrentes dos empreendimentos de natureza capitalista que ensejam na expansão do Porto do Itaqui. Para analisar tal problemática, realizou-se pesquisa na comunidade do Taim, onde moradores descendentes de escravos e indígenas que resistem lutando pela preservação de seus territórios e continuação de modos de vida, ser e agir. Ademais, a comunidade estudada busca oficializar a criação da Reserva Extrativista de Tauá-Mirim, em São Luís, Maranhão. Dessa forma, verifica-se que as comunidades tanto do Taim, quanto do entorno, resistem na tentativa de diminuição dos impactos ambientais que sofrem por estarem localizados em zona industrial, em face dos projetos governamentais que defendem um “desenvolvimento econômico, social e sustentável”.

Palavras-chave: Expansão portuária. Desenvolvimento econômico. Impactos socioambientais. Comunidade do Taim.

ABSTRACT

This monograph seeks to analyze the social and environmental impacts in the community of Taim, rural area of São Luís resulting from the capitalist projects that lead to the expansion of the Itaqui Port. To analyze this problem, research was carried out in the community of Taim, where descendants of slaves and indigenous people who resist fighting for the preservation of their territories and continuation of ways of life, being and acting. In addition, the studied community seeks to formalize the Extractive Reserve of Tuá-Mirim, in São Luís, Maranhão. In this way, it is verified that the communities of both Taim and the surrounding area resist in an attempt to reduce the environmental impacts they suffer because they are located in an industrial zone, in the face of government projects that advocate "economic, social and sustainable development".

Keywords: Port expansion. Economic development. Socio-environmental impacts. Taim community.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 01 – Mapa da área portuária do Maranhão	20
FIGURA 02 – Movimentação de cargas no Porto do Itaqui	21
FIGURA 03 – Arrendatária Suzano Papel e Celulose	21
FIGURA 04 – TEGRAM	22
FIGURA 05 – Comunidade do Taim	37
FIGURA 06 – Casa das Águas, local de reuniões na Comunidade do Taim	39

LISTA DE SIGLAS

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
CODOMAR – Companhia das Docas do Maranhão
CVRD – Companhia Vale do Rio Doce
DNPRC – Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais
EMAP – Empresa Maranhense de Administração Portuária
FJP – Fundação João Pinheiro
IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente
IDHM – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
IMESC – Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos
IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
ONU – Organização das Nações Unidas
PIB – Produto Interno Bruto
PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
SEP/PR – Secretaria Nacional de Portos da Presidência da República
TEGRAM – Terminal de Grãos do Maranhão

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
2 O PORTO DO ITAQUI: “uma janela para o mundo”	15
2.1 Sistema portuário brasileiro	18
2.2 Panorama das instalações internas do Porto do Itaqui	19
3 GLOBALIZAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO: PARA QUEM?	23
3.1 Desenvolvimento econômico versus crescimento econômico	26
3.2 O desenvolvimento sustentável	29
4 IMPLICAÇÕES SOCIOAMBIENTAIS DECORRENTES DA POLÍTICA ECONÔMICA DESENVOLVIMENTISTA PARA A COMUNIDADE DO TAIM	33
4.1 Reserva Extrativista Tauá-Mirim: a Comunidade do Taim à espera da oficialização da Resex	35
4.2 Expulsões e liberdade: conflitos ambientais enfrentados pela Comunidade do Taim com a expansão do Porto do Itaqui	40
CONCLUSÃO	44
REFERÊNCIAS.....	45

1 INTRODUÇÃO

Diante do projeto de expansão do Porto do Itaqui, este trabalho questiona as implicações decorrentes da política econômica desenvolvimentista maranhense, que acompanha a lógica de mercado da iniciativa privada, impulsionando empreendimentos capitalistas que influenciam na dinâmica da cidade. Além disso, observa-se que os retornos sociais desse desenvolvimento econômico são poucos ou quase imperceptíveis, diferentemente do que é propagado pelo marketing governamental.

Desta maneira, a pesquisa suscitada engloba o estudo da ampliação do Porto do Itaqui, contextualizada com o papel do Estado em balancear o desenvolvimento econômico e social para a Comunidade do Taim situada na zona rural de São Luís. Além disso, projeta um olhar crítico em torno das mazelas socioambientais refletidas que recaem sobre as comunidades rurais que habitam em torno do complexo portuário maranhense.

A presente pesquisa pretende analisar os impactos socioambientais na Comunidade do Taim, zona rural de São Luís decorrentes dos empreendimentos de natureza capitalista que ensejam na expansão do Porto do Itaqui, no bojo de uma ideia, de um modelo de desenvolvimento econômico defendido por agentes públicos e privados. Desse modo, trazer à tona a relação da problemática abordada com o contexto social faz-se necessária devido ao “novo momento” vivido pelo Estado do Maranhão.

Outrossim, me proponho neste trabalho monográfico realizar uma análise bibliográfica para compreender os conceitos que permeiam a pesquisa e sustentam a compreensão dos conflitos que surgem entre o desenvolvimento econômico e os impactos ambientais sofridos pela Comunidade do Taim. Diante disso, autores como Celso Furtado (1974), Arturo Escobar (2005), Amartya Sen (2016) são arcabouço à parte teórica deste trabalho; como também, análise de documentos, encontrados em órgãos governamentais como EMAP, ANTAQ, IMESC.

A pesquisa de campo deu-se de duas formas: no primeiro momento, foi realizada visita às instalações internas do Porto do Itaqui, mediante agendamento pelo site da Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), com identificação da pesquisadora e envio de ofício relatando o objetivo da visita. O acesso fora difícil no início, com diversas tentativas e finalmente a persistência teve

êxito. Logo, várias informações inseridas no primeiro capítulo foram obtidas através do contato com o Complexo Portuário para compreensão da sua importância econômica para o Estado, como é veiculado pelos meios de comunicação oficiais do governo do Maranhão.

Após, fora realizada uma visita à Comunidade do Taim para as devidas observações do objeto de estudo. Ouvir as vozes que são interdidas pelo discurso oficial, como ensina Foucault, é de grande importância para os cientistas sociais, na busca de desvendar os “discursos”, as possibilidades da verdade e do que é propagado como verdadeiro por um determinado grupo social (FOUCAULT, 2012). Ademais, pode-se obter inúmeras informações não veiculadas pela liderança da comunidade, Sr. José Reinaldo, ao qual se mostrou disposto a contribuir para a elaboração deste trabalho.

O estudo discorrerá sobre os impactos socioambientais oriundos das modernas operações portuárias e que afetam diretamente as comunidades ao redor do complexo portuário. Essa pesquisa traz à tona as reflexões respaldadas no estudo das categorias desenvolvimento, cidade e meio-ambiente, observando a atuação do Estado, o posicionamento dos agentes afetados por essa política e os impactos resultantes desse processo de “desenvolvimento e modernização” das operações portuárias em São Luís. Engloba abordagens teórico-conceituais imprescindíveis para a compreensão das categorias trabalhadas ao longo do estudo, portanto, um aprofundamento de caráter qualitativo será apresentado para análise do tema escolhido.

O trabalho está estruturado em três capítulos que se complementam. No primeiro, apresenta-se o Porto do Itaqui como empreendimento “vetor da economia do Estado do Maranhão”, mostrado pela propaganda oficial do governo como uma “janela para o mundo”. Assim, fora realizada uma visita às instalações internas da área portuária, como citado anteriormente, até o cais, em que foram observadas as atividades realizadas, dentro dos limites permitidos por questões de segurança. Desse modo, tentou-se mostrar os investimentos de expansão do Porto Itaqui decorrentes dos projetos desenvolvimentistas do Estado.

No segundo capítulo, encontra-se a abordagem dos conceitos de desenvolvimento e crescimento econômico e, conseqüentemente, de desenvolvimento sustentável. Fez-se necessário tal estudo para compreensão da implantação dos empreendimentos de natureza capitalista que disseminam o slogan

do desenvolvimento, parecendo à primeira vista ser a qualquer custo, sustentando a ideia de que os retornos econômicos são revertidos à comunidade para melhoria da qualidade de vida dos indivíduos.

No terceiro capítulo, se abordou os entraves surgidos dessa nova política desenvolvimentista estatal, refletidos negativamente nas comunidades do entorno, entre elas, a comunidade tradicional do Taim, que resiste aos impactos socioambientais decorrentes da área industrial na qual se encontra inserida. Nesse ínterim, propôs-se averiguar as implicações resultantes dos interesses divergentes (ou não) da ampliação do Porto do Itaqui, que englobam o desenvolvimento econômico, social e sustentável naquela região.

Destarte, vislumbra-se que os conflitos que permeiam o desenvolvimento do Estado, mediante o impulso do desenvolvimento econômico e sustentável causam transtornos à Comunidade do Taim, que luta para preservar suas práticas sociais. No entanto, é um debate que não se esgota neste trabalho, pois, as implicações decorrentes da expansão do Porto do Itaqui e, por conseguinte, as forças econômicas opressoras que controlam as dinâmicas sociais, ensejam implicações econômicas, sociais, políticas e ambientais para a Comunidade do Taim, que aguarda tornar-se Reserva Extrativista Tauá-Mirim.

2 O PORTO DO ITAQUI: “uma janela para o mundo”

A construção do Porto do Itaqui iniciou-se em 1939, com a implantação dos estudos técnicos pelo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais (DNPRC). Inicialmente administrado pelo governo federal através da Companhia das Docas do Maranhão (CODOMAR) no período entre 1973 até 2001, quando, no mesmo ano, passou a ser gerenciado pela Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP) por meio do Convênio de Delegação nº 016/2000 assinado entre o Ministério dos Transportes e o Governo do Estado do Maranhão (EMAP, 2016).

A Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), com sede no Porto do Itaqui, criada pela Lei Estadual nº 7.225 de 1998 (e suas alterações), configura-se como ente da União, sendo uma empresa pública de personalidade jurídica de direito privado. Sua visão empreendedora, conforme consta em seu site, a impulsiona em tornar-se referência nacional quanto à gestão portuária até 2018. A missão desta, propagada publicamente, é de promover o desenvolvimento da infraestrutura portuária, no Estado do Maranhão, agregando valor a toda sociedade.

Com o objetivo de projetar o Porto do Itaqui internacionalmente e torná-lo um dos 10 (dez) portos mais importantes do mundo, uma série de investimentos estão sendo implantados para que o porto suporte o gradual crescimento do Estado e amplie sua gestão produtiva. Em 2012, ampliações na infraestrutura do porto foram iniciadas, com expansões em setores estratégicos, como o Terminal de Grãos do Maranhão – TEGRAM e berços que operam com derivados de petróleo, por meio de investimentos do setor privado e do governo federal (G1MA, 2012).

As propagandas veiculadas sobre as operações portuárias maranhenses ilustram o Porto do Itaqui como primordial para a promoção do desenvolvimento econômico e social do Estado, com o slogan “O Porto do Itaqui é nosso. É do Maranhão, é de todos nós.”, bem como, o desenvolvimento ambiental. As reflexões oriundas acerca desse novo momento do Maranhão a partir das ampliações na infraestrutura do Porto do Itaqui destinam-se a compreender as implicações que decorrem desse momento.

Segundo dados estatísticos do Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos (IMESC, 2015), o crescimento econômico do Maranhão, entre os anos de 2010 a 2013, atingiu elevadas taxas que o colocaram como segunda maior arrecadação entre os Estados do Nordeste e em sétimo lugar

na posição nacional. No ano de 2013, segundo estes dados, o desempenho da economia maranhense foi maior que a nacional (4,8%), devido a contribuições dos setores da agropecuária e da indústria, por exemplo.

