

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

FELIPE DESIDERIO PEREIRA

O Porto do Itaqui e a Economia Política do Território: Circuitos Produtivos, Conflitos e
Reconfigurações no Maranhão

SÃO LUÍS, MA

2026

FELIPE DESIDERIO PEREIRA

O Porto do Itaqui e a Economia Política do Território: Circuitos Produtivos, Conflitos e Reconfigurações no Maranhão

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGGEO/UFMA), como requisito para obtenção do título de mestre em Geografia.

Área de concentração: Produção do Espaço e Territorialidades

Orientador: Prof. Dr. Samarone Carvalho Marinho

SÃO LUÍS, MA

2026

Ficha gerada por meio do SIGAA/Biblioteca com dados fornecidos pelo(a) autor(a).
Diretoria Integrada de Bibliotecas/UFMA

Desiderio Pereira, Felipe.

O Porto do Itaqui e a Economia Política do Território:
: circuitos Produtivos, Conflitos e Reconfigurações no Maranhão / Felipe
Desiderio Pereira. - 2026.
87 p.

Orientador(a): Samarone Carvalho Marinho.

Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em
Geografia, Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2026.

1. Economia Política do Território. 2. ;
Desenvolvimento Desigual. 3. Porto do Itaqui; São Luís, Ma. I.
Carvalho Marinho, Samarone. II. Título.

FELIPE DESIDERIO PEREIRA

O Porto do Itaqui e a Economia Política do Território: Circuitos Produtivos, Conflitos e Reconfigurações no Maranhão

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGGEO/UFMA), como requisito para obtenção do título de mestre em Geografia.

Área de concentração: Produção do Espaço e Territorialidades

Orientador: Prof. Dr. Samarone Carvalho Marinho

Data de aprovação : _22/_01/_2026_

Banca Examinadora

Prof. Dr. Samarone Carvalho Marinho – Orientador

PPGGEO/UFMA

Presidente da Banca Examinadora

Prof. Dr. Sávio José Dias Rodrigues

PPGGEO/UFMA

Membro Interno

Prof. Dr. Bartolomeu Rodrigues Mendonça

COLUN/UFMA

Membro Externo

RESUMO

Esta dissertação investiga o Porto do Itaqui, em São Luís (MA), como um nó estratégico na reconfiguração socioespacial do Maranhão, a partir da perspectiva da Economia Política do Território. Argumenta-se que o porto não é um equipamento técnico neutro, mas um estruturador de circuitos espaciais produtivos que articulam escalas local, regional e global, subordinando o território à lógica da acumulação capitalista. A análise demonstra como a implantação e expansão do complexo portuário, inicialmente vinculada aos grandes projetos minero-metalúrgicos (década de 1970) e posteriormente ao circuito exportador de *commodities* agropecuárias, gerou um processo de alienação portuária do território. Este conceito, elaborado a partir do diálogo entre Milton Santos e Ana Clara Torres Ribeiro, refere-se à transformação do espaço geográfico em recurso estratégico para agentes hegemônicos externos, resultando na perda do controle social sobre o patrimônio natural e cultural, na redefinição exógena de suas funções e na consolidação de uma governança corporativa. Por meio de análise teórico-empírica, o estudo evidencia que a especialização logística do Itaqui em fluxos globais promove uma modernização seletiva da economia paralelamente a uma fragmentação socioterritorial, marcada por deslocamentos compulsórios de comunidades tradicionais, conflitos socioambientais e violação sistemática de direitos. Conclui-se que o porto materializa as contradições do desenvolvimento desigual e combinado, operando como vetor de uma acumulação por espoliação que gera riqueza abstrata em detrimento da soberania territorial, da justiça ambiental e da reprodução social das populações locais.

Palavras-chave: Economia Política do Território; Alienação Portuária; Circuitos Espaciais Produtivos; Desenvolvimento Desigual; Porto do Itaqui; São Luís, MA.

ABSTRACTO

This dissertation examines the Port of Itaqui in São Luís (MA) as a strategic node in the socio-spatial reconfiguration of Maranhão state, through the lens of the Political Economy of Territory. It argues that the port is not a neutral technical facility, but a structuring element of productive spatial circuits that articulate local, regional, and global scales, subordinating territory to the logic of capitalist accumulation. The analysis demonstrates how the implementation and expansion of the port complex, initially linked to major mining and metallurgical projects (1970s) and later to the agro-commodity export circuit, engendered a process of port alienation of territory. This concept, developed from a dialogue between Milton Santos and Ana Clara Torres Ribeiro, refers to the transformation of geographical space into a strategic resource for external hegemonic actors, resulting in the loss of social control over natural and cultural heritage, the exogenous redefinition of its functions, and the consolidation of corporate governance. Through theoretical-empirical analysis, the study shows that Itaqui's logistical specialization in global commodity flows promotes a selective economic modernization alongside socio-territorial fragmentation, characterized by the forced displacement of traditional communities, socio-environmental conflicts, and systematic rights violations. It concludes that the port embodies the contradictions of unequal and combined development, acting as a vector for accumulation by dispossession that generates abstract wealth at the expense of territorial sovereignty, environmental justice, and the social reproduction of local populations.

Keywords: Port of Itaqui; Political Economy of Territory; Port Alienation; Productive Spatial Circuits; Uneven Development; Maranhão.

Lista de Figuras

Figura 1: Mapa de localização do Poto do Itaquí	10
Figura 2: Localização dos terminais de Passageiros do Itaquí	19
Figura 3: Localização do complexo portuário do Itaquí	21
Figura 4: Localização dos Berços no Porto do Itaquí	34
Figura 5: Foto placa dos berços 100 e 99	35

LISTA DE SIGLAS

Agência Nacional de Mineração – ANM

Agência Nacional do Petróleo – ANP

Amazonia Mineração S/A – AMZA

Banco Interamericano de Desenvolvimento – BIRD

Companhia de Saneamento Ambiental do Maranhão – CAEMA

Companhia Docas do Maranhão – CODOMAR

Companhia Maranhense de Administração Portuária – EMAP

Companhia Maranhense de Colonização – COMARCO

Companhia Vale do Rio Doce – CVRD

Consórcio Estreito Energia – CESTE

Coordenação de Operações Portuárias Integradas – COPI

Distrito Industrial de São Luís – DISAL

Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP

Estrada de Ferro Carajás – EFC

Estrada de Ferro Vitória-Minas – EFVM

Federação das Indústrias do Estado do Maranhão – FIEMA

Ferrovia Centro-Atlântica S.A. – FCA

Ferrovia de Integração Centro-Norte – FICO

Ferrovia Norte-Sul – FNS

Fundo de Investimentos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço – FI-FGTS

II Plano Nacional de Desenvolvimento – II PND

Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços – ICMS

Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI

MRS Logística S.A. – MRS

Produto Interno Bruto – PIB

Secretaria de Estado de Cidades e Desenvolvimento Urbano – SECID

Superintendência de Desenvolvimento do Maranhão – SUDEMA

Terminal de Granéis Líquidos – TGL 2

Terminal de Grãos do Maranhão – TEGRAM

Terminal de Uso Privado – TUP

Terminal Integrador de Palmeirante – TIPA

Terminal Marítimo de Ponta da Madeira – TMPM

VLI S.A. – VLI

Sumário

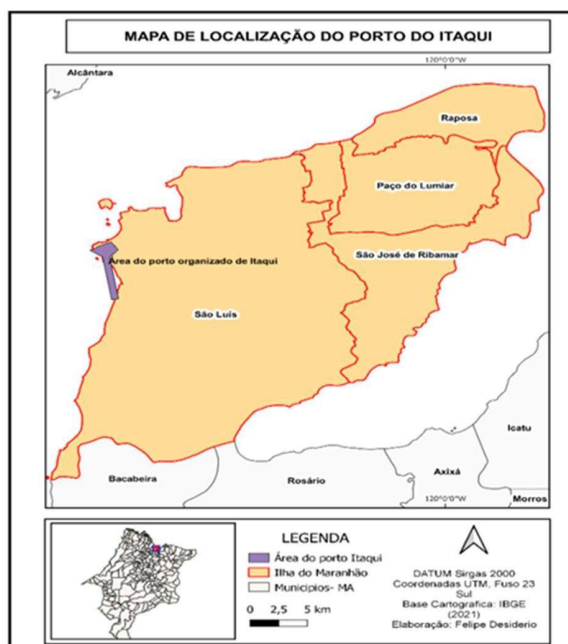
1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS	10
1.2. Alienação portuária do território	11
1.3 Estrutura da dissertação	15
2. CIRCUITOS PRODUTIVOS E A INSERÇÃO SUBORDINADA DO MARANHÃO	16
2.1 Ferrovias, dinheiro e conflitos	24
2.2 O circuito da soja: modernização conservadora	28
2.3 Internacionalização seletiva do Porto do Itaqui	36
3 CIDADE PORTO	42
3.1 Território alienado: conceito e manifestações	48
3.2 Comunidades atingidas: deslocamentos, contaminação, adoecimento	52
3.3 O Território é a memória da história	55
3.4 Re-existências: memória, luta e futuro ancestral	67
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS	73
Referência	76

1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

As transformações nos diversos lugares ocorrem cada vez mais em um tempo rápido, impulsionada pela quebra de fronteiras por meio dos poderes político-econômicos. Estas mudanças ocorrem tanto nos objetos como nas ações que compõem os espaços. Um exemplo disso são os portos, em que as mudanças de estruturas portuárias decorrem em função de uma maior dinâmica e velocidade dos fluxos.

A partir da década de 80, a dinâmica econômica do Maranhão passa a ser determinada pela chegada dos grandes projetos minero-metalúrgicos, por conta da instalação da Alumar indústria de base operando no beneficiamento da bauxita oriunda do Pará, produzindo alumina e alumínio; e o Projeto Grande Carajás, com extração de minério principalmente da Serra de Carajás no Pará, sendo transportada de trem via a companhia Vale através da Estrada de Ferro Carajás até o Porto da Madeira, que faz parte do complexo portuário do Itaqui, em São Luís, para a exportação. Com a acessão da produção da soja nos últimos anos, esses dois fatores constituem então, a inserção do Maranhão no mercado externo, tendo o Porto como esse impulsionador das trocas.

