

CIRCULAÇÃO E LOGÍSTICA PORTUÁRIA EM SÃO LUÍS: NOTAS SOBRE O PORTO DO ITAQUI

Felipe Desiderio Pereira¹
Samarone Marinho Carvalho²

RESUMO

O presente resumo resulta de estudos sobre a condição estratégica da atividade portuária nas transformações contemporâneas no estado do Maranhão, a reflexão que fazemos é que o Maranhão se destaca no Brasil por ser um dos lugares a expressar a expansão contemporânea do capitalismo. Procuramos neste resumo, pautar nossas análises através da teoria do Milton Santos, sobre o espaço geográfico. Santos (2021) afirma que as categorias de análise do método geográfico são: estrutura, processo, função e forma. Assim, as demarcações aqui feitas, este texto se desenvolve uma argumentação. Assinalamos reflexões da perspectiva analítica de Milton Santos, que esclarecem quanto à determinação de que a história dos modos de produção tem correspondência na história das formas criadas para cumprir determinadas funções e responder a nova divisão internacional do trabalho na estruturação, desestruturação e reestruturação de territórios.

Palavras-chave: Território Usado, Economia Política do Território, Porto do Itaqui, São Luís - MA

ABSTRACT

This summary is the result of studies on the strategic condition of port activity in contemporary transformations in the state of Maranhão. The reflection we make is that Maranhão stands out in Brazil for being one of the places to express the contemporary expansion of capitalism. In this summary, we seek to base our analyzes through Milton Santos' theory on geographic space. Santos (2021) states that the geographic method's analysis categories are: structure, process, function and form. Thus, with the demarcations made here, this text develops an argument. We highlight reflections from the analytical perspective of Milton Santos, which clarify the determination that the history of modes of production corresponds to the history of forms created to fulfill certain functions and respond to the new international division of labor in the structuring, deconstructing and restructuring of territories.

Keywords: Used Territory, Political Economy of the Territory, Porto do Itaqui, São Luís - MA

INTRODUÇÃO

¹ Mestrando do Curso de Geografia da Universidade Federal do Maranhão - UFMA, felipe.desiderio@discente.ufma.br;

² Doutor Samarone Marinho Carvalho da Universidade Federal do Maranhão - UFMA, saronemarinho@hotmail.com

Objetivamos, com a presente pesquisa, discutir as transformações em curso no Maranhão, a partir Porto do Itaqui. Pretendemos compreender os processos que presidem as recentes modernizações territoriais, partindo de uma proposta de método que considera o território usado (SANTOS, 1997), sendo o resultado do processo histórico bem como a base material e social das ações humanas.

Tentamos compreender como os nexos políticos entre iniciativa privada e o poder público se constitui, tendo em vista que as grandes empresas de logística que operam no Porto do Itaqui e o Governo do Maranhão são agentes fundamentais na constituição do espaço maranhense.

Procuramos nessa pesquisa, compreender de modo crítico a realidade concreta de uma situação geográfica³ (SANTOS 1997). Estabelecemos para essa análise a área do Porto do Itaqui enquanto uma situação geográfica sobre a qual a pesquisa se centra. Esta pesquisa parte de um tensionamento da economia política da cidade, pelas renovações das dinâmicas do circuito espacial produtivo, passando assim, a se estabelecer o Porto como esse impulsionador das trocas (circulação) no território brasileiro e mundial.

METODOLOGIA

A pesquisa foi realizada a partir do levantamento bibliográfico que trata da teoria geral da Geografia e sobre método, além de leituras específicas sobre as questões portuárias, bem como o funcionamento do Porto do Itaqui, e estudos sobre o processo de expansão territorial do referido Porto.

Pretende-se, portanto, uma abordagem teórica a partir dos conceitos geográficos capazes de permitir análise empíricas dos dados tomando como referência documentos oficial, principalmente da Empresa Maranhense de Administração Portuária – (EMAP).