Uma grande janela para o mundo destina-se a promover investimentos econômicos para o Estado do Maranhão. A estimativa para o ano de 2017, por meio do Boletim de Conjuntura Econômica Maranhense divulgado pelo Instituto Maranhense de Estudos Econômicos e Cartográficos (IMESC), aponta crescimento real com taxa real de 4,1% para o Produto Interno Bruto (PIB) do Maranhão, além de outros fatores, podendo ser associado à atuação das operações portuárias.

Contrastando com os dados promissores do Produto Interno Bruto (PIB) maranhense, as taxas do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) são preocupantes, pois no ranking nacional o Maranhão ocupa o penúltimo lugar do Brasil (0,639), cuja primeira posição é ocupada pelo Distrito Federal (0,824), segundo dados de 2010, do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD, 2013), em parceria com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e Fundação João Pinheiro (FJP).

É notória a importância do complexo portuário, formado pela tríade Porto do Itaqui, Alumar e Vale, atualmente, o segundo maior em movimentação de carga do país segundo os dados do governo do Estado do Maranhão (EMAP, 2016). Visto como melhor adaptável, por sua interligação à outras formas de locomoção, e melhor custo-benefício em comparação à outros portos no Brasil, a Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP) mostra-se engajada em ampliar os investimentos nacionais e internacionais.

O Porto do Itaqui, localizado na cidade de São Luís, atua consideravelmente na captação de investimentos e geração de lucros para o Maranhão. O posicionamento de expansão desse empreendimento mostra-se ousado, desde 2012, ampliando sua capacidade estrutural para suportar novos acordos, outrora firmados com investidores estrangeiros, como por exemplo, o Japão e a China (G1MA, 2012). Os planos de viabilidade econômica dessa ampliação se justificam pela estimativa de grandes investimentos previstos para o Porto do Itaqui, segundo dados do governo do Estado.

Diante disso, a Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP) objetiva, através da ampliação da capacidade portuária, a maximização dos lucros e

adentrar à dinâmica exigentes dos mercados internacionais. Esse posicionamento é previsto pela teoria econômica neoclássica, como ilustra Markusen (2005):

Os economistas neoclássicos sustentam a hipótese de maximização de lucros pelas corporações, disciplina a que são forçadas pela composição dos interesses dos proprietários e pela dinâmica dos mercados capitais. [...] Vários outros comportamentos têm sido atribuídos às corporações, inclusive maximização e satisfação de vendas. Mas, mesmo com a perspectiva de maximização de lucros, as corporações gozam de arbítrio, dentro de certos limites, para buscar caminhos alternativos. Na verdade, sem essa flexibilidade, não haveria inovação. (MARKUSEN, 2005, p. 64).

Desta forma, observa-se que o governo maranhense posiciona o Porto do Itaqui como vetor da economia estatal, principalmente pela significativa arrecadação fiscal, sendo de grande importância para o desenvolvimento do Estado e para cidade de São Luís. Logo, o governo estadual promove, a partir disso, estratégias a longo prazo, bem como:

[...] alguns Estados podem modificar sua posição relativa dentro desse sistema, dependendo do seu território, dos seus recursos e da sua coesão social – e também da existência de uma elite política capaz de assumir as grandes pressões sociais e o aumento dos desafios e provocações externas, como sinal de amadurecimento de um país que já está preparado para sustentar uma estratégia de longo prazo, de questionamento do *status quo* internacional, e de desenvolvimento com mobilidade social generalizada. (FIORI, 2014, p. 109).

A problemática adentra os questionamentos acerca das implicações oriundas dessa ampliação portuária em São Luís e seus impactos para as comunidades que habitam no entorno desses empreendimentos. O desenvolvimento local engloba “políticas de desenvolvimento regional, operacionalizadas com o intuito de apressar o desenvolvimento econômico, corrigir distorções setoriais e regionais e garantir o processo de reprodução ampliada do capital.” (MESQUITA, 2007, p. 28).

À medida que, uma política de modernização econômica é capaz de reduzir desigualdades regionais ou reforçá-las, questiona-se a amplitude desse desenvolvimento econômico que tanto o Estado propaga em documentos governamentais oficiais, principalmente, se converge com o desenvolvimento social, quanto à distribuição de renda e redução da pobreza no Maranhão.

No que toca à questão social, percebemos que as altas taxas de crescimento da economia dos anos recentes e as promessas de desenvolvimento, baseadas na introdução do grande capital, no campo e na industrialização que está por vir, não têm dado cabo, nem ao menos de estabilizar, a “miséria absoluta” que campeia todos os rincões do estado do Maranhão. [...] A concentração de renda e da terra continua alarmante, uma das maiores do país como todos os demais indicadores sociais, tais como: os índices de analfabetismo; esgotamento sanitário; acesso à energia e à coleta de lixo; esperança de vida; etc. (MESQUITA, 2007, p. 46).

O esforço do governo maranhense em propagar o surgimento de “uma nova janela para o mundo”, por meio do Itaqui, com investimentos acima de 255 (duzentos e cinquenta e cinco) milhões até 2018 e estimativa de lucro de mais de 68 (sessenta e oito) milhões (EMAP, 2016), despertou o interesse em investigar as implicações decorrentes desse crescimento econômico para a população ludovicense, em especial às comunidades rurais que habitam entorno das proximidades do complexo portuário.

2.1 Sistema portuário brasileiro

A administração do porto, como estabelece a Lei 8.630/93, deve ser executada diretamente pela União ou por meio de concessão, na qual sua competência é ampliada e reestruturada para exercer o papel de Autoridade Portuária. Além disso, o governo federal, por meio da Lei nº 10.233/01, instituiu a Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAq) para atender as prerrogativas reguladoras dentro dos portos, abrangendo também as Convenções Internacionais que foram ratificadas pelo Brasil até a legislação estadual.

No Brasil, existem 37 (trinta e sete) Portos Públicos organizados no país, segundo a classificação da Secretaria Nacional de Portos da Presidência da República (SEP/PR). O Porto Organizado do Itaqui é considerado um porto marítimo por receber embarcações de linhas oceânicas, conforme o Decreto de 25 de julho de 2005, sua área é constituída: I – pelas instalações portuárias terrestres e marítimas, abrangendo cais, docas, armazéns, etc. e II – pela infraestrutura de proteção e acesso aquaviário, como as áreas de fundeio, bacias de devolução, etc. (ANTAq, 2005).

A Secretaria Nacional de Portos da Presidência da República (SEP/PR) tem por objetivo gerir a estratégia de gestão ambiental para o desenvolvimento do setor portuário, buscando parcerias capazes de promover a modernização do setor portuário, atrelando a estes fatores os princípios de sustentabilidade. Ademais, no próprio site institucional da Secretaria Nacional de Portos da Presidência da República (SEP/PR), propaga-se a busca do desenvolvimento de programas de revitalização e modernização portuária, atrelados ao desenvolvimento sustentável da atividade portuária.

2.2 Panorama das instalações internas do Porto do Itaqui

Diante das propagandas veiculadas pelo governo do Maranhão, fez-se necessário averiguar como as informações divulgadas pelos meios de comunicação do Estado se apresentam na realidade. Desse modo, foi realizada uma visita às instalações internas do Porto do Itaqui, no primeiro semestre do ano de 2017, na qual observou-se algumas peculiaridades para tal realização desta pesquisa de campo.

As visitas institucionais são organizadas pela Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), abertas para estudantes, instituições de ensino e público em geral, às quartas-feiras, no turno vespertino, através do site do Porto do Itaqui, na aba “Transparência”, na opção “Agende uma visita”. Haja vista o cumprimento das orientações para o agendamento de uma visita às instalações portuárias, com a devida identificação da estudante e o objetivo da pesquisa, verificou-se alguns empecilhos, principalmente, no que tange a demora para o aceite da solicitação.

Após algumas tentativas frustradas, a visita foi confirmada pela Gerência de Comunicação e Responsabilidade Social, por meio da Relações Públicas Lianna Léda Bruzaca, no dia 17/05/2017 às 14h. A programação consistiu, no primeiro momento, com uma apresentação no auditório da sede da empresa e, posteriormente, com tour pela área primária do porto, realizado em veículo apropriado; observou-se rígidas regras de controle e segurança, como a limitação de 40 (quarenta) pessoas por visita, a exigência do vestuário adequado para o dia e a não descida do veículo na área primária.

O complexo portuário é formado pela Ponta da Espera, Terminal do Cujupe e o Terminal de São José de Ribamar, que recentemente passou por reformas e atualmente está mais para um terminal turístico, embora não tenha estrutura para receber navios, mas possui profundidade. Os indicados em vermelho são administrados pela Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP) e os outros, em verde, como Terminal da Alumar e a Ponta da Madeira são terminais privados (Figura 01). Em ponto cinza são terminais desativados, embora possuam profundidade para receber navios, mas não possuem infraestrutura adequada.

Figura 01: Mapa da área portuária do Maranhão.

Fonte: EMAP.

A localização geográfica é o principal diferencial do Porto do Itaqui em relação aos outros portos, como de Santos, no Rio de Janeiro e os portos da região Sul/Sudeste. Logo, sua localização permite ligações com a Ásia, com rotas mais curtas para Europa e Estados Unidos, por exemplo, através do canal do Panamá. Desde modo, sua posição estratégica reduz em quase uma semana o transporte da mercadoria em relação a outros portos. Por exemplo, o valor pago por atracação gira em torno de 15 (quinze) mil dólares por dia, então, quanto mais rápido, menos custos.

Ele se destaca como o primeiro porto publico do Norte-Nordeste e o quinto do Brasil em movimentação de cargas, que em 2015, comercializou 22 (vinte e dois) mil toneladas, tornando-se um recorde, em comparação aos outros 15 (quinze) portos públicos, segundo informações adquiridas durante a visita. Nas instalações internas se encontram as arrendatárias, que são empresas com contratos operacionais, que arrendam uma determinada carga ou arrendam um determinado espaço dentro do porto do Itaqui e comercializam seus produtos.

Quanto aos produtos comercializados (Figura 02), 98% (noventa e oito por cento) do que é consumido no Maranhão adentra o Estado pelo Porto do Itaqui. Além do trigo, tem-se o gás de cozinha, todos os tipos de graneis líquidos, que, em torno de 85% (oitenta e cinco por cento) chegam através das portas do Itaqui. Exemplos de produtos comercializados, têm-se o principal induto de granel sólido, o fertilizante, cujo porto recebe 11 (onze) tipos de fertilizantes, como também, bois vivos, que foram considerados como carga nova, comercializada no final de 2015 e início de 2016. A soja é o principal produto de exportação e na importação é o arroz.

Figura 02: Movimentação de cargas no Porto do Itaqui.



Fonte: EMAP.

Atualmente, o porto possui sete berços, que operam graneis líquidos até cargas gerais, como por exemplo, o berço 100 que opera com trigo, celulose, etc.; e um píer petroleiro. A extensão do cais é de 2,2 quilômetros. Há uma ilha chamada de Guarapirá que faz dragagem natural da área costeira, fazendo com que o porto mantenha a profundidade de 12,9 metros de profundidade. Além disso, há berços multiusos, que é um diferencial, permitindo atender mais embarcações com qualquer tipo de carga, independente da natureza do produto.