Figura 1: Mapa de localização do Poto do Itaqui



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.

Esta dissertação insere-se no campo da Geografia Econômica e da Economia Política do Território, tomando o Porto do Itaqui como um macro objeto técnico para analisar as reconfigurações espaciais, produtivas e sociais no estado do Maranhão. Partimos do pressuposto de que o porto não é um equipamento isolado, mas um elemento articulador de circuitos espaciais produtivos que conectam escalas locais, regionais e globais.

1.2. Alienação portuária do território

O pressuposto de método aqui escolhido é o Território usado (Santos, 1997), que se abarca em uma concepção materialista e dialética. A pesquisa se estrutura sobre um sistema de conceitos coerentes entre si, mas que, além disso, visa conferir centralidade ao papel ativo do território na realidade social concreta. Se mostrando essencial, portanto, tomar como pressuposto que, apesar de se apresentar enquanto uma totalidade integral e indissociável, o território deve ser compreendido enquanto uma realidade fragmentada e que se matem em permanente movimento dialético. Tal cisão analítica só é possível entre os objetos e as ações, as técnicas e as normas que o constitui, o que se faz possível somente quando esse território é compreendido a partir de seus usos¹⁰. Somente a partir desses usos, entendido enquanto manifestações da ação social e da práxis torna-se factível falar em uma ontologia do espaço e, portanto, de verdadeiras relações dialéticas entre sistemas de objetos e os sistemas de ações, entre as condições historicamente herdadas e os projetos para a sua transformação.

A análise da economia política do território (Santos, 1997), articulada à categoria de “território alienado” (Ribeiro, 2005), oferece uma chave interpretativa potente para decifrar as reconfigurações socioespaciais engendradas pelo Porto do Itaqui. Sob a hegemonia do capital financeiro e da lógica da acumulação ampliada, o território deixa de ser compreendido como “espaço de todos os homens” (Santos et al., 2000) para ser transformado em um “recurso” estratégico, um “tabuleiro” aberto à ação de agentes hegemônicos externos (Ribeiro, 2005). O Porto do Itaqui materializa essa alienação do território: sua função primordial desloca-se do atendimento às necessidades endógenas de desenvolvimento regional para a integração seletiva de circuitos produtivos globais, especializando-se na exportação de commodities (minério de ferro, soja, celulose) e na importação de insumos (fertilizantes, combustíveis). Essa reconfiguração opera uma dupla

alienação: a) a alienação do território, com a perda do controle social sobre o patrimônio natural e cultural da Baía de São Marcos, convertido em plataforma logística; e b) a alienação territorial, internalizada por segmentos sociais e pelo Estado, que naturalizam essa subordinação em nome de um “progresso” associado a indicadores macroeconômicos abstratos.

Esse processo de alienação territorial não é aleatório, mas encontra suas raízes na economia política do capitalismo, tal como teorizada por Marx. A infraestrutura portuária, enquanto capital fixo, representa uma massa de valor imobilizado que impõe uma rigidez geográfica ao processo de acumulação, ao mesmo tempo em que é condição indispensável para acelerar a rotação do capital e superar as barreiras espaciais à realização da mais-valia (Marx, 2008). A especialização do Itaqui em fluxos de commodities atende diretamente à necessidade intrínseca do capital de criar um “mercado mundial”, integrando o Maranhão de forma subordinada a cadeias globais de valor. A eficiência logística buscada nos corredores de exportação, nas parcerias público-privadas e nas ampliações portuárias não tem por fim último o desenvolvimento local, mas a redução do tempo de circulação das mercadorias, atuando diretamente sobre a taxa de lucro, conforme a lógica da “valorização do valor” (Grespan, 2021). Portanto, o que chamamos de alienação portuária do território revela-se como uma economia política da espoliação espacial: o espaço geográfico é espoliado de suas múltiplas funções sociais e ambientais para ser reduzido à condição de suporte técnico e recurso para a acumulação.

A síntese desses processos pode ser conceituada como alienação portuária do território. Este termo captura a dinâmica pela qual a lógica da acumulação capitalista, mediada por grandes corporações e pelo Estado regulador, produz uma forma específica de organização espacial – o complexo portuário – que opera como um dispositivo central de alienação. Neste dispositivo, o território é simultaneamente: a) Alienado em sua materialidade: através da contaminação de águas e solos, do deslocamento compulsório de comunidades (como Boqueirão, Anjo da Guarda e povoados removidos para a ALUMAR) e da transformação de ecossistemas em zonas de sacrifício; b) Alienado em sua função: sua vocação e planejamento são redefinidos por interesses exógenos, subordinando-o à exportação de recursos naturais e à importação de insumos para o agronegócio, em detrimento de outras economias locais; e c) Alienado em sua governança: as decisões sobre seus rumos escapam ao controle das comunidades locais, sendo conduzidas por uma teia de atores corporativos (Vale, VLI, ALUMA e etc..) em parceria com agências estatais,

que consolidam uma “governança corporativa do território”(Santos,1996). Dessa forma, o Porto do Itaqui deixa de ser um equipamento a serviço da soberania e do desenvolvimento multidimensional do lugar, tornando-se um nó estruturador do território alienado, onde se condensam as contradições da acumulação por espoliação (Harvey, 2004), a fragmentação socioterritorial e a violação sistemática de direitos socioambientais.

A alienação portuária do território constitui, no âmbito desta dissertação, um constructo teórico-analítico central para compreender a reconfiguração do espaço geográfico sob a égide do capitalismo globalizado, tendo como núcleo empírico o Porto do Itaqui. Trata-se de um conceito dialético que articula três dimensões fundamentais da realidade socioespacial: a dinâmica material da acumulação capitalista (economia política), a produção de uma forma espacial específica marcada pela perda de autonomia e sentido local (território alienado), e a materialização dessa dinâmica em infraestruturas estratégicas de circulação (o porto como fixo e fluxo).

Em sua primeira dimensão, a economia política refere-se ao modo como as relações sociais de produção, distribuição e circulação da riqueza se organizam e se reproduzem no espaço, conforme fundamentado na tradição marxista. Aqui, o porto é analisado não como um equipamento técnico neutro, mas como um nó estratégico na rede global de circulação do capital. Ele atua como ponto de aceleração da rotação do capital, reduzindo o tempo de circulação das mercadorias – do grão à celulose, do minério ao fertilizante – e, portanto, ampliando as possibilidades de realização da mais-valia (Marx,2008). A especialização produtiva do Itaqui em commodities para exportação e insumos para o agronegócio evidencia sua função na divisão internacional do trabalho, integrando o Maranhão a circuitos espaciais de produção (Santos,1996) comandados por agentes do circuito superior da economia (Santos, 1977). A governança desse processo, marcada por parcerias público-privadas e pela atuação de corporações transnacionais como a Vale e a VLI, materializa uma “racionalidade corporativa” (Santos,1996) que subordina o território aos imperativos da competitividade e da acumulação em escala global.

A segunda dimensão, o território alienado, fundamenta-se na crítica de Ana Clara Torres Ribeiro (2005) aos efeitos espaciais da globalização hegemônica. A alienação do território ocorre quando este deixa de ser um abrigo – espaço de reprodução social, cultural econômica das comunidades – para se tornar um recurso externamente apropriado, à ação de agentes hegemônicos distantes. No contexto portuário, esta alienação se manifesta de múltiplas formas: 1) Alienação fundiária e ambiental: a desapropriação de terras de

comunidades tradicionais (como pescadores do Boqueirão e povoados removidos para a ALUMAR), a contaminação de baías e manguezais por metais pesados, e a transformação de ecossistemas em zonas de sacrifício para a logística; 2) Alienação funcional: a redefinição da vocação do território, que passa a ser majoritariamente um corredor de exportação, em detrimento de outras funções sociais, como a pesca artesanal, a agricultura familiar e a própria qualidade de vida urbana; 3) Alienação decisória: o processo de planejamento e gestão do porto e de seu entorno escapa ao controle democrático local, sendo conduzido por uma tecnocracia estatal em sintonia com os interesses corporativos, o que fragiliza a territorialidade das comunidades. A síntese dessas duas dimensões na forma concreta do espaço portuário – a terceira dimensão – é o que define a especificidade do conceito. O porto, enquanto fixo geográfico de grande escala e alto custo (capital fixo), cristaliza no espaço as relações de poder e os conflitos inerentes ao processo de acumulação. Ele é simultaneamente instrumento e expressão da economia política do território alienado. Como instrumento, ele viabiliza e acelera os fluxos de capital e mercadorias que alienam o território. Como expressão, ele materializa fisicamente essa alienação: seus cais, pátios e vias de acesso são “próteses territoriais” (Santos, 1988) que reorganizam brutalmente o espaço pré-existente, impondo uma nova morfologia e novas funções. A “portificação” do território – entendida como o processo pelo qual a lógica operacional e econômica do porto se expande e subordina o seu entorno – é, portanto, um processo ativo de produção de um território alienado.

Portanto, a economia política da alienação portuária do território pode ser definida como o processo dialético pelo qual a lógica da acumulação capitalista em sua fase globalizada, operacionalizada por meio de infraestruturas portuárias e das redes logísticas a elas articuladas, produz uma reconfiguração espacial específica. Esta reconfiguração é marcada pela dupla alienação do território: como recurso espoliado em sua materialidade socioambiental e como espaço de gestão tecnocrática e corporativa, onde as funções de circulação global de commodities se sobrepõem e suprimem outras formas de uso, apropriação e significado atribuídos ao espaço pelas comunidades locais. O caso do Porto do Itaquí, com seus conflitos socioambientais, sua especialização produtiva voltada para o mercado mundial e sua história de deslocamentos compulsórios, emerge assim como um caso paradigmático para a análise concreta deste conceito, revelando como a infraestrutura logística é um vetor central na produção de desigualdades, injustiças ambientais e uma modernização perversa no espaço geográfico brasileiro.

1.3 Estrutura da dissertação

A dissertação estrutura-se em três capítulos, além das considerações iniciais e finais, que articulam teoria e empiria na análise do Porto do Itaqui como vetor de reconfiguração socioespacial no Maranhão.