REFERENCIAL TEÓRICO

Buscaremos estruturar a pesquisa sobre um sistema de conceitos coerentes entre si, mas que, além disso, visa dar o papel ativo do território Maranhense, na realidade social concreta, o território que se mantém em permanente movimento dialético, esse território compreendido a partir de seus usos (SANTOS, 2005). Trata-se de uma perspectiva analítica

³ De acordo com (CATAIA & RIBEIRO, 2013) “Situações geográficas dizem respeito aos nexos entre horizontalidades e verticalidades nos lugares, precipitados de impulsos globais por um lado e, por outro, cristalizações de heranças de usos populares que se atualizam.” Ainda conforme (CATAIA & RIBEIRO, 2013) “o conceito de situação geográfica é pertinente para analisar e articular variáveis, agentes e processos em diversas escalas a partir de um foco particular. Enquanto nó de verticalidades e horizontalidades, manifestação provisória do movimento de totalização”.

a qual evidencia, por meio dos usos, a constituição do território como abrigo de todos as ações e instituições; o território usado é “...lugar do exercício, de dialéticas e contradições entre o vertical e o horizontal, entre o Estado o mercado, entre o uso econômico e o uso social dos recursos” (SANTOS, 1997, p. 19).

Nesta perspectiva, pretendemos entender a dinâmica territorial do Estado do Maranhão por meio da análise dos circuitos espaciais de produção e cooperação (SANTOS e SILVEIRA, 2001). Consideramos, nesse caso, aqueles circuitos vinculados ao mercado externo e interno do Estado do Maranhão, para discutir como o território maranhense é um importante nó de exportação e importação por meio do Porto do Itaqui, com fluxos mercantis expressivos, tanto nacionais como internacional de suas operações. A multiplicidade de empresas privadas, bem como a variedade de redes e fluxos existentes no Porto do Itaqui precisa ser considerada para entendermos a inserção do Brasil e, em particular, do Maranhão, no processo de globalização, e as novas divisões sociais e territoriais do trabalho engendradas.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Conforme Arroyo (2016), as condições de circulação são tão importantes quanto as condições de produção. Assim sendo, as pressões das empresas para a existência e a eficácia de uma rede de transportes e comunicações quando decidem estabelecer-se num lugar. Os sistemas viários que vão garantir uma circulação rápida, fazendo assim uma transformação do produto em consumo, em mercadoria, em capital realizado.

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

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



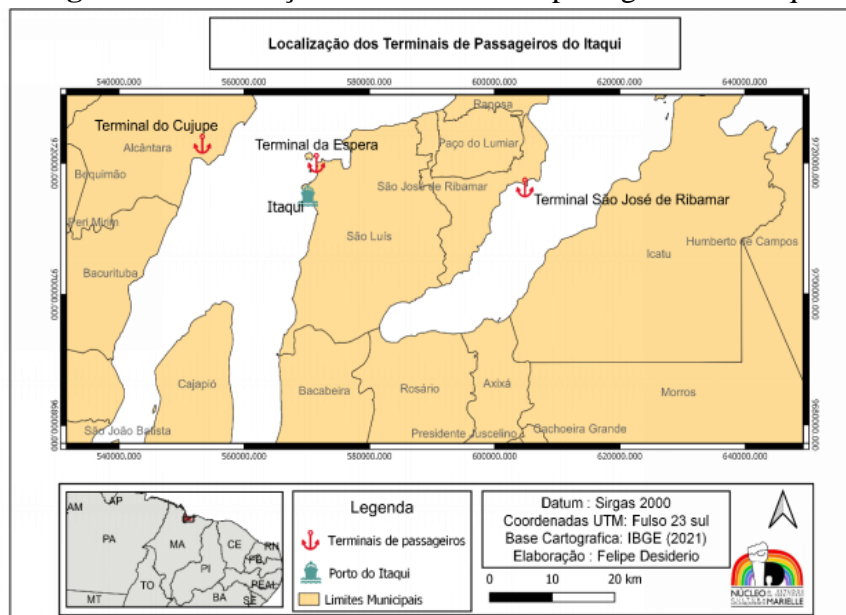
No Maranhão, a localização de instalações portuárias, associando-se, por um lado, à exploração do minério de Carajás, e, de outro, o avanço das relações de produção capitalista no campo, com destaque para o MATOPIBA (acrônimo para designar a mais recente região de expansão da fronteira agrícola da soja que envolve porções dos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia) e ao transporte de graneis sólidos esses que não são favoráveis a criação de valor agregado logístico no território local. Então, a atividade portuária passou a se desenvolver através de infraestruturas de transporte e logística, públicas e privadas.

A Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP) é responsável pela administração e exploração do Porto do Itaqui desde fevereiro de 2001, por meio do convênio de Delegação nº 016/20004 assinado entre o Ministério dos Transportes e o Governo do Estado.

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

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

Figura 1: Localização dos terminais de passageiros do Itaqui



As intencionalidades que se deu para as instalações do Porto do Itaqui foram

conforme Santana (2018) função da exploração do minério de Carajás, no sudoeste do estado do Pará, e ao avanço das relações de produção capitalista no campo durante o governo do General Ernesto Geisel (1975- 1979). Esses processos que foram inseridos para a implantação de grandes polos, principalmente na Amazônia, conforme definido pelo II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND).⁴

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

Ainda conforme Santana (2018), com a instalação do Porto do Itaqui se alterou a relação que a cidade de São Luís possuía com seus portos naturais e rampas de desembarque, com destaque para os cais da Praia Grande, localizado em São Luís do Maranhão, que hoje abriga um terminal hidroviário que transporta passageiros para Alcântara. Esse cais foi, por muito tempo, a principal rota de comércio do estado sendo o principal porto da cidade até a construção do Itaqui. Essa expansão e modernização do cais, e instalações de estruturas modernas permitiu atender ao aumento da demanda de Carajás, de modo que há exigência para uma renovação da materialidade no território. Cidade e porto são espaços estratégicos da instrumentalização e reorganização capitalista do espaço para atender à exigência de uma nova divisão internacional do trabalho.

A área em que foi implantado o porto do Itaqui está afastada do centro comercial de São Luís, e do restante do município de São Luís pelo rio Bacanga. No período de início das obras do porto na década de 1960, se iniciou o núcleo de ocupação da área conhecida como Itaqui-Bacanga, ao longo dos anos o crescimento da área aconteceu de forma desordenada, sem planejamento por parte do governo estadual, com a população daquela área com carência de infraestrutura contribuindo para as atuais características de precariedade e problemas dos bairros.

Perceptivo nos dias de hoje, por meio de dados dos últimos censos, revelaram que a renda per capita média da área Itaqui-Bacanga é de R\$ 399,81, em 2010, enquanto no município de São Luís é de R\$ 805,36. No mesmo ano, a proporção de pessoas pobres, ou seja, com renda domiciliar per capita inferior a R\$ 140,00 (a preços de agosto de 2010) é

⁴ O II Plano Nacional de Desenvolvimento, também chamado II PND, por determinação constitucional havia uma obrigação de todo novo governo lançar um plano nacional de desenvolvimento, foi um plano econômico brasileiro, lançado no final de 1974.



de 17,28% na Área Itaqui-Bacanga, de 13,81% no município de São Luís (SEPLAN).

O crescimento da grande São Luís baseou-se na política de desenvolvimento iniciada na década de 1960, no governo José Sarney (1966-1970), com destaque para a construção do Porto do Itaqui em 1973, do Distrito Industrial de São Luís em 1980, para a implantação do Programa Grande Carajás, lançado efetivamente em 1982, e os empreendimentos da Alumar. O Programa Grande Carajás foi regulamentado pelo Decreto-Lei nº 1.813, de 24 de novembro de 1980⁵.