Existem critérios de embarcação, em que a prioridade são pessoas que desembarcam em navios turísticos, depois os graneis líquidos, por ser uma carga inflamável e, por conseguinte, também com prioridade de atracação dos navios. Outros, como fertilizantes, soja, os graneis sólidos ficam em terceiro lugar de atracação, segundo as janelas de atracação prioritárias. A SUZANO PAPEL E CELULOSE (Figura 03) que opera como Terminal de Carga Geral (celulose) é um exemplo das arrendatárias presentes no Porto do Itaqui.

Figura 03: Arrendatária Suzano Papel e Celulose.



Fonte: Autora.

O Terminal de Grãos do Estado do Maranhão (TEGRAM), uma obra do Programa de Aceleração do Crescimento 2 – PAC2 do governo federal é o carro chefe do Porto do Itaqui, formado por quatro armazéns, apenas um brasileiro (Vale em parceria com empresas de investimento estrangeiro), as outras três empresas são estrangeiras (sueca, inglesa e canadense), com capacidade 125 (cento e vinte e cinco mil) toneladas cada um, atualmente, recebendo 500 (quinhentas) mil toneladas de capacidade estática de soja, arroz ou trigo. Assim, o TEGRAM (Figura 04) movimentava a economia do Estado, atualmente recebendo 420 (quatrocentos e vinte) carretas ao dia, anteriormente eram 60 (sessenta) caminhões/dia.

Figura 04: TEGRAM.



Fonte: Autora.

Além disso, o Porto do Itaqui recebe navios turísticos, sendo sua principal prioridade, pois, momento em que ele resolve parar em São Luís, permanecendo em média 12 (doze) horas para abastecimento de água, combustível, comida e outros, o sistema logístico suspende as atividades operacionais e isola a área primária para atracar esta embarcação que não pode esperar. O governo está licitando o Porto de São José de Ribamar para ser o principal receptor de navios turísticos, pois, possui profundidade para receber esse tipo de embarcação.

Em suma, é inegável a importância econômica do Porto do Itaqui para o desenvolvimento do Maranhão, principalmente, para a cidade de São Luís. No entanto, com os projetos de extensão da área portuária, questiona-se os reflexos dos impactos socioeconômicos, bem como, os ambientais para as comunidades do entorno, entre elas do Taim, que resiste e luta para se tornar uma RESEX de proteção ambiental, nos entraves do desenvolvimento sustentável.

3 GLOBALIZAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO: PARA QUEM?

A globalização ocasionou inúmeras transformações à sociedade moderna, principalmente quanto às questões econômicas e sociais. Com o início do século XXI, observou-se que as transformações provenientes das profundas crises nas sociedades modernas a nível global refletem efeitos até os dias atuais, como pode ser verificado na crise financeira ocorrida nos Estados Unidos, em meados de 2008, que se alastrou mundialmente por outros centros econômicos.

A partir da Segunda Guerra Mundial, o desenvolvimento da indústria, a mudança de paradigma nos padrões de consumo, bem como, a gênese da globalização que permitiu a quebra dos limítrofes entre as nações, contribuíram significativamente para o processo de crescimento e desenvolvimento econômico na contemporaneidade (OLIVEIRA, 2002). Desse modo, há que se pensar nos reflexos deste crescimento para o padrão de vida dos indivíduos, principalmente, no que tange ao desenvolvimento sustentável como será abordado posteriormente.

Corroborando esta visão, verifica-se os apontamentos apresentados pelo filósofo italiano Carlo Calli, na qual a globalização abrange a formação das novas geometrias espaciais, a intensificação do processo de mundialização do capital (CALLI *apud* SANTOS, 2016). Deste modo, as transformações decorrentes da gênese da globalização reformularam as dinâmicas econômicas, sociais, políticas e culturais da sociedade consideravelmente e, por conseguinte, a organização dos espaços nacionais e locais passou a ser compreendida a partir dessa nova perspectiva de análise.

As modificações provenientes dessas inevitáveis mudanças modificam o cenário da cidade, ocasionando deslocamento de pessoas de um local para o outro, surgindo megalópoles e novas tecnologias que racionalizam a distribuição dos recursos. Espaços urbanos e rurais são afetados irreversivelmente (MARKUSEN, 2005) e, por conseguinte, os indivíduos menos favorecidos sofrem com os reflexos do crescimento econômico desenfreado sem a devida oferta dos padrões mínimos de existência.

De acordo com Otávio Ianni (2000), o processo de globalização promoveu um novo paradigma de universalização do capitalismo, inserindo novas tecnologias, divisão do trabalho e, principalmente, a mundialização dos mercados. Este autor também defende que esse novo ciclo do capitalismo universal promove novas

perspectivas e reformulação nos modos de ser, pensar, agir dos indivíduos. Ademais, para Ianni (1998), a globalização pode ser vista como um processo histórico-social, em que:

(...) Os territórios e as fronteiras, os regimes políticos e os estilos de vida, as culturas e as civilizações parecem mesclar-se, tensionar-se e dinamizar-se em outras modalidades, direções ou possibilidades. As coisas, as gentes e as idéias movem-se em múltiplas direções, desenraízam-se, tornam-se volantes ou simplesmente desterritorializam-se. Alteram-se as sensações e as noções de próximo e distante, lento e rápido, instantâneo e ubíquo, passado e presente, atual e remoto, visível e invisível, singular e universal. (IANNI, 1998, p. 1).

Com a globalização da economia e, desse modo, a aceleração do processo de urbanização global, segundo Ramos & Castells (1998), aumentaram a pluralidade étnica e cultural das cidades, cujo global se localiza, de forma “socialmente segmentada e espacialmente segregada, através dos deslocamentos humanos causados pela destruição de velhas formas produtivas e a criação de novos centros de atividade.” (1998, p. 1, tradução nossa). Ademais, a dinâmica da economia global impactou os indivíduos e as cidades, pois, o processo de urbanização reorganizou os espaços sociais.

Para Zigmunt Bauman (1999), diante do ponto de vista da relação entre poder e política, há o desafio da superação da tríade território, Estado e nação para um novo paradigma em formação, superando o desafio triplo através do “negativo” da globalização (das forças hostis à política institucionalizada) e o “positivo” (representação política e jurisdição) . De mais a mais, ele analisa nos processos de globalização os usos do tempo e espaço são diferenciados, pois,

Uma parte integrante dos processos de globalização é a progressiva segregação espacial, a progressiva separação e exclusão. As tendências neotribais e fundamentalistas, que refletem e formulam a experiência das pessoas na ponta receptora da globalização, são frutos tão legítimos da globalização quanto a “hibridização” amplamente aclamada da alta cultura – a alta cultura globalizada. (BAUMAN, 1999, p. 9).

Por outro lado, para Arturo Escobar (2005), nem sempre tudo que emerge da globalização se adequa ao sistema capitalista, cujo fenômeno desta juntamente com o desenvolvimento podem propiciar inúmeras vias para o desenvolvimento econômico.

Na perspectiva de Giddens, as categorias capitalismo e industrialismo devem ser analisadas como “feixes organizacionais” que estão envolvidas nas instituições da modernidade. Além disso, para o ilustre autor, a modernidade é “inerentemente globalizante”, cujas relações sociais se intensificam em escala

mundial em um processo de alongamento que interliga diferentes regiões ou contextos sociais, conectando “o mundo numa complexa rede de relações de interdependência” (GIDDENS *apud* BRUMI & BEDIN, 2003, p. 27).

Portanto, há que se destacar que a sociedade atualmente se configura como capitalista, reestruturada e informacional, em que a aplicação do processo da informação influencia diretamente na produtividade e competitividade (BRUMI & BEDIN, 2003). De mais a mais, verifica-se que diante da economia global e redução das distâncias entre os agentes econômicos, a forte presença dos investimentos estrangeiros aos projetos de desenvolvimento estrutural do Porto do Itaqui, cuja as fontes de competitividade da economia global podem ser visualizadas nesse processo de integração em rede, defendido por Castells (1999).

Logo, há que se destacar acerca da mundialização dos mercados de capitais, que segundo Castells (1999), estes são globalmente interdependentes, cujo capital é gerenciado através de mercados financeiros integrados globalmente. Além disso, o comércio internacional é o elo entre as economias nacionais, em que o supracitado autor debate sobre o posicionamento das instituições públicas na permissão e incentivo à formação do livre comércio, existindo uma linha tênue entre as estratégias governamentais e a concorrência comercial.

Além disso, na segunda metade do século passado, vislumbra-se que, em decorrência do surgimento da interdependência global, surgem políticas com diferentes estruturas de poder decisório “envolvendo governos, organizações intergovernamentais e uma vasta gama de grupos de pressão transnacional e organizações não-governamentais” (BRUMI & BEDIN, 2003, p. 28). Portanto, compreende-se que a globalização possibilita a abertura comercial e impulsiona o desenvolvimento de uma nação.

Consoante ao exposto, após as considerações iniciais sobre globalização, faz-se necessário a compreensão do desenvolvimento econômico e, por conseguinte, sustentável, no que tange aos impactos da expansão estrutural e econômica do Porto do Itaqui para as comunidades do entorno. Para tal, será verificado se o modelo de desenvolvimento sustentável propagado pelo governo amplia ou não os danos ao meio ambiente, prejudicando o modo de vida das comunidades na região estudada.

3.1 Desenvolvimento econômico versus crescimento econômico

Para que se compreenda as políticas desenvolvimentistas aplicadas pelo governo do Maranhão, em face da sustentação do Porto do Itaqui como porta de entrada para o desenvolvimento no Estado, faz-se necessário uma compreensão macro do desenvolvimentismo brasileiro, atrelado às políticas implementadas na América Latina, a partir da década de 30 e que atingem o auge intelectual em 1980 (FIORI, 2014).

Logo, como nos ensina Fiori (2014), o debate que contribuiu para o fortalecimento da ideologia nacional-desenvolvimentista, acerca do papel do Estado no desenvolvimento econômico deu ensejo a três vertentes teóricas ramificadas em: 1) teoria weberiana da modernização; 2) teoria estruturalista cepalina do centro-periferia e do intercâmbio desigual e 3) teoria marxista da revolução democrático-burguesa. Ademais, para este autor, embora tenham ocorrido convergências entre as teorias, no Brasil, a matriz teórica e estratégica que teve mais importância foi a teoria da segurança nacional, aplicada pelos militares, em meados de 1937 a 1985.

Com o objetivo de “defesa nacional”, destaca-se que o desenvolvimentismo militar originou-se com a Revolução de 1930 e com o Estado Novo. No entanto, apenas em 1950, conseqüentemente, com o surgimento da Escola de Guerra em 1949, o desenvolvimentismo militar demonstra as faces da ideologia que buscava a expansão nacional associando a ânsia pelo desenvolvimento nacional e implantação da industrialização, alinhando-se à competição mundial. Em razão disso, devido à preocupação do inimigo externo no contexto da Guerra Fria, este projeto desenvolvimentista caracterizou-se como autoritário, antipopular e conservador. (FIORI, 2014).

Quanto ao desenvolvimento, faz necessário discorrer acerca do sentido deste conceito, pois, a distinção entre desenvolvimento e crescimento ainda é vista de forma aglomerada, embora se verifique divergências, que não são excludentes, como verifica:

Poucos são os outros conceitos nas Ciências Sociais que têm-se prestado a tanta controvérsia. Conceitos como progresso, crescimento, industrialização, transformação, modernização, têm sido usados frequentemente como sinônimos de desenvolvimento. Em verdade, eles carregam dentro de si toda uma compreensão específica dos fenômenos e constituem verdadeiros diagnósticos da realidade, pois o conceito prejudica, indicando em que se deverá atuar para alcançar o desenvolvimento. (SCATOLIN *apud* OLIVEIRA, 2002, p. 39).