O primeiro capítulo é dedicado à fundamentação teórico-metodológica. Adota-se o território usado (Santos, 1997) como categoria analítica central, operacionalizada a partir da dialética entre sistemas de objetos e sistemas de ações. A opção de método sustenta-se na crítica da economia política marxiana, articulada à noção de território alienado (Ribeiro, 2005) e à acumulação por espoliação (Harvey, 2004). A partir desse arcabouço, propõe-se o conceito de alienação portuária do território, entendido como o processo pelo qual a infraestrutura portuária, enquanto capital fixo, subordina o espaço às exigências da circulação global de commodities, produzindo um duplo movimento: a alienação material do território (contaminação, deslocamentos compulsórios, degradação ecossistêmica) e a alienação funcional e decisória (perda do controle social e da soberania territorial). O Porto do Itaqui é, assim, tomado não como objeto técnico neutro, mas como nó estruturador de circuitos espaciais produtivos comandados por agentes hegemônicos externos.

O segundo capítulo examina a inserção do Maranhão na divisão territorial do trabalho a partir dos grandes projetos implementados desde o II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND). Analisa-se o Programa Grande Carajás (PGC) e a instalação do Complexo Portuário de São Luís como marcos da reestruturação produtiva estadual. Discute-se a modernização seletiva da agricultura no sul e leste do estado, com ênfase na expansão do circuito da soja no MATOPIBA e na articulação logística entre a Ferrovia Norte-Sul (FNS), a Estrada de Ferro Carajás (EFC) e o Porto do Itaqui. Evidencia-se como o território é normatizado para atender à fluidez exigida pelo capital exportador, com investimentos públicos e privados em duplicações ferroviárias, novos terminais e concessões portuárias. A contrapartida desse modelo é a desterritorialização de comunidades tradicionais, a degradação ambiental e a manutenção de indicadores sociais críticos, como a baixa média salarial e a elevada taxa de pobreza na Região Metropolitana de São Luís.

O terceiro capítulo aprofunda a análise dos conflitos territoriais e das formas de resistência engendradas pelas comunidades atingidas. Partindo do debate sobre a relação portuária, demonstra-se que a modernização portuária aprofundou o divórcio entre o Itaqui e o tecido urbano, consolidando uma gestão corporativa do território. Examina-se, com base em farta produção acadêmica e relatórios técnicos, os impactos cumulativos sobre comunidades da

Zona Rural II de São Luís — como Boqueirão, Taim, Cajueiro, Rio dos Cachorros e Vila Maranhão —, atingidas por deslocamentos compulsórios, contaminação por metais pesados, poluição atmosférica e violação sistemática de direitos. A partir da categoria de território alienado (Cataia, 2001; Ribeiro, 2005), interpreta-se a sobreposição entre o Distrito Industrial de São Luís (DISAL) e a área reivindicada para a Reserva Extrativista de Tauá-Mirim como expressão da disputa entre projetos antagônicos de território. Por fim, analisam-se as estratégias de resistência — a luta pela Resex, as ocupações da ferrovia, as audiências populares e a produção de contra-cartografias — como movimentos de re-existência que reivindicam a desalienação do território e a afirmação de outras racionalidades face à violência estrutural do capital.

2. CIRCUITOS PRODUTIVOS E A INSERÇÃO SUBORDINADA DO MARANHÃO

Conforme (Claval, 2022, p. 1-3) a Geografia Econômica Clássica surgiu em meados do século XIX, em um contexto de expansão do comércio internacional e de especialização regional. Inicialmente de caráter descritivo, focava na localização das produções e nos fluxos de mercadorias, ignorando atividades de autoconsumo e sem diálogo com a teoria econômica. Seus expoentes, como Karl Andrée e Götz, privilegiavam a relação com a geologia e a agronomia, analisando condições naturais e técnicas de produção. Essa abordagem exerceu forte influência no ensino, servindo para reforçar identidades nacionais e hierarquias entre países.

A partir dos anos 1950, surge uma Geografia Econômica de inspiração econômica, fundamentada na Economia Espacial. Baseando-se em teóricos como Von Thünen, Christaller e Lösch, essa vertente adotou pressupostos da microeconomia, assumindo agentes racionais que maximizam lucros e utilidades. A distância e os custos de transporte tornaram-se variáveis centrais. Autores como Edgar Hoover, Walter Isard e Claude Ponsard foram fundamentais para a disseminação dessas ideias entre os geógrafos. No entanto, Claval aponta limitações: a abordagem era pouco apta a explicar o progresso técnico e as economias de escala, o que só viria a ser incorporado mais tarde, com contribuições como as de Paul Krugman (Claval, 2022, p. 3-5).

Paralelamente, desenvolveu-se uma Geografia Econômica de inspiração marxista, retomando a tradição da Economia Política. Inicialmente focada na acumulação primitiva e no imperialismo, ganhou força nos anos 1960 e 1970 com autores como David Harvey, que buscou reinserir a dimensão espacial na análise marxista, discutindo a rigidez do capital fixo e a acumulação por espoliação. Contudo, como observa Claval, “até os anos 1950, a geografia

econômica da inspiração marxista não possuía ferramentas intelectuais para tratar do mundo industrializado” (Claval, 2022, p. 6).

A análise geográfica e econômica dos sistemas de transporte e logística é fundamental para compreender a dinâmica do desenvolvimento regional e global. Como assinala Claval (2022), a Geografia Econômica evoluiu de uma abordagem meramente descritiva para um campo que investiga os processos espaciais profundos, nos quais a circulação de mercadorias, impulsionada pelos custos de transporte e comunicação, desempenha um papel crucial. Nesse contexto, a infraestrutura portuária surge como um nó estratégico na rede de fluxos da economia mundial.

O porto, frequentemente analisado sob uma perspectiva técnica, logística ou econômica convencional, é tradicionalmente entendido como um ponto de interface que impulsiona o comércio e o desenvolvimento. No entanto, essa visão, ao naturalizar as categorias econômicas, oculta a essência das relações sociais que nele se desenvolvem. Para desvelar esta essência, faz-se necessária uma abordagem que vá além da aparência dos fenômenos, adotando o instrumental teórico da crítica da Economia Política, tal como formulado por Karl Marx (Netto e Braz, 2006).

Segundo a análise marxista, o capitalismo desenvolve-se através de um processo constante de expansão espacial e de reorganização territorial, criando e destruindo geografias conforme as necessidades da acumulação. Como Marx observa em sua *Contribuição à Crítica da Economia Política*, “o intercâmbio de mercadorias é o processo no qual a troca social da matéria, isto é, a troca dos produtos particulares dos indivíduos privados, cria ao mesmo tempo relações sociais determinadas de produção nas quais os indivíduos entram nessa circulação da matéria” (Marx, 2008, p. 81). Essa circulação material não se dá no vazio, mas sobre uma infraestrutura física – portos, ferrovias, redes logísticas – que condiciona a velocidade, o custo e a própria possibilidade da realização do valor. Portos, portanto, não são meros pontos técnicos de transbordo, mas nós estratégicos onde as relações sociais de produção se materializam espacialmente, concentrando capital fixo e articulando escalas locais, nacionais e globais.

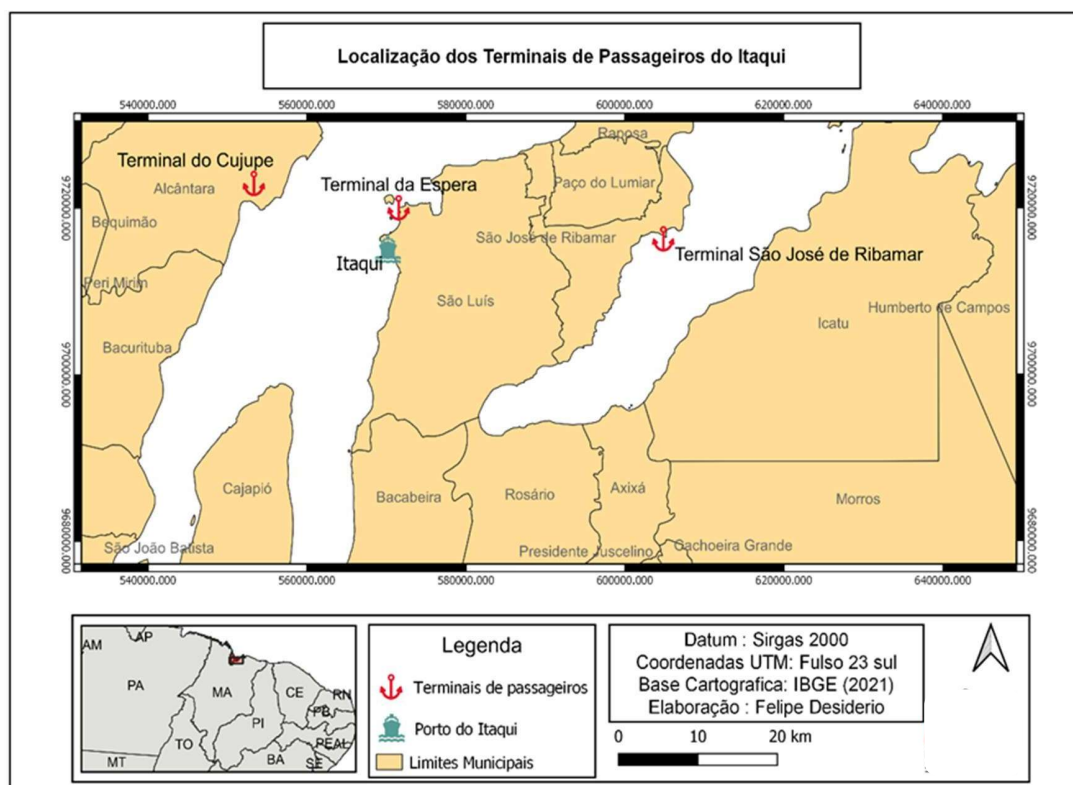
A análise da infraestrutura portuária sob uma ótica marxista revela sua dupla natureza: por um lado, como capital fixo, ela representa uma massa de valor imobilizado que deve ser amortizada ao longo do tempo, impondo uma rigidez geográfica ao processo de acumulação; por outro, ela é condição necessária para a aceleração da rotação do capital e para a superação de barreiras espaciais à realização da mais-valia (Marx, 2008).