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

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

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

Para a consolidação do projeto Carajás foi necessárias melhorias na infraestrutura, como a construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí, da Estrada de Ferro Carajás e do Terminal Marítimo de Ponta da Madeira esse localizado no complexo portuário do Itaqui, administrado pela Vale.

Para a instalação de empreendimentos, alguns benefícios foram concedidos pelo governo estadual, como exemplo disso: 10.000 hectares foram desapropriados, para a Alumar e 4.000 hectares para a Companhia Vale do Rio Doce, e, conforme Sant'Ana Júnior, (2016) nos diz, que esses hectares que foram destinados a essas empresas, provou situações de deslocamento, depovoados rurais.

⁵ Presidência da República- decreto-lei nº 1.813, de 24 de novembro de 1980. Disponível em: Del1813 (planalto.gov.br) Acesso em: 31/10/2022

A inquietação que nos permeia é a dialética entre o Porto do Itaqui como essa forma-conteúdo de modernização que à medida que se expande por meio do Projeto carajás ou pelo aumento de produção do MATOPIBA, vai se criando expulsões de comunidades próximas ao Porto do Itaqui, os bairros próximos não conseguiram seguir esse processo de crescimento.

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

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

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

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

Uma nova divisão territorial do trabalho, e, portanto, uma nova dinâmica dos circuitos especiais produtivos (SANTOS, 1986), seria uma demanda dos lugares e regiões uma reorganização das materialidades existentes no espaço. Essas adaptações nas cidades e regiões

as regras das empresas privadas expressam as ações que o Estado empenha em viabilizar seu espaço as atividades de empresas privadas.

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

CONSIDERAÇÕES FINAIS

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

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

Com 13 terminais e 21 empresas instaladas, o Porto de Itaqui tem ganhado relevância dentro da estratégia das empresas referido Porto – mais curta para a Ásia, por exemplo. No ano de 2021 foram movimentados 22 milhões de toneladas só na parte administrada pelo Estado do Maranhão, sem contar os terminais privados.

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

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

Conforme Santana (2018) a relação entre a atividade portuária e território tradicionais ou urbanos se reveste de maior complexidade, gravidade e desafios na medida em que, há muito,

Já se acumulam passivos sociais e ambientais decorrentes da implantação do Porto Público do Itaqui.

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

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

REFERÊNCIAS

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

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

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

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

SANT'ANA JÚNIOR, Horácio Antunes de. **COMPLEXO PORTUÁRIO, RESERVA 281-294,** 2016.

SANTANA, Raimunda. **Expansão capitalista no Golfão Maranhense e universos portuários segregados em São Luís:** notas sobre o porto multimodal de São Luís. In: XVI Encontro Nacional de pesquisadoras/es em Serviço Social- Em tempos de Radicalização do Capital, Lutas, resistências e Serviço Social, 2018, Vitoria. XVI Encontro Nacional de pesquisadores/es em Serviço Social- Em tempos de Radicalização do Capital, Lutas e Serviço Social. Brasília: Associação Brasileira de Pesquisadores em Serviço Social – ABPEPSS, 2018.

SANTOS, Milton, SILVEIRA, Maria Laura, **O Brasil: Territórios e Sociedade no início do século XXI.** Rio de Janeiro, Record, 2001.

SANTOS, Milton. **A Natureza do espaço: técnica e tempo,** 2ed. Hucitec, São Paulo, 1997.

SANTOS, Milton. **Circuitos espaciais da produção:** um comentário. Em: BARRIOS, S. et al. (Eds.). **A construção do espaço.** São Paulo: Nobel, 1986. p. 121-132.

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova.** São Paulo, Hucitec, 6ªed. Edusp, 2021.



XV
ENAN
PEGE

ENCONTRO NACIONAL DE
PÓS-GRADUAÇÃO E
PESQUISA EM GEOGRAFIA

SILVA, Cátia Antônia. **Economia política do território:** desafios para pensar a metrópole. In:
SILVA, C. A. (Org.). Território e ação social: sentidos da apropriação urbana. Rio de Janeiro:
Lamparina, 2011.