À luz do prisma econômico, tem-se a clássica abordagem de Celso Furtado sobre o tema em questão. Ao discorrer acerca da dialética do desenvolvimento capitalista, o ilustre autor destaca que:

Observado o *stricto sensu*, o desenvolvimento econômico é o processo de expansão do sistema produtivo que serve de suporte a uma dada sociedade. Expansão somente se torna factível quando atua um mecanismo de autolimitação, que a própria sociedade se impõe, com respeito à utilização do produto social. Essa autolimitação é condição necessária à acumulação, ou formação de nova capacidade produtiva. Por outro lado, a ocupação da nova capacidade produtiva exige modificação ou forma como a sociedade utiliza o produto social. (FURTADO, 1964, p. 62).

Ademais, verifica-se que nas democracias capitalistas, o desenvolvimento econômico exige a atuação de agentes que possuem poder de decisão para que mantenham as condições estáveis de desenvolvimento, ampliando-se a controle do Estado nos setores de produção, tecnologia e os investimentos do setor privado indiretamente (FURTADO, 1964).

Para Amartya Sen, o desenvolvimento pode ser analisado como um processo de expansão das liberdades reais que os indivíduos usufruem. Para tal, a análise do autor aduz que as liberdades que os indivíduos desfrutam no desenvolvimento econômico de uma sociedade, advém, também, de outros determinantes, como as disposições sociais e econômicas (por exemplo, os serviços de educação e saúde) e os direitos civis (por exemplo, a liberdade de participar de discussões e averiguações públicas) (SEN, 2010).

Além disso, destaca-se a tênue relação entre as liberdades individuais com os projetos desenvolvimentistas aplicados pelo Estado, cerceando a vontade de escolha dos cidadãos. Para tal,

Também temos de examinar, por outro lado, a persistência de privações entre segmentos da comunidade que permanecem excluídos dos benefícios da sociedade orientada para o mercado, e os juízos, inclusive as críticas, que as pessoas podem fazer sobre diferentes estilos de vida e valores associados à cultura dos mercados. Na visão do desenvolvimento como liberdade, os argumentos de diferentes lados têm de ser apropriadamente considerados e avaliados. (SEN, 2010, p. 21-22).

Na literatura especializada em economia, se verifica muitos trabalhos que associam desenvolvimento com industrialização, segundo Oliveira (2002), isto se caracteriza porque a indústria aumenta os níveis positivos do produto que estão ligados ao crescimento econômico e, por conseguinte, aumentam a crença que a industrialização é imprescindível para altos índices de crescimento e qualidade de vida.

Porém, Celso Furtado (1974) é categórico em afirmar que o desenvolvimento econômico é um mito, na qual as reais necessidades da coletividade são ofuscadas para atender os interesses que se direcionam ao crescimento, exportação e investimentos. Desse modo, aduz que:

Temos a prova cabal de que o *desenvolvimento econômico* – a ideia de que os *povos pobres* podem algum dia desfrutar das formas de vida dos atuais *povos ricos* – é simplesmente irrealizável. Sabemos agora de forma irrefutável que as economias da periferia nunca serão *desenvolvidas*, no sentido de similares às economias que formam o atual centro do sistema capitalista. (...) Cabe, portanto, afirmar que a ideia de desenvolvimento econômico é um simples mito. (FURTADO, 1974, p. 88-89).

Com o Consenso de Washington ressurgiram ideais liberais acerca da política econômica em detrimento ao declínio do padrão de crescimento nacional-desenvolvimentista, após os anos 1980 (CARNEIRO, 2012). Diante do fracasso da implantação das medidas na América Latina, no Brasil, nos anos 2000, de acordo com o supracitado autor, ressurge o pensamento desenvolvimentista, em duas vertentes: social-desenvolvimentismo e o novo-desenvolvimentismo.

No Brasil, Nordeste e Maranhão, o crescimento econômico e os impactos setoriais, modificaram o modelo de desenvolvimento ao longo das décadas. Desse modo, Mesquita (2007) defende que esse modelo gerou mais problemas que soluções, cuja mudança no paradigma produtivo, urbanização, crescimento econômico e mercado internacional disseminaram desigualdades sociais, espaciais e temporais.

O desenvolvimento, no Brasil, de acordo com Bruzaca & Sousa (2015), nos dias atuais, ainda permanece atrelada aos velhos moldes de satisfação do mercado externo, em um cenário de dependência dos investimentos internacionais, que estão ligados a uma dominação do capital estrangeiro. Além disso, pode ser verificado também, os efeitos socioeconômicos à população local, cujos traços de exclusão são visíveis na dinâmica espacial local.

É observável que um novo ciclo ideológico de desenvolvimento foi adotado no Brasil, atendendo diretrizes internacionais, rearticulando política e ideologicamente as forças burguesas nacionais, segundo Maranhão (2009). Assim, a mundialização da economia e hegemonia da política neoliberal, conforme o supracitado autor, ratificaram e aprofundaram a condição brasileira diante da economia capitalista internacional frente aos grandes conglomerados transnacionais.

A política econômica privilegia grandes empreendimentos capitalistas, como os investimentos milionários para expansão portuária, mas é perceptível que

as desigualdades regionais e a exclusão social mantêm-se constantes, devido à má distribuição dos lucros arrecadados pelo desenvolvimento econômico. Assim,

Diante de situação tão complexa e preocupante, o que fazer? Os otimistas afirmam que este é o preço do “progresso” [...] Já os pessimistas pensam que o modelo de desenvolvimento econômico baseado nas leis de mercado e no encolhimento do Estado regulador é uma selva em que o interesse público é subjugado pelo lucro privado e que caminhamos para uma degradação ambiental inexorável e para um “salve-se quem puder”. (DUPAS, 2008, p. 53)

Desta forma, vislumbra-se que o Estado colhe as benesses do desenvolvimento econômico, porém, as consequências dessa política governamental são refletidas nas questões sociais e ambientais. O Porto do Itaqui se insere no plano governamental que delineia estratégias de desenvolvimento econômico para o Maranhão.

3.2 O desenvolvimento sustentável

Com a Revolução Industrial, a mudança de hábitos dos indivíduos e, por conseguinte, a reformulação dos espaços, decorreu-se uma profunda crise ambiental, principalmente no que tange às transformações na agricultura. Diante desse panorama, na qual os doutrinadores conceituaram como Revolução Verde, observa-se problemas ambientais que darão ensejo aos entraves que a sociedade pós-moderna vêm enfrentando ao longo das décadas (SANT’ANA JÚNIOR et. al., 2009).

Logo, se observa os reflexos dos impactos ambientais que comprometeram consideravelmente a biodiversidade, com mudanças drásticas no clima, nas águas fluviais e pluviais, derretimento das calotas polares, etc. Ademais, deve ser citado, também, como um dos fatores propulsores as chamadas “externalidades” dos processos de produção. Desta forma,

A noção de “externalidade” desenvolvida na ciência econômica exclui do cálculo econômico de qualquer investimento produtivo suas consequências aparentemente relacionadas ao produto desejado. Esta noção, ao ser utilizada, camufla o fato de que o investidor se apropria privadamente de todos os benefícios (econômicos e simbólicos) gerados pelo processo produtivo e socializa os prejuízos, na medida em que os grupos sociais e organizações governamentais de seu entorno terão que arcar com seus resultados nefastos (poluição, comprometimento do ambiente etc) (MARTÍNEZ ALIER *apud* SANT’ANA JÚNIOR et. al, 2009, p. 256).

Assim, o interessante a ser observado diante das consequências dos problemas ambientais para a sociedade como um todo, são os reflexos dos

investimentos desenvolvimentistas, que incluem o Porto do Itaquí e os impactos na organização do espaço e entraves para a comunidade do entorno.

Para tal, diante das teorias da globalização, Arturo Escobar debate acerca das vertentes para além do desenvolvimento, uma conceitualização do pós-desenvolvimento, em que o lugar ressurgem em oposição ao domínio do espaço e o não capitalismo em face ao domínio do capitalismo presentes no imaginário da vida social (ESCOBAR, 2005).

Portanto, vislumbra-se o local como espaço de cultura local, em que se caracteriza como o “outro” da globalização, abrangendo uma releitura dos conceitos de globalização e permitindo que novos debates possibilitem alternativas ao capitalismo na pós-modernidade.

Como alhures, a noção de desenvolvimento ainda é associado ao conceito de crescimento econômico, expansão das forças produtivas, cujas categorias modernização, industrialização, progresso técnico são diretamente ligados ao desenvolvimento. No entanto, segundo Herculano (1992) embora haja uma vertente que analisa a concepção de desenvolvimento como uma questão política e social, o que predomina é o conceito atrelado ao aumento da produtividade e expansão das forças produtivas.

O conceito de “desenvolvimento sustentável” fora propagado pelo Relatório Brundtland da Rio/92, na Conferência Internacional de Meio Ambiente e Desenvolvimento, evento promovido pela Organização das Nações Unidas (ONU), na qual suscitou divergentes discursos acerca das novas propostas ao “milagre econômico”. Diante disso, originou-se o relatório, citado acima, conhecido também como “Nosso Futuro Comum”, trazendo à baila os conceitos de “desenvolvimento sustentável” e uma “nova ordem econômica internacional” (HERCULANO, 1992). Assim, segundo o Relatório Brundtland, desenvolvimento sustentável é aquele:

que atende às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de as gerações futuras atenderem a suas próprias necessidades. Ele contém dois conceitos-chave: o conceito de “necessidades”, sobretudo as necessidades essenciais dos pobres do mundo, que devem receber a máxima prioridade; a noção das limitações que o estágio da tecnologia e da organização social impõe ao meio ambiente, impedindo-o de atender às necessidades presentes e futuras. Portanto, ao se definirem os objetivos do desenvolvimento econômico e social, é preciso levar em consideração sua sustentabilidade em todos os países – desenvolvidos ou em desenvolvimento, como economia de mercado ou planejamento central. (NOSSO FUTURO COMUM, 1991, p. 46).

Como verificado na página institucional da Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), a sustentabilidade aliada a resultados financeiros positivos é um dos rols de valores a serem alcançados pelo Porto do Itaqui, respeitando o meio ambiente e a vida, atuando no controle e minimização dos impactos ambientais provados pela natureza das atividades e serviços.

Haja vista a pretensão governamental em propagar que o Porto do Itaqui se enquadra em um desenvolvimento sustentável, faz-se necessário apresentar a crítica ao atual modelo de desenvolvimento de Isabel Carvalho, que “é um conceito que tem sua matriz no projeto desenvolvimentista liberal aplicado ao meio ambiente e que surge a partir do fracasso desta promessa desenvolvimentista” (CARVALHO *apud* HERCULANO, 1992, p. 17).

Ademais, para a autora citada acima, atual “estilo de desenvolvimento” carrega uma áurea farsante na proposta de superação dos conflitos e crises decorrentes da degradação ambiental e humana, advindas do crescimento econômico e políticas governamentais que buscam a qualquer preço implantar o desenvolvimento com cooperação de investimentos internacionais, camuflado em um slogan sustentável (CARVALHO *apud* HERCULANO, 1992). O conceito de desenvolvimento sustentável apresentado pelo Relatório Brundtland originou debates divergentes tanto no âmbito acadêmico, como ações governamentais para adequação à sustentabilidade proposta por este novo modelo. (SANT’ANA JÚNIOR et. al., 2009).