No caso do Porto do Itaqui, essa dupla função torna-se concreta. Por um lado, o porto e seus terminais — como o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (TMPM) e o TUP Alumar — constituem grandes investimentos em capital fixo, que demandam amortização e geram uma fixidez territorial, vinculando o espaço geográfico a uma lógica de longo prazo de recuperação do valor investido. Por outro, o porto funciona como um acelerador da circulação de mercadorias — como minério de ferro, soja, celulose e fertilizantes — reduzindo o tempo de rotação do capital e facilitando a integração do Maranhão aos circuitos produtivos globais.

Como argumenta Marx, “a transformação da mercadoria em moeda corrente (...) ocorre cada vez que um gênero qualquer de riqueza fica determinado do ponto de vista do valor de troca” (Marx, 2008, p. 104). O Porto do Itaqui opera precisamente como um local onde essa transformação se acelera: ao redistribuir commodities para o mercado mundial, ele aproxima-as de sua conversão final em dinheiro, fechando o ciclo do capital. Essa dinâmica é evidente na especialização do porto na exportação de grãos do MATOPIBA e na importação de fertilizantes, movimentando mais de 31 milhões de toneladas em 2021 e consolidando-se como um nó estratégico na rede global de acumulação.

Assim, o desenvolvimento do Porto do Itaqui é indissociável da história da expansão capitalista e de sua necessidade intrínseca de criar um mercado mundial, tal como prenunciado no plano de estudos econômicos de Marx, que incluía explicitamente o comércio exterior e o mercado mundial (Marx, 2008, p. 45). A dupla natureza do porto — ao mesmo tempo fixo rígido e acelerador de fluxos — materializa no território maranhense as contradições do capitalismo globalizado, onde a infraestrutura serve tanto à imobilização de valor quanto à aceleração de sua realização, frequentemente à custa de desterritorializações, conflitos socioambientais e a alienação do território.

Figura 2:Localização dos terminais de Passageiros do Itaqui



No ensaio “A Totalidade do Diabo: como as formas geográficas difundem o capital e mudam estruturas sociais”, Milton Santos (1977) analisa o papel ativo das formas geográficas – como infraestruturas, equipamentos e organizações espaciais – na difusão do capital e na transformação das estruturas sociais, especialmente nos países subdesenvolvidos. Para o autor, longe de serem elementos neutros, as formas atuam como veículos de penetração do capital internacional, reconfigurando economias e sociedades de acordo com a lógica da acumulação capitalista.

A partir da análise de Milton Santos (1977), compreende-se que as formas geográficas – como portos, ferrovias e complexos logísticos – transcendem sua aparência técnica para se tornarem instrumentos estratégicos na expansão do capital. Santos afirma que “as condições históricas presentes facilitaram o mecanismo de expansão do capital no espaço através do uso das formas” (Santos, 1977, p. 1). Essas formas não são meros suportes materiais, mas veículos dotados de intencionalidade política e técnica, viabiliza a penetração do capital em contextos socioeconômicos diversos sem exigir intervenções diretas e explícitas (Santos, 1977, p. 2). Para desvendar seu significado real, é preciso superar uma visão empiricista e fragmentada, situando-as em uma totalidade dialética que articula estrutura, função, forma e processo. A estrutura refere-se ao ordenamento socioeconômico e político que define as relações de poder e

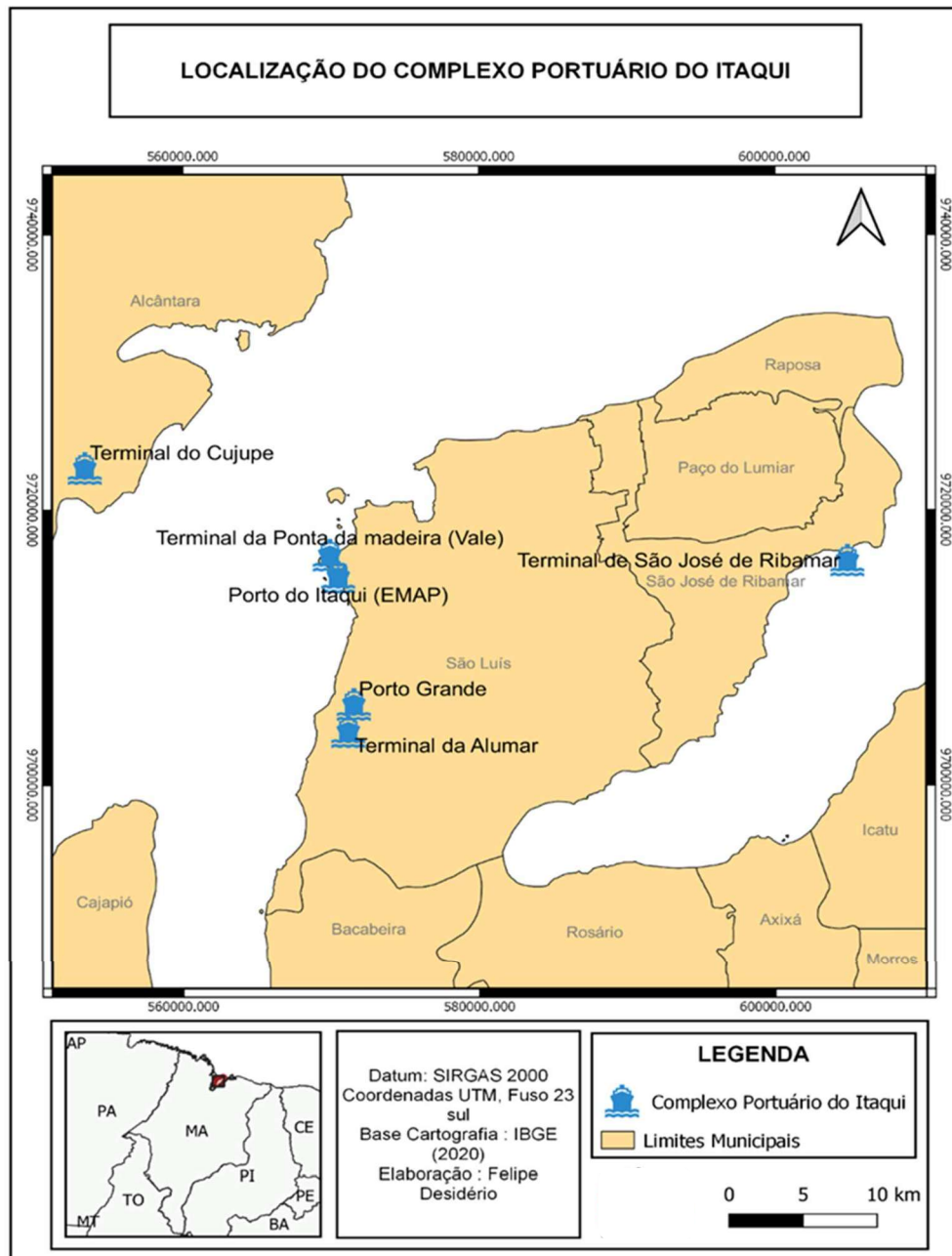
acumulação; a função diz respeito ao papel que a forma desempenha na reprodução dessa estrutura, como a aceleração dos fluxos de mercadorias ou a integração seletiva de territórios ao circuito global; a forma é a materialização concreta dessa função, como o Porto do Itaqui, que corporifica a lógica exportadora de commodities; e o processo é a dinâmica histórica por meio da qual essas dimensões se transformam e se reconfiguram mutuamente. É na interação entre esses quatro elementos que se revela o caráter transformador – e frequentemente alienante – das formas geográficas, que reorganizam o território, subordinam economias locais e redefinem as relações sociais em favor de atores hegemônicos externos, conformando o que Santos denomina “meio técnico-científico-informacional”.

O Porto do Itaqui constitui uma infraestrutura portuária marítima de grande relevância, situada no complexo estuário de São Marcos, mais conhecido como Baía de São Marcos, na região do Golfão Maranhão (EMAP,2021). Este importante complexo portuário do estado do Maranhão é integrado não apenas pelo próprio Porto do Itaqui, mas também por outros terminais estratégicos. Um de seus principais componentes é o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (TMPM). Localizado no bairro do Itaqui, em São Luís, e administrado pela empresa Vale S.A., o TMPM foi construído entre 1984 e 1985¹, iniciando suas operações em 1986, caracterizando-se, portanto, como um porto privado.

Outra instalação significativa que compõe o complexo é o Terminal de Uso Privado (TUP) Alumar. Situado a aproximadamente 10 km ao sul do Porto do Itaqui, na confluência do Estreito dos Coqueiros com o Rio dos Cachorros, este terminal foi inaugurado em julho de 1984. Para além desses grandes terminais dedicados ao cargueiro, o complexo também abrange outras instalações de menor porte, voltadas especialmente para o transporte de passageiros e atividades pesqueiras. Destaca-se, neste contexto, o terminal do Cujupe, localizado no município de Alcântara, que recebe as embarcações de ferryboat que realizam a travessia de passageiros e veículos entre a Ponta da Espera, em São Luís, e Alcântara.

¹ Fundada em 1942 como Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), foi criada durante o governo Getúlio Vargas para a exploração das minas de ferro na região de Itabira, no estado de Minas Gerais. A Vale é hoje uma empresa privada, de capital aberto.