Para Veiga (2005), o conceito de desenvolvimento sustentável perpassa pela tentativa de conciliar o crescimento econômico com o meio ambiente, compreendendo os comportamentos humanos, econômicos e sociais, bem como, a evolução da natureza sem esquecer a configuração social do território e do espaço, ou seja, conforme Lima (2008), estudar a questão ambiental a partir da democratização da cidade, pois

(...) a questão ambiental não pode ser estudada deslocada da maneira como a sociedade se produz. Quando a reflexão se dá no âmbito da cidade, é fundamental situá-la nos processos de produção e reprodução da cidade e do urbano, que se processa no cotidiano. (LIMA, 2008, 177).

Logo, é correto afirmar que a preocupação com o meio ambiente saudável deve ser parte integrante do processo de desenvolvimento econômico, principalmente, no que tange às comunidades do entorno que sofrem os reflexos da expansão industrial dos projetos governamentais. Portanto, pretendeu-se analisar os

conceitos de desenvolvimento econômico e sustentável, pois, como citado acima, um dos valores propagados pelo Porto do Itaqui é a preocupação com a sustentabilidade e proteção ao meio ambiente.

Segundo Dupas (2008), a crise ecológica global se aproxima de fragilizar as atividades produtivas, em que a natureza reage às perturbações na qual sofre devido as intervenções humanas inconsequentes, assim,

A natureza reage com perturbações climáticas de consequências humanas imprevisíveis, exaustão de combustíveis fósseis, rarefação e contaminação fontes de renovação da vida e da água, acúmulo de poluição e moléculas químicas e dejetos tóxicos prejudiciais à saúde, diminuição da fertilidade das terras, dos rios e dos oceanos que nutrem a terra. Essa crise é consequência direta de nossos comportamentos e modos de produção e consumo. (DUPAS, 2008, p. 75-76).

O impacto socioambiental ocasionado pela ampliação do Porto do Itaqui, favorecida pela localização geográfica, gerará alterações ambientais que afetarão a população, em geral. Dessa forma, poluição atmosférica, sonora, fluvial são alguns transtornos que já são presentes entre as comunidades que vivem nas regiões próximas ao Porto do Itaqui, quiçá quando as novas instalações forem implantadas futuramente.

À luz da compreensão a priori destes conceitos, analisa-se mais adiante os impactos socioambientais decorrentes da expansão do Porto do Itaqui e, suas consequências para a comunidade do entorno, entre elas, a Comunidade do Taim.

4 IMPLICAÇÕES SOCIOAMBIENTAIS DECORRENTES DA POLÍTICA ECONÔMICA DESENVOLVIMENTISTA PARA A COMUNIDADE DO TAIM

Em prol da promoção do desenvolvimento econômico, a gestão do território brasileiro, tem se pautado em favorecer a instalação de redes de infraestrutura e grandes empreendimentos com verbas de políticas públicas. Verifica-se, que esse processo em São Luís, capital do Estado do Maranhão, é percebido dentro de um modelo de desenvolvimento instituído por empreendimentos privados, favorecido por projetos governamentais, utilizando recursos naturais impactando negativamente sobre o ambiente (CARVALHO & CIDADE, 2014).

Localizada em privilegiado local que atrai investimentos para grandes projetos, São Luís abrange características naturais favoráveis, como a Baía de São Marcos, o que favoreceu a construção do Porto do Itaqui, ligando o Maranhão a outros continentes como a Ásia e Europa com rotas mais curtas. Devido a grande demanda de suas operações, surgiu a Usina Termoelétrica Porto do Itaqui, na qual “ocasionou impactos sociais particularmente negativos, afetando a acessibilidade e desarticulando a subsistência de moradores locais tradicionalmente estabelecidos nas cercanias do terreno da usina” (CARVALHO & CIDADE, 2014, p. 127).

O direito à cidade, conforme Lefebvre é uma forma superior dos direitos “à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar. O direito à obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade) estão implicados no direito à cidade.” (LEFEBVRE, 2001, p. 134). Portanto, a cidade se reinventa e apresenta um modo diferencial de produção do espaço urbano, cujo espaço social se constrói com apropriação desse espaço pelos cidadãos, sendo o uso de modo coletivo.

Desse modo, o que se observa é a cidade sendo planejada e transformada pelo Estado em um espaço que atende às questões econômicas, administrativas e técnicas decorrentes de relações econômicas de dominação das minorias de poder aquisitivo. Ademais, esse debate faz-se necessário, pois se verifica que as comunidades lutam contra os grandes empreendimentos que ensejam ocupar os espaços tradicionais desses indivíduos.

A cidade São Luís comporta um processo de urbanização segregador e marginalizante, o que nos leva a refletir a quem são destinados os projetos desenvolvimentistas no Estado, em que parcelas da população são “expulsas” do

processo de desenvolvimento econômico. Como se observa nas últimas três décadas na Ilha de São de Luís, grandes mudanças ambientais surgiram do crescimento urbano-industrial que ocasionaram a diminuição dos índices de “recursos naturais, potencializada a partir da década de 1980, com a implantação do Consórcio ALCOA, ALCAN E BILLITON (ALUMAR) e da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD).” (RABELO & FEITOSA, 2016, p. 1460).

Diante dessas reflexões, direciona-se o campo de visão para a Comunidade do Taim, que é uma comunidade tradicional, localizada na Zona Rural do município de São Luís, povoada por habitantes descendentes de escravos e indígenas que resiste há trezentos anos, segundo Sr. José Reinaldo, liderança comunitária. Logo, Mendonça (2017) nos ensina que os grupos de ancestralidade indígena e/ou africana:

[...] ocupam o lugar colonial (=moderno) que nos primeiros tempos de colonização (=modernização), com marco no final do século 15, eram próprios dos nativos indígenas e dos escravos trazidos de África, as senzalas, os campos de produção forçada, as aldeias, como também as matas do sertão e os quilombos como lugar de refúgio e resistência. Classificados pelo colonizador como selvagem, bárbaros, indolentes e incapazes e, agora, pelos seus herdeiros como a-históricos, pobres, desqualificados, analfabetos, desempregados, trabalhadores informais, que se refugiam nas periferias das cidades e nos últimos territórios ancestrais. (MENDONÇA, 2017, p. 98).

A região na qual a comunidade está localizada engloba empreendimentos industriais, bem como o Porto do Itaqui decorrendo desse modo conflitos de utilização e preservação do território. Atualmente, a Comunidade do Taim juntamente com outras onze comunidades Rio dos Cachorros, Porto Grande, Limoeiro, parte do Cajueiro (Praia de Panauaçu), parte da Vila Maranhão (Porto das Arraias), Portinho, Jacamim, Ilha Pequena, Embaubal, Amapá e Tauá-Mirim (SANT’ANA JÚNIOR, 2016) lutam pela oficialização da Reserva Extrativista do Tauá-Mirim.

Com isso, se verifica a latente dependência da estrutura do poder dominante, cujos órgãos burocráticos do Estado são inertes, conservadores e ineficazes na resposta às manifestações dos movimentos sociais e das minorias que carecem de Justiça (WOLKMER *apud* BRUZACA & SOUSA, 2015). Vários entraves foram impostos que impossibilitam a oficialização da pretendida Resex, como se observa, por estar em uma região de grande interesse de natureza capitalista.

Assim, como nos ensina Sant'Ana Júnior (2013), em um período de intenso debate sobre Reforma Agrária, territórios quilombolas e indígenas garantidos através de leis de domínio e controle de caráter ambiental, aduz que:

A partir da Constituição de 1988, diante da frustração com relação às perspectivas de realização de ampla reforma agrária, conseqüentemente, uma das mudanças verificáveis nos conflitos em torno de controle territorial tem sido a busca de acionamento, cada vez mais intensa, de dispositivos legais que correspondam à garantia de realização de interesses de grupos sociais atingidos por iniciativas governamentais e/ou privadas (...) vários grupos sociais têm procurado identificar, na legislação brasileira, instrumentos que lhes facultem a permanência na terra (SANT'ANA JÚNIOR, 2013, p. 106).

Portanto, observou-se na Comunidade do Taim uma resistente luta na preservação do seu território, além das tradições dos seus ancestrais que ainda perduram em seu modo de vida, ser e agir naquela região. Além disso, atualmente, se observa os impactos socioambientais decorrentes do Porto do Itaqui e, futura expansão da área comercial, como também, dos empreendimentos industriais que localizados próximos da Comunidade do Taim.

4.1 Reserva Extrativista Tauá-Mirim: a Comunidade do Taim à espera da oficialização da Resex

Os conflitos existentes nessa área iniciaram a partir do final da década de 1970, com a instalação de grandes empreendimentos desenvolvimentistas, com o apoio do governo, deslocando compulsoriamente vários povoados outrora instalados e, por conseguinte, alterando os ecossistemas das comunidades que ali permaneciam e provocando alterações socioambientais (SANT'ANA JÚNIOR & SILVA, 2009).

Quanto aos aspectos geográficos, Taim localiza-se na porção Sudoeste da Ilha do Maranhão: a norte e a oeste às margens da Baía de São Marcos; a leste limitada pelo Estreito dos Coqueiros e ao sul, a Ilha de Tauá-Redondo, a 37 (trinta e sete) km de distância do centro da cidade de São Luís (SANT'ANA & SOUSA, 2009). Totalizando uma extensão de aproximadamente 290.117,86m², com as seguintes coordenadas “norte, lat. 2°38'16” e long. 45°38'04”; a sul, lat. 2°47'44” e long. 45°35'19”; a leste, lat. 2°43'05” e long. 45°38'08”; e a oeste, lat. 2°43'04” e long. 45°36'22”, está sob a administração política do município de São Luís (RABELO & FEITOSA, 2016).

Foram relatados e observados uma gama de ecossistemas que englobam aquele território, como o rio que banha essa região chamado Rio dos Cachorros, mangues, brejo, espécies de vegetais (por exemplo, juçarais) e animais (peixes são fontes de subsistência dos habitantes) diversificados.

Embora o Taim se caracterize como um povoado com cultura tradicional, observa-se as peculiaridades inerentes a estas comunidades, não havendo unificação internamente, sendo, portanto, um grupo heterogêneo com múltiplas práticas socioculturais e econômicas (MIRANDA, 2009). Entre elas, algumas das características são compartilhadas entre os indivíduos das comunidades tradicionais, dentre as quais:

- a) dependência e até simbiose com a natureza, os ciclos naturais e os recursos naturais renováveis a partir dos quais se constrói um modo de vida;
- b) conhecimento aprofundado da natureza e de seus ciclos que se reflete na elaboração de estratégias de uso e de manejo dos recursos naturais. Esse conhecimento é transferido de geração em geração por via oral;
- c) noção de território ou espaço onde o grupo social se reproduz econômica e socialmente;
- d) moradia e ocupação desse território por várias gerações, ainda que alguns membros individuais possam ter-se deslocado para os centros urbanos e voltados para a terra de seus antepassados;
- e) importância das atividades de subsistência, ainda que a produção de mercadorias possa estar mais ou menos desenvolvida, o que implica uma relação com o mercado;
- f) reduzida acumulação de capital;
- g) importância dada à unidade familiar, doméstica ou comunal e às relações de parentesco ou compadrio para o exercício das atividades econômicas, sociais e culturais;
- h) importância das simbologias, mitos e rituais associados à caça, à pesca e atividades extrativas;
- i) a tecnologia utilizada é relativamente simples, de impacto limitado sobre o meio ambiente. Há reduzida divisão técnica e social do trabalho, sobressaindo o artesanal, cujo produtor (e sua família) domina o processo de trabalho até o produto final;
- j) fraco poder político, que em geral reside com os grupos de poder dos centros urbanos;
- l) auto-identificação ou identificação pelos outros de se pertencer a uma cultura distinta das demais. (DIEGUES *apud* MIRANDA, 2009, p. 68).

Com a promessa de desenvolvimento econômico, industrialização, urbanização e, conseqüentemente, melhorias de qualidade de vida dos indivíduos que habitavam ao entorno daqueles empreendimentos, gerou grandes expectativas às comunidades que almejavam a chegada do desenvolvimento como uma porta de abertura para empregabilidade. No entanto, o que se observa ao longo dos anos que os resultados são diferentes dos esperados pelos habitantes do entorno.

Durante esse período, como destaca Sr. José Reinaldo, liderança atual que participou dos inícios dos conflitos, a comunidade do Taim foi uma das que lutaram

contrariamente à implantação dos projetos de desenvolvimento, que pareciam ser sinônimos da promoção da renda, saúde e outros serviços básicos a toda população (MAIA, 2014), mas que buscavam forçosamente ocupar seus territórios. Devido a isso, a comunidade do Taim participa ativamente dos debates acerca do Plano Diretor do Município de São Luís, para que seus habitantes tenham assegurado o atendimento “das necessidades fundamentais dos cidadãos, proporcionando qualidade de vida, justiça social e desenvolvimento econômico sem o comprometimento da qualidade do meio ambiente urbano e rural” (SÃO LUÍS, 2006).

O território ocupado pela comunidade do Taim (Figura 05) constitui-se em um espaço que fora construído socialmente ao longo dos séculos e nos faz refletir acerca das relações culturais desta comunidade com o espaço que ocupa tradicionalmente, pois, o indivíduo que construiu seu modo de vida está “amarrado a teias de significados que ele mesmo teceu” (GEERTZ, 2008, p. 4).

Figura 05: Comunidade do Taim.



Fonte: Autora.

Na região próximas ao Complexo Portuário de São Luís, há uma intensa propagação dos empreendimentos industriais, como empresas de fertilizantes, fábricas de asfalto, a Termoelétrica do Porto do Itaqui, atividades minerárias que atingem significadamente às comunidades do entorno (SANT’ANA JÚNIOR, 2016). Os sujeitos sociais estão em constante luta no processo de transformação e resistindo à permanência nos seus territórios, desse modo, há nas Ciências Sociais um debate acerca dos discursos e práticas da “desterritorialização”, um conceito associado a “fim dos territórios”, dissociado ou na oposição à noção de território (MIRANDA, 2009).

Para Conti (2005), a dicotomia entre desterritorialização e territorialização está para além das evidentes simplificações que não engloba a

complexidade das dinâmicas econômica e social na contemporaneidade. No entanto, como destaca o autor, a desterritorialização pode ocorrer sem que haja deslocamento físico, sendo possível, portanto, quando os indivíduos estão sujeitos a uma “precarização das suas condições básicas de vida e/ou a negação de sua expansão simbólico-cultural” (COSTA *apud* MIRANDA, 2009, p. 76).

Portanto, quando se analisa a oficialização da Reserva Extrativista Tauá-Mirim, verifica-se a definição legal de reserva extrativista, encontrada na Lei n.º 9.985/2000, que aduz

Art. 18. A Reserva Extrativista é uma área utilizada por populações extrativistas tradicionais, cuja subsistência baseia-se no extrativismo e, complementarmente, na agricultura de subsistência e na criação de animais de pequeno porte, e tem como objetivos básicos proteger os meios de vida e a cultura dessas populações, e assegurar o uso sustentável dos recursos naturais da unidade (BRASIL, 2000).

Desse modo, segundo o art. 22 da lei supracitada, a Reserva Extrativista é criada por meio de ato do Poder Público (BRASIL, 2000), embora nada impeça que sejam criadas por lei, a expressão genérica diz que, na prática, a maioria das unidades de conservação são oriundas por ato do chefe do poder executivo, logo, por meio de decreto (RABELO, 2017).

Em São Luís, houve o pedido de criação da, originalmente denominada, Reserva Extrativista do Taim, com alguns fatores que iniciaram na década de 1980. Entre os primeiros, foram observados redução dos recursos naturais, como os peixes, outrora atribuída à instalação dos empreendimentos industriais na capital. Outro fator que ensejou na criação da Resex foram os movimentos sociais e articulação dos pesquisadores, o enfretamento aos projetos industriais. A Igreja Católica, na figura do padre canadense Fernando Levesque, que incentivou a organização comunitária o que culminou no Conselho de Moradores (RABELO, 2017).

Conforme relato do Sr. José Reinaldo, a criação da reserva extrativista foi discutida em assembleia geral entre os moradores do Taim, como também, de outras comunidades do Porto-Grande e Rio dos Cachorros. Juntamente com um abaixo-assinado, entregaram ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (IBAMA), em 2003, para abertura de processo para criação da Resex, a Reserva Extrativista do Taim, que recebeu o nº 02012.001265/200-72, que diante do Relatório de Vistoria da Área para Criação da Resex, uma equipe de Analistas Ambientais do IBAMA foi enviada até a região para análises do potencial da região, em 2005.

Após vários acontecimentos para o processo de criação da Resex, o Estado do Maranhão, ANTAQ e EMAP, por exemplo, começaram a se manifestar contrariamente à criação da Reserva Extrativista do Taim, sobretudo, por ser incompatível com as operações do Porto do Itaqui. Assim, iniciaram-se negociações e discussões através da Ação Civil Pública (ACP) promovida pelo Ministério Público Federal (MPF) – “que impede o andamento do procedimento administrativo, colocando as comunidades da RESEX numa situação de espera indefinida.” (RABELO, 2017, p. 66).

Diante de tanta espera da resposta oficial decorrente dos enclaves burocráticos do governo, as comunidades da pretendida RESEX, através da Assembleia Popular no dia 17 de maio de 2015, exerceram sua autonomia se autoinstituindo enquanto Reserva Extrativista de Tauá-Mirim (SANT’ANA JÚNIOR, 2016). Ademais, verifica-se que diante da instalação da RESEX:

Após a aprovação da mudança da Lei de Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, a demanda pela instalação da Reserva Extrativista do Taim passou a se restringir às áreas de preservação permanente, que ficaram excluídas do novo trecho de Zona Industrial. O processo de instalação da Reserva cumpriu as fases, legalmente previstas, de elaboração de laudos biológicos e sócio-econômicos e de consulta pública à população (...). Atualmente encontra-se em uma das últimas fases previstas, que é o exame do processo por parte do Ministério do Meio Ambiente, após o que, dependerá apenas da sanção do Presidente da República (SANT’ANA JÚNIOR & ALVES, 2009, p. 19).

Segundo Sr. José Reinaldo, várias reuniões acontecem na sede da Casa das Águas, na Comunidade do Taim (Figura 06), empreendimento construído com capital da Alumar, que tem por objetivo capacitar filhos de pescadores, de qualquer comunidade, até mesmo da capital, no entanto, tal espaço aguarda verba do governo para iniciar suas atividades.

Figura 06: Casa das Águas, local de reuniões na Comunidade do Taim.



Fonte: Autora.

Acerca do cancelamento dos debates sobre o Plano Diretor do Município de São Luís, outrora previstos para acontecerem na Vila Maranhão, Cidade Operária, Vila Nova República, Centro Comercial de São Luís, Pedrinhas e na Assembleia Legislativa e sobre os reflexos dos impactos sofridos pela comunidade, Sr. José Reinaldo, liderança da comunidade do Taim, relembra os cancelamentos das audiências públicas, no corrente ano, como um entrave para satisfação dos objetivos do governo sem que haja a participação popular:

“A comunidade do Taim é corredor do Porto. O município quer discutir o plano diretor, alguns pontos, e a gente entende que o plano diretor tem que ser discutido tudo; a vida de São Luís, não só a construção de prédio como eles querem, mas a gente tem que discutir São Luís como um todo. Eles têm uma proposta indecente que tem que ser do jeito que eles querem e que desça goela a baixo. (...) Houve uma grande empresa chinesa que há quase 15 (quinze) anos queria se instalar e houve uma reação grande de São Luís para que ela não fosse instalada, porque a gente sabe que São Luís, segundo os estudos solo sedimentar, não suporta grandes empreendimentos, empresa de grande porte poluente, por conta dos nossos lençóis freáticos, os ventos e outras coisas assim. Aí, com isso, aqui ficou zona rural e agora eles querem transformar tudo da zona rural em zona industrial.” (REINALDO, 2017).

Portanto, observa-se que a criação da RESEX está associada à garantia do direito ao território, gerando um debate acerca da conservação do ambiente natural em prol da preservação do lugar em que as comunidades vivem. Desse modo, a demanda por uma Resex, que inicialmente chamava-se Reserva Extrativista do Taim, mas por já existir uma Unidade de Conservação no Rio Grande do Sul (Estação Ecológica do Taim) passou-se a chamar Reserva Extrativista de Tauá-Mirim, no Sudoeste da Ilha do Maranhão (SILVA, 2012).

4.2 Expulsões e liberdade: conflitos ambientais enfrentados pela Comunidade do Taim com a expansão do Porto do Itaqui

A Revolução Verde “mudou o campo, e as indústrias ligadas à agropecuária se interiorizaram, potencializando investimentos federais (...)” (MONTE-MÓR, 2005, p. 433). À luz do aspecto ambiental, o modelo de desenvolvimento baseado na “mecanização e *quimificação* da agricultura que prevalece, desde a década de 70, assentado na pecuária extensiva e em anos recentes na produção de soja e de carvão vegetal (...)” (MESQUITA, 2007, p. 47), este por sua vez, causou impactos aos ecossistemas na cidade de São Luís e nas comunidades do entorno.

Destaca-se que os conflitos estão presentes em lugares cujas relações de poder são desiguais, resultantes de dinâmicas sociais e econômicas que disputam os territórios e seus recursos naturais, como também, pela ausência ou fraca presença das políticas estatais. Desse modo, práticas na apropriação e transformação da natureza podem ocasionar conflitos em defesa dos territórios, recursos e identidades (CARVALHO & CIDADE, 2014).

Outrossim, conforme Lima (2008), destaca-se a importância de prevenir a limitação do debate acerca do conflito socioambiental a uma única vertente, na qual se restringe a analisar o conflito sob a ótica econômica, às práticas materiais, sem considerar os processos sociais que permeiam o cotidiano dos indivíduos. Portanto, para evitar noções restritas a um aspecto, deve-se contemplar os diferentes “agentes envolvidos na sua diversidade, bem como suas formas de representação, de relação com o meio ambiente e os diferentes projetos e interesses em jogo.” (LIMA, 2008, p. 175).

O lugar e seus entornos, que não significam necessariamente os geográficos, é uma relação construída por tempo indeterminado e constante, uma dinâmica de confrontos por resultar de interesses divergentes. Logo, o conflito é inerente às relações que não se alinham, principalmente, aos que refletem impactos socioambientais causados por grandes empreendimentos (SILVA, 2016) como o verificado ao longo do estudo.