Figura 3: Localização do complexo portuário do Itaqui

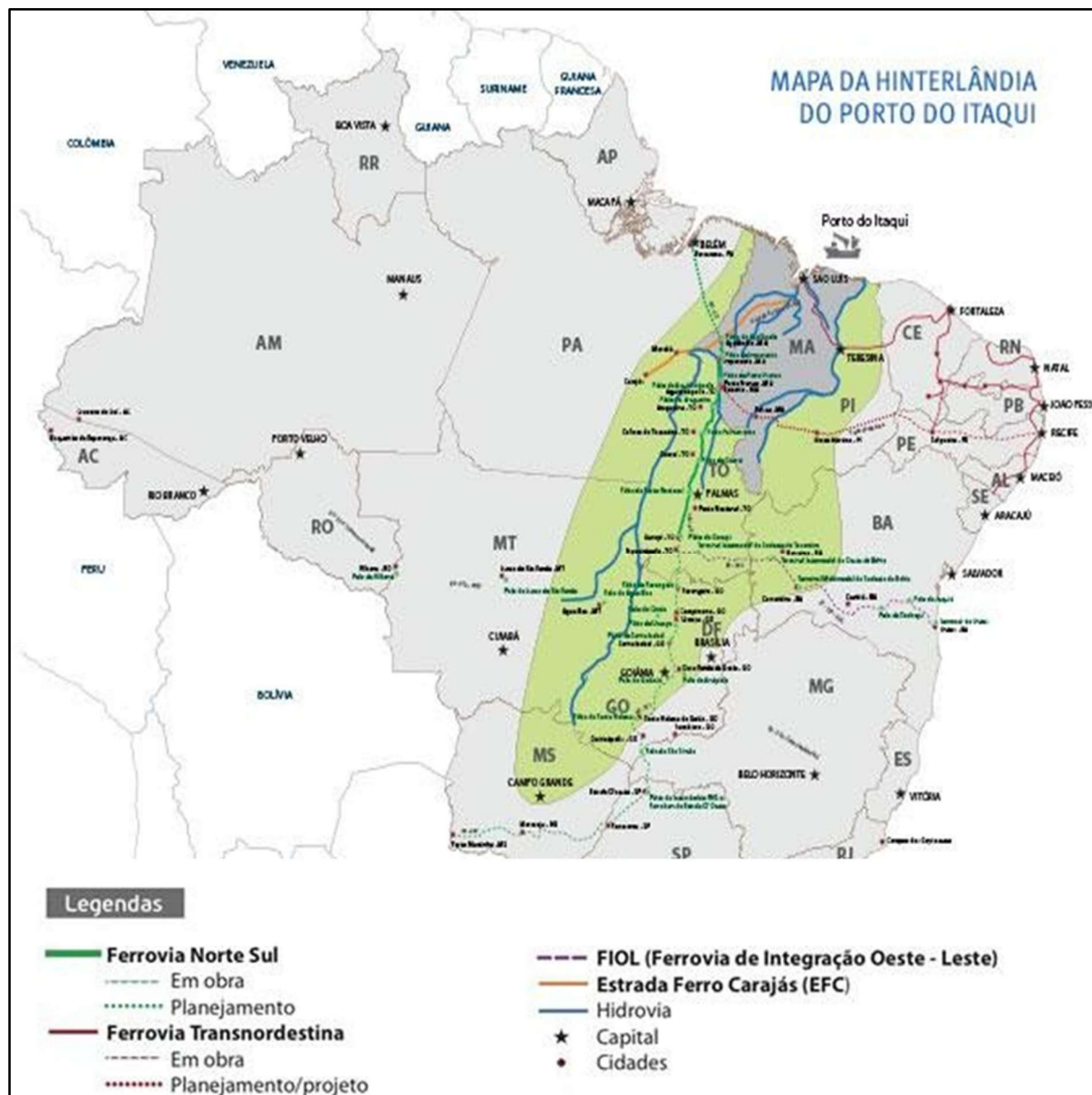


Com base no conteúdo teórico apresentado por Netto e Braz (2006), que discute a centralidade do trabalho, a produção mercantil e a acumulação capitalista, é possível analisar a dinâmica portuária e logística do Maranhão como expressão concreta desses processos. O Complexo Portuário de São Luís, composto pelo Porto do Itaqui, Terminal Marítimo da Ponta da Madeira e TUP Alumar, configura-se como um importante eixo de circulação de mercadorias, articulando relações produtivas e comerciais em escala nacional e internacional.

Segundo Netto e Braz (2006, p. 40), “a riqueza das sociedades em que domina o modo de produção capitalista aparece como uma imensa coleção de mercadorias”. Essa afirmação se materializa no Porto do Itaqui, onde predominam movimentações de derivados de petróleo e do complexo de grãos (soja, milho e farelo de soja), além de volumes menores de fertilizantes, celulose, carvão mineral, ferro-gusa, concentrado de cobre, entre outros. Já no Terminal da Alumar, ocorrem as movimentações de bauxita, alumina e soda cáustica, enquanto no Terminal da Ponta da Madeira, administrado pela Vale, concentram-se 83% do total das movimentações do Complexo, com predominância de exportações de minério de ferro. (EMAP, 2024).

O Porto do Itaqui destaca-se pela sua posição geográfica estratégica (Figura 4), atendendo à demanda logística do Nordeste, Norte e Centro-Oeste por meio de conexões ferroviárias diretas com a Transnordestina (FTL) – que percorre sete estados – e a Estrada de Ferro Carajás (EFC), operada pela VLI Multimodal S.A., com 892 km de extensão, ligando São Luís a Carajás, no Pará. Além dos granéis sólidos e líquidos, a malha viária – composta por rodovias como BR-135, BR-222, BR-316, BR-230, BR-226 e BR-010 – articula o Norte e Sul do país, viabilizando, por exemplo, o escoamento da produção de celulose de Imperatriz-MA pelo Itaqui.

Figura 4:Hinterlândia do Porto do Itaqui



Fonte:EMAP

Essa infraestrutura evidencia a funcionalidade do território para a acumulação capitalista, facilitando a circulação de mercadorias e a integração de cadeias produtivas em diferentes regiões, conforme assinalam Netto e Braz (2006) ao tratarem do movimento do capital e de sua expansão geográfica.

O Porto do Itaqui, localizado em São Luís (MA), mantém uma relação estratégica e permanente com o estado do Tocantins, atuando como um dos principais corredores de exportação de grãos e importação de fertilizantes e combustíveis. Conforme dados da EMAP (2024), 77% da produção escoada pelo porto com origem no Tocantins é composta por soja,

enquanto 23% correspondem ao milho. Na direção inversa, 96% das cargas que ingressam no país pelo Itaqui com destino ao Tocantins são fertilizantes, e 4% são combustíveis.

Essas transformações evidenciam um intenso processo de desterritorialização relativa, característico das sociedades capitalistas, que “imprime a divisão da terra pela organização administrativa, fundiária e residencial” (Haesbaert; Bruce, 2015, p. 11). Ao mesmo tempo, observa-se uma reterritorialização por meio de novos agenciamentos técnicos, logísticos e econômicos, que redefinem as dinâmicas espaciais e as relações de poder no território.

A logística que viabiliza esse escoamento inclui o terminal de Porto Nacional (TO), onde as cargas transportadas por caminhões das áreas do MATOPIBA são transferidas para vagões da Ferrovia Norte-Sul (FNS), operada pela VLI. Em seguida, seguem pela Estrada de Ferro Carajás (EFC) até o Porto do Itaqui. No Piauí, também parte do MATOPIBA, cerca de 90% da produção de soja é exportada por meio desse mesmo porto (VLI Logística, 2025).

Em 14 de junho de 2023, foi inaugurado o corredor de importação de fertilizantes do Arco Norte no Porto do Itaqui, um empreendimento desenvolvido pela VLI e pela Copi Operações Portuárias Integradas. O projeto, que recebeu investimentos de aproximadamente R\$ 400 milhões, prevê o transporte de fertilizantes do Itaqui até o Terminal Integrador de Palmeirante (Tipa), no Tocantins, com capacidade de movimentar até 1,5 milhão de toneladas por ano. (VLI Logística, 2025).

Essa iniciativa reforça a lógica de acumulação capitalista, na qual a busca pela eficiência logística e pela redução de custos visa ampliar a extração de mais-valor. Como explica Grespan (2021, p. 37), “a finalidade agora é o mais-valor de que se constitui o capital, definido por Marx como valor que se valoriza”. A infraestrutura portuária e ferroviária, nesse contexto, não serve apenas à circulação de mercadorias, mas à reprodução ampliada do capital.

2.1 Ferrovias, dinheiro e conflitos

Ao estudarmos o sistema portuário do Porto do Itaqui, estamos analisando a concretude de uma sociedade específica – uma formação socioespacial, uma realidade histórica e geograficamente localizada. Para compreender sua situação atual, é necessário examinar sua evolução, suas mudanças ao longo do tempo e suas relações com a totalidade, uma vez que a fragmentação só pode ser compreendida a partir da apreensão do particular no todo. O todo está em constante transformação, e as sociedades se distinguem historicamente por seus modos de produção.

Em cada momento histórico os elementos do espaço mudam o seu papel e a sua posição no sistema temporal e espacial. Cada período é imbuído de uma tecnologia e uma combinação específica de componentes de capital e trabalho. Assim, quando um elemento muda o seu movimento, automaticamente, há um movimento do todo; ou seja, há a mudança de uma totalidade que futuramente também se modificará.

Durante o Governo Geisel (1974-1979), em resposta ao esgotamento do "Milagre Econômico Brasileiro", foi instituído o II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND II). Este plano buscou reorientar a economia através da descentralização industrial e da exploração sistemática da Amazônia Oriental, materializada em grandes projetos. Tais iniciativas podem ser compreendidas como uma expressão de como "os atores hegemônicos enxergam o território usado como um recurso, garantia da realização de seus interesses particulares" (Santos et al., 2000, p. 8). O Estado, atuando como um desses atores, formulou e desenvolveu uma série de projetos setoriais, abrangendo: a) programas energéticos, como o Programa Nuclear e o Proálcool; b) infraestrutura social, por meio do Planasa e do Promorar; e c) agricultura, com os Programas dos Cerrados, a irrigação das várzeas e o Polonoroeste.

Nesse contexto, o Estado engendrou uma divisão territorial específica, vinculada a uma concepção global de desenvolvimento regional que se articulava diretamente com os interesses privados de agentes externos. Esse processo esteve intrinsecamente ligado à demanda do capital externo por recursos naturais e energia, característica de uma fase de "acumulação do capital que não poderia mais fazer-se sem que tais grandes firmas pudessem ir buscar, seja aonde for, as condições para a obtenção de um lucro maior" (Santos, 1978, p. 167, apud Santos et al., 2000). A opção por grandes projetos na região Amazônica refletia uma lógica de intervenção que, frequentemente, beneficia "uma ou poucas atividades em um dado momento" (Santos et al., 2000, p. 5), em detrimento de uma visão abrangente do território.