Partindo da problemática apresentada acerca do projeto de expansão visando a melhorias nos índices econômicos e sociais do Estado, e conseqüentemente, o desenvolvimento sustentável empregado pelo Porto do Itaqui, o que se observa é uma complexa teia de desigualdades e relações de poder que oprimem as minorias. Conforme Sant’Ana Júnior (et. al., 2009), dentro da lógica capitalista que enseja na industrialização e crescente demanda por recursos naturais, o desenvolvimento sustentável ou sustentabilidade começa a se transformar em mercadoria, implicando em impactos ambientais, como poluição do ar, água, desmatamento, aquecimento global entre outros.

Desse modo, a desigualdade é estratificada e institucionalizada nos diferentes níveis atualmente. Entretanto, a sustentabilidade necessita ir além do pragmatismo de mercado, do desenvolvimento inconsequente, sem reflexão das conseqüências para o futuro dos indivíduos. O Estado é eficiente na função de

manutenção das práticas capitalistas, acarretando em desigualdades socioeconômicas irreparáveis (GONÇALVES et. al., 2016).

A partir desta perspectiva, sob a ótica da dinâmica do capitalismo, o dualismo entre Estado e mercado não se faz mais presente, pois, se observa que as exigências do último são absorvidas pela institucionalidade estatal, o que Saskia Sassen denominou de ‘nova ordem institucional privada a economia global’, localizadas nas cidades globais, lugares cujos interesses da economia global são reproduzidos (ALMEIDA & MACIEL, 2011).

O desenvolvimento, sob a ótica de Amartya Sen, pode ser compreendido como uma expansão das liberdades reais do indivíduo, no entanto, a liberdade humana contrasta com a modernização social (SEN, 1999). A ligação entre liberdade individual e realização de desenvolvimento social, segundo o autor, ultrapassa a relação constitutiva, ou seja,

O que as pessoas conseguem positivamente realizar é influenciado por oportunidade econômicas, liberdades políticas, poderes sociais e por condições habilitadoras como boa saúde, educação básica e incentivo e aperfeiçoamento de iniciativas. As disposições institucionais que proporcionam essas oportunidades são ainda influenciadas pelo exercício das liberdades das pessoas, mediante a liberdade para participar da escolha social e da tomada de decisões públicas que impedem o progresso dessas oportunidades. (SEN, 2010, p. 18).

Consoante ao exposto acima, podemos relacionar os impactos sofridos pela Comunidade do Taim aos grandes empreendimentos, com os ensinamentos de Saskia Sassen, ao que ela denomina de “expulsões”. De logo, o conceito atrela-se aos processos decorrentes de dinâmicas na nova fase econômica como, por exemplo, a expansão do desemprego. Estaríamos diante de uma condição de invisibilidade, cuja economia é redefinida quando há uma força econômica que ultrapassa os limites estatísticos. Portanto, com a reestruturação da economia urbana, observa-se uma polarização socioeconômica que segrega os espaços, acarretando em novas formações de classe de pobreza e marginalização urbana baseada no trabalho (SANTOS, 2016).

Como alhures, a Comunidade do Taim resiste às pressões econômicas que objetivam ocupar os territórios por eles ocupados há gerações. No entanto, é perceptível que os impactos ambientais que se alastram no perímetro da Resex Extrativista Tauá-Mirim são fatores que tornam a resistência ainda mais difícil, principalmente, porque os habitantes retiram sua subsistência da fauna e flora da

região. Corroborando ao que foi observado, Sassen (2016) discorre sobre a atuação das “formações predatórias”:

Minha tese é de que estamos assistindo à constituição não tanto de elites predatórias, mas de “formações” predatórias, uma combinação de elites e de capacidades sistêmicas na qual o mercado financeiro é um facilitador fundamental, que empurra na direção de uma concentração aguda. [...] Indivíduos ricos e empresas multinacionais, sozinhos, não conseguiriam chegar a concentrações tão extremas da riqueza mundial. Precisaram do que poderíamos chamar de ajudar sistêmica: uma interação complexa desses atores com sistemas reorientados a possibilitar a concentração extrema. Essas capacidades sistêmicas são uma combinação variável de inovações técnicas, de mercado de finanças, **mais a permissão governamental.**” (SASSEN, 2016, p. 22-23, grifo nosso).

Em suma, a Comunidade do Taim, bem como as outras do entorno que lutam pela oficialização da Resex Tauá-Mirim, buscam a permanência em seus territórios e, como relatado pelo Sr. José Reinaldo, liderança de Taim, a comunidade não é contra o “desenvolvimento” e atuação das empresas na área industrial que se inicia no Porto do Itaqui. Como fora citado por ele, a Comunidade do Taim é corredor entre o Porto e os empreendimentos instalados, logo, com a expansão do Porto e, por conseguinte, apoio do governo, outras empresas irão se instalar na área provocando mais poluição alterando modo de viver da comunidade. Portanto, a Comunidade do Taim buscar o equilíbrio entre as atividades dos empreendimentos localizados dentro e fora do Complexo Portuário que engloba o Porto do Itaqui, bem como, a preservação do meio ambiente o que acarreta em sua própria sobrevivência.

CONCLUSÃO

Considerando que o objetivo deste trabalho foi tentar analisar as implicações ambientais oriundas da política governamental de expansão do Porto do Itaqui para a Comunidade do Taim, zona rural da cidade de São Luís, do Maranhão, é possível afirmar que os projetos de ampliação do Complexo Portuário que engloba o Itaqui impactam de forma significativa nas comunidades do entorno.

Em razão disso, investimentos de capital estrangeiro com o apoio governamental atendem aos interesses de natureza capitalista, gerando um conflito cujos personagens que resistem buscam permanecer em seus territórios, bem como, preservar seu modo de viver passado por seus ancestrais africanos e indígenas. Além disso, a Comunidade do Taim tem o ecossistema como fonte para própria subsistência, como se observa, que grande parte dos habitantes possui a atividade pesqueira como fonte de renda.

As doze comunidades que ocupam o espaço ao redor do Complexo Portuário buscam a oficialização da Resex Extrativista Tauá-Mirim como mecanismo de preservação do meio ambiente e ecossistemas que estão sendo afetados pelos empreendimentos que propagam algum tipo de poluição e são refletidos aos habitantes do entorno, como a Comunidade do Taim. No entanto, há anos que as comunidades aguardam o ato do governo de permissão e criação da RESEX, enquanto isso, os próprios moradores já se autotitularam pertencentes à Reserva Tauá-Mirim.

Por fim, o que se verificou foram os conflitos gerados pelo “desenvolvimento econômico e sustentável” propagado pelos projetos governamentais que visam ampliar os índices econômicos do Estado, no entanto, o que se observa que as forças de mercado controlam as dinâmicas sociais e econômicas de acordo com seus interesses. Haja vista, as implicações decorrentes da expansão do Porto em favorecer a vinda de mais empreendimentos ao Estado, assumindo a função de “janela para o mundo”, a Comunidade do Taim resiste na tentativa de manter sua terra, sua cultura, sua ancestralidade em meio aos grandes projetos industriais de ordem capitalista.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, G. M. R. de; MACIEL, Lidiane. Por uma sociologia da globalização. In: **Revista Ideias**, Campinas, v. 2, n.1 (2011). Disponível em: <<https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/ideias/article/view/8649342>>. Acesso em: 12 dez. 2017.
- ANTAQ. **Decreto de 25 de julho de 2005**, Brasília. Disponível em: <<http://web.antaq.gov.br/Portal/GestaoPortuaria/pdf/APODecreto250705Itaqui.pdf>>. Acesso em: 20 nov. 2017.
- BAUMAN, Zygmunt. **Globalização: as consequências humanas**. Tradução: Marcus Penchel. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1999. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?hl=ptBR&lr=&id=LxwAwEQ_S2EC&oi=fnd&pgA1&dq=globaliza%C3%A7%C3%A3o+baumann&ots=50EOYlucj&sig=hAH8FNERMYnfYWQNwejTW3LnO-l#v=onepage&q&f=false>. Acesso em: 06 dez. 2017
- BRASIL. **Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000**. Brasília. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9985.htm>. Acesso em: 20 nov. 2017.
- BRUMI, Argemiro Luís; BEDIN, Gilmar Antonio. Globalização e Desenvolvimento. Algumas reflexões sobre as transformações do mundo atual e suas implicações no processo de desenvolvimento. **Desenvolvimento em Questão**, vol. 1, núm. 2, jul./dez., 2003, pp. 9-35. Disponível em: <<https://pt.scribd.com/document/339415912/Brum-Bedin-2003-Globalizacao-e-Desenvolvimento-20197>>. Acesso em: 10 dez. 2017.
- BRUZACA, Ruan Didier; SOUSA, Mônica Teresa Costa. Conflitos socioambientais no contexto desenvolvimentista da Amazônia brasileira: proteção de direitos de comunidades quilombolas frente à duplicação da estrada de ferro Carajás no Maranhão. **Veredas do Direito**, Belo Horizonte, v.12, n.24, p. 147-173, Julho/Dezembro, 2015. Disponível em <<http://www.domhelder.edu.br/revista/index.php/veredas/article/view/587>>. Acesso em: 01 nov. 2017.
- CARNEIRO, Ricardo de Medeiros. Velhos e novos desenvolvimentismo. **Economia e Sociedade**, Campinas, v.21, Número Especial, p. 749-778, dez. 2012. Disponível em: <http://www.bresserpereira.org.br/novo%20desenvolvimentismo/12.12.Velhos_e_novos_desenvolvimentismos.pdf>. Acesso em: 04 dez. 2017.
- CARVALHO, Fernanda Cunha de; CIDADE, Lúcia Cony Faria. Conflitos Territoriais em São Luís do Maranhão pela implantação da usina termelétrica (UTE) Porto do Itaqui. **Revista do Programa de Pós Graduação em Geografia**, v. 16, n. 32, UFF, Niterói, 2014. Disponível em: <http://www.geographia.uff.br/index.php/geographia/article/view/502>>. Acesso em: 8 dez. 2017.
- CASTELLS, Manuel. **A Sociedade em Rede**. vol. 1. 8. ed. Tradução: Roneide Venâncio Majer. SBD-FFLCH-USP: Paz e Terra, 1999.

COMEÇA a construção do novo Terminal de Grãos do Porto do Itaqui. **G1MA**, 08 de novembro 2012. Disponível em: <<http://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2012/11/comeca-construcao-do-novo-terminal-de-graos-do-porto-do-itaqui.html>>. Acesso: 19 nov. 2017.

CONTI, Sergio. Espaço global *versus* espaço local: perspectiva sistêmica do desenvolvimento local. In: DINIZ, Clélio Campolina; LEMOS, Mauro Borges (Orgs.). **Economia e território**. Belo Horizonte UFMG, 2005, p. 210-250.

DUPAS, Gilberto. O impasse ambiental e a lógica do capital. In: DUPAS, Gilberto (Org.). **Meio ambiente e crescimento econômico**. São Paulo: Editora Unesp, 2008.

EMAP. **Empresa Maranhense de Administração Portuária** (2016). Disponível em: <www.emap.ma.gov.br/porto-do-itaqui>. Acesso em: 16. set. 2017.

ESCOBAR, Arturo. O lugar da natureza e a natureza do lugar: globalização ou pós-desenvolvimento? In: A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latino-americanas. Edgardo Lander (org.). **Colección Sur Sur. CLACSO**, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Setembro 2005. Disponível em: <<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/>>. Acesso em: 20 nov. 2017,

FIORI, José Luís. **História, estratégia e desenvolvimento: para uma geopolítica do capitalismo**. 1. ed. Boitempo: São Paulo, 2014.