A fundamentação governamental para tais ações apoiava-se em três pilares principais: a) a projeção internacional do país; b) a integração de todo o território nacional, promovendo a descentralização industrial mediante a exploração da Amazônia; e c) a implantação de uma fronteira científico-tecnológica. Contudo, sob a ótica de uma geografia crítica, intervenções dessa natureza, por serem parciais e setoriais, mostram-se incapazes de gerar mudanças que englobem a totalidade do território e da sociedade. Conforme alertam Santos et al. (2000, p. 3), "incapazes de gerar mudanças que englobem a totalidade do território e da sociedade, as intervenções parciais atendem a interesses particulares ou apresentam resultados efêmeros e inoperantes". O resultado foi um "uso corporativo do território" (Santos et al., 2000, p. 8), que

aprofundou a divisão social e territorial do trabalho, em contraste com a concepção de território usado como "espaço de todos os homens" e "espaço de todas as instituições" (Santos et al., 2000, p. 3).

No início de 1978 o Conselho de Desenvolvimento Econômico da Presidência da República autoriza o começo das obras de construção da Estrada de Ferro Carajás (EFC) e, em outubro desse mesmo ano, aprovava o Projeto Grande Carajás (PGC), com a previsão de operação colocada para o ano de 1985, com uma produção estimada de 15 milhões de toneladas. Para que o primeiro passo do Projeto Carajás fosse dado, foi criada a ferrovia e o terminal portuário da ponta da Madeira, localizado no complexo portuário do Itaqui, para a exportação desse minério de Ferro.

Conforme Wanderley (2021) o Programa Grande Carajás (PGC) foi concebido seguindo três grandes frentes, que seria: a) projetos minero-metalúrgicos; b) projetos agropecuários e florestais; c) projetos de infraestrutura (ferrovias, rodovias, portos e barragens). Para dar fluidez ao território contou com uma ampla rede de objetos de infraestruturas, principal deles a Estrada de Ferro Carajás (EFC) que depois veio ser chamado, Complexo Portuário de São Luís (CPSL).

O Projeto Grande Carajás (PGC), criado durante a ditadura civil-militar brasileira, consolidou-se como um dos maiores complexos minerais do mundo, sob a liderança da Vale S.A. De acordo com Wanderley e Coelho (2021, p. 10), a Vale representou, em 2020, 45,7% do faturamento total do setor mineral nacional, com destaque para as minas de Carajás, que respondem por grande parte desse montante. Esse modelo extrativo, no entanto, é marcado pela superexploração da natureza e do trabalho, reforçando a dependência estrutural do Brasil no cenário internacional (Wanderley; Coelho, 2021, p. 39).

Os impactos territoriais do PGC são profundos e multifacetados. Malheiro et al. (2021, p. 25) destacam que a Estrada de Ferro Carajás (EFC) atravessa quatro terras indígenas (TIs) diretamente afetadas e pelo menos 88 comunidades quilombolas, alterando dinâmicas sociais, culturais e econômicas locais. Além disso, a mineração intensiva provoca a expulsão de populações tradicionais e a destruição de formas de produção e existência (Wanderley; Coelho, 2021, p. 13), configurando o que os autores denominam de “estado de exceção” (Malheiro, 2019, p. 41).

A parte rural da cidade de São Luís é atravessada, boa parte dela pela Estrada de Ferro Carajás, como bem o Relatório sucinto de levantamento de comunidades tradicionais no entorno da Reserva Extrativista de Tauá-Mirim (2016), nos mostra que são 29 comunidades

localizadas nesse espaço rural de São Luís, sofrem direta ou indiretamente os efeitos produzidos pelas atividades industriais e/ou portuárias.

Estes grandes empreendimentos, juntamente com toda a infraestrutura porto-ferroviária, inserem-se em um contexto que trata a Amazônia brasileira como um suposto vazio demográfico, a ser ocupado e explorado por agentes do mercado capitalista. Conforme destacam os estudos sobre o Programa Grande Carajás (PGC), “a expansão do Corredor Carajás toma como argumento justificador o entendimento da Amazônia brasileira como grande vazio social e cultural a ser ocupado” (Wanderley; Coelho, 2021, p. 18). Esse entendimento, ainda presente nos planejamentos governamentais e empresariais, desconsidera a existência de inúmeros povos e comunidades que, milenar ou secularmente, ocupam a região (Wanderley; Coelho, 2021).

Trata-se, portanto, de um território destinado à inserção de grandes investimentos empresariais, que não levam em consideração a existência de inúmeros grupos sociais e povos que há séculos ocupam a região. Essas populações se reproduzem e mantêm relações sociais e culturais próprias em seus territórios, sendo continuamente impactadas pela lógica extrativa que impõe um estado de exceção e suspende direitos historicamente conquistados (Malheiro, 2019, p. 41).

Gistelinck (1989) vai definir o Programa Grande Carajás como sendo uma política centralizadora capaz de ampliar e aprofundar as expropriações, explorações e exclusões existentes na Amazônia. Revelando uma situação cuja base fundiária se dava na grilagem, na formação de latifúndios e de trabalhadores sem-terra denunciando a desintegração das comunidades rurais, por meio da dispersão dos camponeses, colocando-os à procura de novas terras livres ou os submete ao desemprego, outros casos de baixos salários nas fazendas ou nas cidades, isso orquestrado por uma classe política e empresarial ávida por poder, terra e dinheiro.

Além disso, comunidades indígenas e quilombolas têm realizado ocupações simbólicas e políticas como forma de protesto. Em 1987, os Gavião da Reserva Mãe Maria interromperam a Estrada de Ferro Carajás (EFC) para exigir a retirada de posseiros e o reconhecimento de seus direitos territoriais. Já em 2007, o Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST) paralisou a ferrovia no assentamento Palmares II, em Parauapebas, declarando: “Decidimos ser gente, cidadãos nessa região onde o capital quer que seja apenas sua fronteira de expansão” (MST, 2007). Tais atos representam a rejeição ao modelo de desenvolvimento imposto e a afirmação de outras formas de existência.

A luta pelo reassentamento e por condições dignas de vida também é uma forma de resistência, como no caso da comunidade Piquiá de Baixo, em Açailândia (MA), afetada pela poluição das siderúrgicas abastecidas pela Vale. Os moradores, expostos a poeira de ferro e problemas respiratórios, organizam-se há anos para exigir reassentamento em área segura. Conforme descreve a publicação, “a vida vira agonia” para esses moradores, que lutam por um território onde a existência seja possível (Wanderley; Coelho, 2021, p. 103-104).

2.2 O circuito da soja: modernização conservadora

O porto do Itaqui se estabelece como um importante fixo do chamado “circuito da soja” (Federico, 2014), esse circuito considerado pelo autor Federico 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: a) ao crescente incentivo do Governo Federal na exportação da commodity, b) à internalização das indústrias processadoras, de insumos e bens de capital e c) a crescente demanda interna e externa por farelo para alimentação animal.

Ao final da década de 1970 uma nova frente de ocupação econômica começa no Estado do Maranhão, o avanço da agricultura graneleira mecanizada (principalmente a soja) no sul do estado, a partir da região de Balsas. Ao fim da década de 1980 tem um novo avanço formando um segundo polo de agricultura graneleira mecanizada, agora na região leste do estado, nas regiões de Chapadinha e do baixo Parnaíba.

A transformação da agricultura maranhense, nas décadas de 1970 mostrou-se contraditória, à medida que introduz elementos modernos no processo produtivo, ao mesmo tempo em que mantém uma estrutura agrária tradicional, incentivando à grande empresa agrícola e expulsando violentamente pequenos posseiros e comunidades tradicionais, fragmentando o território.

A estratégia nos anos 90 do Governo brasileiro de modernização da agricultura no Maranhão foi de introduzir o grande capital na “fronteira” ampliando de um lado o mercado para a indústria química e mecânica voltados para o segmento agrícola instaladas no sul e sudeste; criando grandes conglomerados agroindustriais, organizados em centros do país, mas que vão incorporar grandes porções de terras dessa nova fronteira; o objetivo dessas grandes empresas a partir dos subsídios, foi a produção em larga escala e a extração de recursos naturais, com baixo custo, e por isso mesmo no mercado internacional.

É o que a dissertação de Heloísa Santos Molina Lopes, intitulada “Agricultura, Modernização e Uso Corporativo do Território”, analisa a transformação do espaço geográfico brasileiro a partir da modernização agrícola, enfatizando a inserção subordinada do país no contexto da globalização. A autora sustenta que o território nacional passou por um processo de reestruturação técnica e produtiva, especialmente a partir do regime militar (1964-1985), que consolidou o que Milton Santos denominou de “meio técnico, científico e informacional” (Santos, 1996). Nesse contexto, a agricultura tornou-se cada vez mais dependente de insumos industriais, tecnologia e redes de circulação, atendendo prioritariamente a interesses corporativos e ao mercado externo.

Esse modelo de desenvolvimento reforçou a “divisão territorial do trabalho” (Santos, 1996) e aprofundou desigualdades regionais e sociais, com o Estado atuando como facilitador de infraestruturas – como rodovias e corredores de exportação – que viabilizam o “uso corporativo do território” (Santos et al., 2000). A soja é destacada como exemplo emblemático dessa dinâmica: sua expansão pelo Centro-Oeste e Norte do país, viabilizada por pesquisas públicas (como as da EMBRAPA) e por grandes grupos econômicos, ilustra como o território é apropriado como recurso por agentes hegemônicos, em detrimento de funções sociais e ambientais. Como afirma a autora, “o Estado, em nome da globalização, abdica dos pobres e se volta totalmente para as empresas” (Souza, 1999, p. 41).

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. (EMAP,2023).