FOUCAULT, Michael. **A ordem do discurso**: aula inaugural no Collège de France, pronunciada em 2 de dezembro de 1970. Tradução de Laura Fraga de Almeida Sampaio. São Paulo: Edições Loyola, 2012.

FURTADO, Celso. **Dialética do desenvolvimento**. 2. ed. Editora Fundo de Cultura, 1964.

_____. **O mito do desenvolvimento econômico**. 3. ed. Paz e Terra, 1974.

GEERTZ, Clifford. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: LTC, 2008.

GONÇALVES, Cláudia Maria da Costa; PEREIRA, Jean Carlos Nunes; JESUS, Thiago Allisson Cardoso de. A dualidade homem e natureza. In: **Revista de Políticas Públicas**, Número Especial, p. 405-414, novembro de 2016. São Luís, EDUFMA.

HERCULANO, Selene. **Do desenvolvimento (in) suportável à sociedade feliz**. Ecologia, Ciência e Política, Mirian Goldenberg (coord.). Rio de Janeiro; Editora Revan, 1992, pp. 9-48. Disponível em: <http://www.meusiteantigo.uff.br/seleneherculano/images/Do_desenvolvimento_insuportavel_v2_%C3%A0_sociedade_feliz.pdf>. Acesso em: 06 dez. 2017.

IANNI, Octavio. As ciências sociais na época da globalização. **Rev. bras. Ci. Soc.**, vol. 13, nº 37, p. 33-41, jun. São Paulo, 1998. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-69091998000200002>. Acesso em: 03 dez. 2017.

_____. Globalização e a nova ordem internacional. In: REIS FILHO, D. A.; FERREIRA, J.; ZENHA, C., org. **O século XX, o tempo das dúvidas: do declínio das utopias às globalizações**. Rio de Janeiro: Civilização, 2000. Disponível em: <<https://pt.scribd.com/document/303695726/Globalizacao-e-Nova-Ordem-Internacional-Octavio-Ianni>>. Acesso em: 10 dez. 2017.

IMESC. **Produto Interno Bruto do Maranhão**. São Luís, v.10, p. 1-40, 2015. Disponível em: <http://imesc.ma.gov.br/src/upload/publicacoes/PIB_EstadualVersaoDefinitiva_2013.pdf>. Acesso em: 09 set. 2017.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2001.

LIMA, Rosirene Martins. **Conflitos socioambientais em Curitiba**. Imperatriz: Ética; São Luís: Editora UEMA, 2008.

MAIA, Maiânia Roque da Silva. Resex de Tauá-Mirim: uma etnografia dos conflitos ambientais. **Dissertação (Mestrado)**, Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, UFMA. São Luís, 2014. Disponível em: <<http://www.gedmma.ufma.br/wp-content/uploads/2015/10/RESEX-DE-TAUA-MIRIM-uma-etnografia-dos-conflitos-ambientais-MAIA-M.R.S.-Versao-final.pdf>>. Acesso em: 1 dez. 2017

MARANHÃO, César Henrique Miranda Coelho. O “novo” ciclo ideológico do desenvolvimento: A reconstrução do projeto político burguês e as estratégias de desenvolvimento econômico e social no Brasil. **Tese (Doutorado)**. UFPE: Recife, 2009. Disponível em: <<http://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/9252>>. Acesso em: 9 dez. 2017.

MARKUSEN, Ann. **Mudança econômica regional segundo o enfoque centrado no ator**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005.

MENDONÇA. Bartolomeu Rodrigues. Continuum colonial: colonialidade (modernidade), empreendimentos capitalistas, deslocamentos compulsórios e escravos da república no Estado do Maranhão, Brasil. **Tese (Doutorado)** – Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais/CCH, Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2017. Disponível em: <<https://tedebc.ufma.br/jspui/handle/tede/1721>>. Acesso em: 04 dez. 2017.

MESQUITA, Benjamim Alvino de. Política de desenvolvimento e desigualdades regionais: o caráter seletivo e residual da intervenção governamental no Maranhão. **Revista de Políticas Públicas**. v. 11, n. 2, p. 27-54, jul./dez. 2007.

MIRANDA, Ana Caroline Pires; MAIA, Maiânia Roque da Silva; GASPAR, Rafael Bezerra. Entrevista com Alberto Cantanhede, o Beto do Taim. In SANT’ANA JUNIOR, Horácio Antunes; PEREIRA, Madian de Jesus Frazão; ALVES, Elio de Jesus Pantoja; PEREIRA, Carla Regina Assunção. **Ecossistemas dos Conflitos socioambientais: a Resex de Tauá-Mirim**. São Luís: Edufma, 2009.

MONTE-MÓR, Roberto Luís. A questão urbana e o planejamento urbano-regional no Brasil contemporâneo. In: DINIZ, Clélio Campolina; LEMOS, Mauro Borges (Orgs.). **Economia e território**. Belo Horizonte UFMG, 2005, p. 430-445.

NOSSO FUTURO COMUM. Rio 92. **Relatório Brundtland**, Rio de Janeiro, 1991. Disponível em: <<https://pt.scribd.com/doc/12906958/Relatorio-Brundtland-Nosso-Futuro-Comum-Em-Portugues>>. Acesso em: 7 dez. 2017.

OLIVEIRA, Gilson Batista de. Uma discussão sobre o conceito de desenvolvimento. **Revista FAE**, Curitiba, v. 5, n.2, p. 37-48, maio/ago. 2002. Disponível em: <<https://revistafae.fae.edu/revistafae/article/view/477>>. Acesso 04 nov. 2017.

PNUD. **Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil**. Disponível em:<http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_uf/maranhao>, 2013. Acesso em: 09 set. 2017.

RABELO, Bruno Henrique. Des-pensando o direito a partir das lutas ontológicas de povos e comunidades tradicionais no Maranhão: o direito enquanto estrutura de poder do mundo-único do caso da Resex de Tauá-Mirim. **Monografia (Graduação em Direito)**, UNDB: São Luís, 2017.

RABELO, S. S. L.; FEITOSA, A.C. Fragilidade ambiental apoiada nas classes de declividade da Ilha de Tauá-Mirim: contribuição aos estudos para criação da RESEX de Tauá-Mirim. **REGNE**, Vol. 2, Nº Especial, 2016. Disponível em: <<http://www.gedmma.ufma.br/wp-content/uploads/2016/12/texto-da-revista-de-GEOGRAFIA-FISICA-DO-NORDESTE.pdf>>. Acesso em: 6 dez. 2017.

RAMOS, Javier; CASTELLS, Jordi Borja Manuel. Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información. **EURE (Santiago)**, Santiago , v. 24, n. 73, p. 122-125, dic. 1998 . Disponível em: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S02501611998007300008&lng=es&nrm=iso>. Acesso em: 10 dez. 2017.

REINALDO, José. **Entrevista concedida a Simne Hérvila**. São Luís, 09 dez. 2017.

SANTOS, Lucas Quio dos. A cidade global na obra de Saskia Sassen. Monografia (Graduação em Ciências Sociais), Universidade Estadual Paulista “Julio de Mesquita Filho”, Araraquara, 2016. Disponível em: <<https://repositorio.unesp.br/handle/11449/149268>>. Acesso em: 04 nov. 2017.

SANT’ANA JÚNIOR, Horácio Antunes de. Complexo Portuário, reserva extrativista e desenvolvimento no Maranhão. **Caderno CHR**, Salvador, v. 29, n. 77, p. 281-294, Maio/Ago. 2016. Disponível em: <<http://www.gedmma.ufma.br/wp-content/uploads/2016/12/Horacio-CRH-2016.pdf>>. Acesso em: 03 dez. 2017.

_____. **Ecos dos conflitos socioambientais: a Resex de Tauá-Mirim**. In Pereira, Madian de Jesus F.; Alves, Elio de Jesus P.; Pereira, Carla Regina A. (Orgs.). São Luís: Eudfma, 2009.

_____. Projetos de desenvolvimento e a criação de reservas extrativista: estratégias de luta de grupos sociais locais no Acre e no Maranhão. In ESTERCI, Neide, SANT’ANA JÚNIOR, Horácio Antunes de, TEISSERENC, Maria José da Silva Aquino (orgs.). **Territórios socioambientais em construção na Amazônia brasileira**. 1. Ed. – Rio de Janeiro: 7 Letras, 2013.

SANT'ANA JÚNIOR, Horácio Antunes de; SILVA, Sislene Costa da. Grandes projetos de desenvolvimento, conflito sócio-ambiental, reserva extrativista e o povoado do Taim. **Revista de Ciências Sociais**, v.40, n.1, 2009. p. 31-42. Disponível em: <<http://www.gedmma.ufma.br/wp-content/uploads/2012/12/racs-gdes-proj-de-desenv-horacio-e-sislene.pdf>>. Acesso em: 9 dez. 2017.

_____. Taim: conflitos socioambientais e estratégias de defesa do território. **Revista Pós Ciências Sociais**, v.7, n.13, 2010. Disponível em: <<http://www.gedmma.ufma.br/wp-content/uploads/2012/12/TAIM-Horacio-e-sislene-revista-pos-ciencias-sociais.pdf>>. Acesso em: 08 dez. 2017.

SANT'ANA JÚNIOR, Horácio Antunes de; ALVES, Elio de Jesus Pantoja. **Modernidade, desenvolvimento e consequências sócio-ambientais: a implantação do polo siderúrgico de São Luís**. GEDMMA, 2009. Disponível em: <<http://www.gedmma.ufma.br/wpcontent/uploads/2014/04/PROJETOPOLOfinaldesoc.pdf>>. Acesso em: 02 dez. 2017.

SÃO LUÍS. Lei nº 4669, 11 de outubro de 2006. **Plano Diretor do Município de São Luís**. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-sao-luis-ma>>. Acesso em: 05 dez. 2017.

SASSEN, SASKIA. **Expulsões: brutalidade e complexidade na economia global**. Tradução: Angélica Freitas. 1. ed. Rio de Janeiro; São Paulo: Paz e Terra, 2016.

SEN, Amartya. **Desenvolvimento como liberdade**. Tradução: Laura Teixeira Motta. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

_____. **Sobre Ética e Economia**. Tradução: Laura Teixeira Motta. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

SEP/PR. **Secretaria Nacional de Portos da Presidência da República**. Brasília. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional/sistema-portuario-nacional>>. Acesso em: 01 dez. 2017.

SILVA, Flávio José Rocha da. O conceito de desenvolvimento no pensamento de Arturo Escobar. **Revista Pegada**. v. 17, n. 2 (2016). Disponível em: <<http://revista.fct.unesp.br/index.php/pegada/article/view/4671>>. Acesso em: 01 dez. 2017.

SILVA, Laiane Sousa. Fragilidade ambiental da Ilha Tauá-Mirim, município de São Luís-MA: contribuição aos estudos para criação da RESEX de Tauá-Mirim. **Monografia (Graduação em Geografia)**, UFMA. 2012. Disponível em: <<http://www.gedmma.ufma.br/wp-content/uploads/2016/11/Mono-Final-Laiane.pdf>>. Acesso em: 03 dez. 2017.

VEIGA, José Eli da. Desenvolvimento sustentável - desafio do século XXI. **Ambiente & Sociedade**. Vol. VII nº. 2 jul./dez. 2004. Rio de Janeiro: Garamond, 2005. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/asoc/v7n2/24699.pdf>>. Acesso em: 30 nov. 2017.