A infraestrutura de escoamento, como portos e corredores de exportação, é apontada como elemento crucial para viabilizar esse modelo. Lopes (2006, p. 49) cita que, durante o regime militar, o território brasileiro recebeu o “fundamento material das redes do poder, por meio de grandes obras de engenharia”, com o Estado atuando de forma “generosa” no financiamento de sistemas de engenharia e movimento (Santos & Silveira, 2001). Nesse contexto, a previsão de crescimento da movimentação de grãos, especialmente a soja com uma taxa média de 2,5% ao ano até 2060, consolida a função do Porto do Itaqui como um elo estratégico nesse circuito espacial de produção (Santos & Silveira, 2001) voltado para o mercado externo. Esse cenário evidencia o que Milton Santos denominou de “uso corporativo

do território" (Santos, 2000)., onde o espaço é apropriado como recurso por atores hegemônicos, atendendo a interesses econômicos privados e globais, muitas vezes em detrimento de políticas sociais mais amplas.

Essas formas – o porto, os terminais de grãos, os corredores logísticos – são, na verdade, "geradoras de novas funções que lhes são específicas" (Santos, 1977, p. 2). Elas não apenas escoam a produção, mas redefinem a organização do espaço, promovendo a "substituição de funções já existentes por outras mais 'funcionais' em termos capitalistas" (Santos, 1977, p. 2).

O investimento em infraestrutura de transporte, como destacado no Plano Mestre do Porto do Itaqui (Brasil, 2018), é um mecanismo clássico para promover a penetração de áreas rurais, o que implica a destruição daquilo que existia anteriormente no local reorientando a economia local para uma rede global.

O caso do MATOPIBA e do Porto do Itaqui ilustra, portanto, o que Santos (1977) identifica como uma estratégia de planejamento capitalista que evita "aparecer como um conjunto global e coerente" (Santos, 1977, p. 3). Projetos aparentemente isolados de infraestrutura logística e portuária, quando considerados em seu conjunto, revelam-se partes de um mesmo processo de expansão do capital, acelerando a modernização capitalista do espaço e integrando regiões de forma subordinada ao circuito superior da economia global.

A derrubada de fronteiras para a circulação de mercadorias em escalas regional e nacional não elimina a demanda por infraestruturas por parte dos agentes econômicos. Pelo contrário, como observa Cataia (2001, p. 46), “os atores hegemônicos, armados com uma informação adequada, servem-se de todas as redes e se utilizam de todos os territórios”. A partir de um planejamento privado e setorial, realizado por meio de parcerias público-privadas, impõem-se princípios de organização corporativa em diversas porções do território, ampliando o alcance dos objetos técnicos e sua escala de produção e desempenho.

Como destaca Santos (1996), os macrossistemas técnicos — como barragens, vias rápidas de transporte, aeroportos e telecomunicações — constituem o fundamento material das redes de poder. Tais sistemas exigem regulação política e uma base territorial adequada para funcionarem de forma integrada.

No caso dos portos, por exemplo, a necessidade de receber navios de maior porte exige modernização e reestruturação do espaço onde se localizam. Isso implica a ampliação do sistema rodoviário e ferroviário, a construção de cais, armazéns, vias de acesso e muros de separação — verdadeiras “próteses” territoriais que tornam o espaço ortopédico às atividades humanas (Santos, 1988).

Santos (1979) analisa a relação entre urbanização e especialização geográfica da produção, destacando que, sem a circulação de bens, não há circulação do excedente. Por isso, as atividades de transporte e armazenamento tornam-se estratégicas para a economia das cidades e para a integração do território. Nesse contexto, a presença do Estado — ou sua ausência — é crucial para garantir a regulação e a funcionalidade desses sistemas.

A Suzano Papel e Celulose, representada pela empresa CNN Solution A97 participações, conseguiu a concessão do terminal de celulose no porto de Itaquí, leiloadado, com a oferta de um valor de outorga de R\$ 100 mil (Jornal Do Comércio, 2018). A companhia foi à única proponente do certame, que também previa a oferta de outros dois terminais, no Porto de Paranaguá, mas para os quais não houve lances.

O terminal de celulose no Itaquí, de 53.545m², é voltado para cargas geralmente de papel e celulose, e tem contrato de 25 anos prorrogável por até 70 anos. Os investimentos previstos são da ordem de R\$ 214,873 milhões e incluem um desvio ferroviário e um acesso marítimo por meio do berço de atracação 99. (ANTAQ, 2025).

A meta estabelecida para o Porto do Itaquí é de 14 Mtpa em carga para 150 Mtpa até 2031 e gerar mais de 90 projetos a partir desse planejamento. Compreendendo que a capacidade do Porto já não suporta mais a demanda do escoamento da produção. O planejamento é a expansão da hinterlândia do Complexo Portuário de São Luís.

Até 2060, espera-se que a demanda para o Complexo Portuário do Itaquí cresça, em média, 0,6% ao ano, alcançando um total de 315,7 milhões de toneladas. A principal tendência esperada é o aumento da participação dos grãos sólidos vegetais, passando de 4% para 12% do total, com destaque para os grãos de soja e milho, que passarão a ser a segunda carga mais relevante. Outro ponto importante é a manutenção do minério de ferro como principal produto desse complexo portuário, mantendo sua participação em torno de 73% do total de movimentações até 2060, em grande parte por conta da Vale, que exporta o minério de ferro. (Brasil, 2018).

Essa dinâmica está inserida no contexto mais amplo da integração territorial e da regulação política, onde “o território é a memória da história” (Cataia, 2001, p. 8) e sua organização reflete as demandas dos agentes hegemônicos, como grandes empresas transnacionais. Conforme observa Santos (1996), “os atores hegemônicos, armados com uma informação adequada, servem-se de todas as redes e se utilizam de todos os territórios”, o que inclui a infraestrutura portuária como recurso estratégico para a acumulação capitalista.

Além disso, a especialização portuária reforça a lógica de fragmentação territorial, na qual “a produção de novos recortes territoriais é a tradução de um território que se impõe” (Cataia, 2001, p. 50). Nesse sentido, a projeção de crescimento do Itaqui ilustra como o território é normatizado e funcionalizado para atender a interesses econômicos globais, muitas vezes em detrimento de dinâmicas locais e da autonomia municipal.

Já para o farelo de soja, as perspectivas de maior capacidade do Tegram e a existência de três esmagadoras na área de influência do Porto, com capacidade total de 2 milhões de toneladas ao ano estimulam o escoamento de farelo de soja do Norte do País (Governo do Maranhão, 2025). O processo de obtenção do farelo de soja ocorre através das esmagadoras, que realizam o processamento da soja em grãos. Trata-se do principal insumo na fabricação de ração animal, portanto está diretamente relacionado à produção de carnes. Além disso, se destaca como insumo de produtos alimentícios para consumo humano.

A armazenagem de grão no estado do Maranhão deve ser compreendida em três fases: a) antes da criação da Cibrazem; b), após a década de 1970, com a criação de unidades governamentais e c) a partir do final da década de 1980 e início da década de 1990, com a expansão dos fronts agrícolas e a construção de armazéns graneleiros por produtores que vieram do sul do país.

Nos primeiros quatro meses de 2019 o Tegram embarcou 1,7 milhão de toneladas de grãos pelo Itaqui, um aumento de 22% se comparado ao mesmo período de 2018. Desse total, 67% da carga movimentada foram recebidas pelo modal ferroviário (composições ferroviárias de 80 vagões). Se o ritmo de crescimento for mantido, considerando as obras de implantação da segunda fase que estão em andamento, o terminal deve operar com um volume ainda maior recebido pelo modal ferroviário. (Brasil, 2018)

No contexto da modernização portuária e da busca por eficiência operacional, a gestão dos berços de atracação deve ser estrategicamente planejada para atender tanto às demandas do comércio internacional quanto às necessidades locais e regionais. No Porto de São Luís, observa-se uma clara segmentação funcional dos berços, refletindo uma lógica de priorização de cargas que visa otimizar a infraestrutura existente e atender a interesses específicos de operadores e cadeias produtivas.

Conforme evidencia a estruturação atual, os berços 100 a 103 possuem dupla prioridade (Brasil, 2018, p. 47). Primariamente, atendem a cargas essenciais: o Berço 102 é dedicado a gás e ao abastecimento de alimentos básicos, como arroz e trigo, reforçando o papel estratégico do porto na segurança alimentar e energética. Já o Berço 103 tem sua operação prioritariamente

vinculada ao Terminal de Grãos do Maranhão (Tegram), destacando a integração entre infraestrutura portuária e operadores logísticos especializados (Brasil, 2018, p. 37). Como segunda prioridade comum a esses quatro berços, estão as operações destinadas à exportação, alinhando-se à dinâmica de inserção competitiva do país na economia global, conforme discutido por Monié e Vidal (2006), para quem os portos são instrumentos centrais na articulação dos fluxos do comércio internacional.

Além dessa estrutura prioritária, há uma dedicatória específica para outros berços:

- Os Berços 104 e 106 são destinados a derivados de petróleo (exceto GLP), consolidando um corredor de escoamento para produtos do setor petroquímico.
- O Berço 105 é compartilhado por duas grandes corporações: a Vale S.A., para movimentação de minério de ferro, e a VLI, para grãos vegetais. Essa multipropriedade ilustra a complexidade da gestão portuária contemporânea, que precisa conciliar interesses de grandes players globais em uma mesma infraestrutura.
- O Berço 101, embora tenha como carga principal o carvão mineral, também opera com outros produtos, demonstrando certa flexibilidade operacional.
- Por fim, o Berço 99 é exclusivo para a movimentação de celulose, produto de grande relevância na pauta de exportação brasileira.

Figura 4: Localização dos berços no Porto do Itaqui

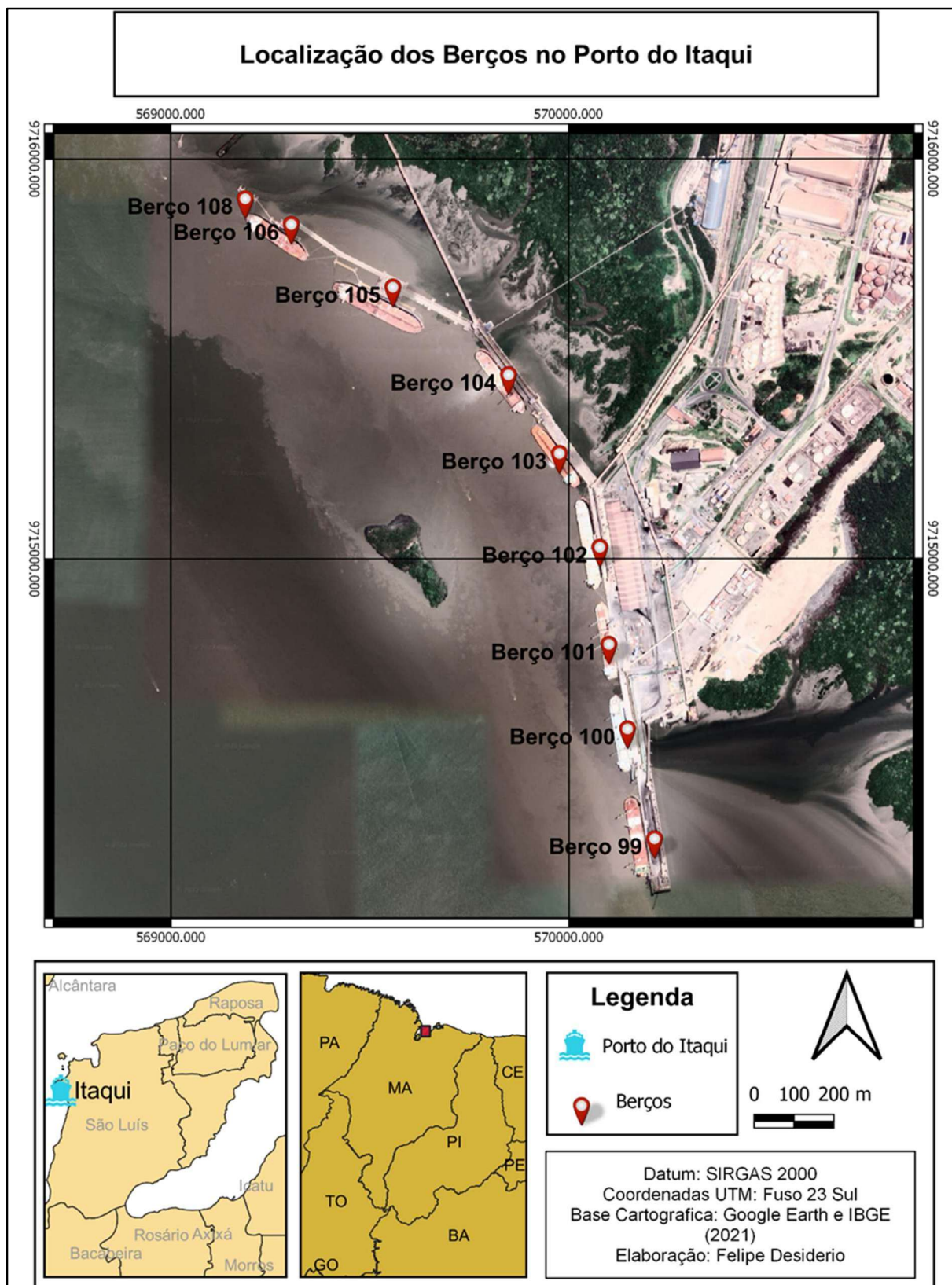


Figura 5: Foto placa dos berços 100 e 99



Fonte: autoria própria

Essa configuração operacional reflete, por um lado, a busca pela eficiência técnica e especialização – um dos pilares das reformas portuárias implementadas desde a Lei nº 8.630/93, que visavam superar deficiências operacionais e elevar a competitividade (Brasil, 1993; Conti, 2000). Por outro lado, evidencia a fragmentação e a seletividade que podem caracterizar a gestão portuária no Brasil, onde iniciativas frequentemente assumem um caráter pontual e desconexo de uma política nacional integrada, conforme alertam Monié e Vidal (2006). A priorização de cargas de grandes operadores privados e commodities de exportação pode, em alguns casos, aprofundar o distanciamento entre a dinâmica portuária e as demandas do desenvolvimento local, um desafio histórico nas cidades portuárias brasileiras.

A Região Metropolitana de São Luís, principal polo econômico do estado, contribui com cerca de um terço do Produto Interno Bruto estadual, registrando um PIB de R\$ 36 bilhões, conforme dados do IBGE (2022). Apesar de ser considerada a quarta metrópole mais rica do Nordeste, a capital maranhense apresenta a menor média salarial do Brasil, com rendimento mensal de apenas R\$ 1.123,00 (IBGE, 2022). Essa contradição pode ser compreendida pelo fenômeno da involução metropolitana, no qual, apesar do crescimento econômico, “a pobreza e os problemas correlatos se avolumam” (Santos, 1994, p. 76).

A desigualdade social também se evidencia na elevada taxa de pobreza da região: 45,6% da população vive em situação de pobreza (IBGE, 2022). Esse cenário reflete o que Milton Santos denomina de modernidade perversa, em que a modernização econômica é seletiva e excludente, “deixando fora dos benefícios uma parcela importante da atividade urbana e da população” (Santos, 1994, p. 47). A coexistência de dinamismo econômico com precariedade social ilustra a segmentação da economia urbana, na qual convivem circuitos superiores modernos e circuitos inferiores marginalizados (Santos, 1994, p. 25), gerando uma cidade “abastada e pobre” ao mesmo tempo (Santos, 1994, p. 14).

Nesse contexto, a própria noção de técnica, como elemento estruturador do espaço, revela seu caráter contraditório. Santos (1997, p. 22) argumenta que “a técnica, ela própria, é um meio”, ou seja, um sistema que pode tanto promover a integração quanto aprofundar desigualdades, dependendo das intenções sociais e políticas que a orientam. Em São Luís, observa-se que as infraestruturas técnicas – como portos, complexos industriais e redes de comunicação – servem predominantemente aos circuitos superiores (Santos, 1997, p. 14) e aos interesses externos, enquanto grandes parcelas da população permanecem excluídas dos benefícios dessas inovações (IBGE, 2022). Isso ilustra o que o autor chama de “meio técnico científico-informacional” (Santos, 1997, p. 159), que, embora potencialmente capaz de homogeneizar o espaço, na prática o fragmenta, aprofundando assimetrias regionais e sociais.

Portanto, a realidade metropolitana de São Luís evidencia a urgência de uma abordagem geográfica que considere o espaço como “um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações” (SANTOS, 1994, p. 39), no qual as dinâmicas econômicas e as políticas públicas sejam analisadas em sua interdependência. A superação da modernidade perversa exige, conforme Santos (1994, p. 173), uma “racionalidade espacial” incluyente, que valorize o lugar e o cotidiano dos cidadãos, integrando os circuitos inferior e superior numa lógica de desenvolvimento verdadeiramente democrático. Assim, a cidade poderá transcender a condição de palco de contrastes agudos e caminhar para uma totalidade espacial mais coesa e justa.

2.3 Internacionalização seletiva do Porto do Itaqui

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

Para Milton Santos, em seu livro *Por uma outra Globalização* globalização tem 3 (três) faces: a) a globalização como fabula; b) como perversidade; c) como possibilidade. Para o autor supracitado, na era da globalização, existe a obrigatoriedade da aceleração das coisas, que faz crer nas pessoas a obrigação de que o mundo é veloz, mas que em realidade é um mundo de fabulações que acaba por se aproveitar da ciência, das técnicas e das acelerações para consagrar um discurso único.

Partindo disso, a globalização se apresenta como o ápice do processo de internacionalização do capitalismo atual, Milton Santos traz duas noções de compreensão da constituição e organização da globalização: o atual estado das técnicas e da política. A globalização surge de resultados de ações que asseguram a existência e o fortalecimento do mercado que quer se apresentar global.

Santos vai identificar a globalização atuando por uma base da existência de um motor único, que seria a mais-valia universal. Por meio da globalização, a produção passa a escala mundial, por intermédio de empresas mundiais que competem entre si pela lógica da concorrência.

Para atender a essa demanda foi entregue em 2017 no Porto do Itaquí a infraestrutura necessária para armazenagem de contêineres e cargas gerais. O investimento de R\$ 9.199.220,08 contempla a construção de um pátio em uma área de 20.250 m², equipada com tomadas, visando atender a demanda de contêineres refrigerados. Paralelamente o Governo do Estado vem trabalhando no adensamento de cadeias produtivas, de modo a viabilizar a movimentação de contêineres. (Porto Do Itaquí, 2018).

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

A inovação dos contêineres representou apenas a ponta do iceberg de uma revolução no transporte. Consequentemente, não apenas aumentaram o tamanho das embarcações, bem como o comprimento e a profundidade dos cais para atracagem nos portos, mas também se exigiu a renovação dos equipamentos e maquinários tanto dos navios quanto dos terminais portuários. Todos esses elementos foram tecnicamente projetados para transportar, com mais rapidez e eficiência o que se tornou o slogan da competição portuária, volumes sem precedentes no embarque e desembarque de cargas.

A containerização assumiu um papel fundamental na ascensão da globalização, evoluindo para um sistema interconectado e intermodal de transporte de cargas que reduziu drasticamente o custo do envio de mercadorias internacionalmente. Esse processo ilustra o que Santos (2006, p. 115) descreve como a emergência de um “meio técnico-científico informacional”, no qual as redes de circulação materializam a “convergência dos momentos” e a “unicidade do tempo” em escala planetária. Esse sistema estimulou o boom do pós-Segunda Guerra Mundial no comércio internacional e fomentou o consumo em massa, consolidando uma nova racionalidade espacial baseada na fluidez e na competitividade.

O berço 110 foi construído no sentido sul para a movimentação de graneis e carga em geral, um terminal de Contêineres do Maranhão (Tecon), operada pela empresa Brazil Marítima. No entanto, as empresas CMA CGM, Hamburg Süd e Aliança possuem depósitos no Complexo Portuário. Tal feito é para que o porto do Itaqui se estabeleça numa das rotas dos maiores terminais de contêineres do mundo (Brasil, 2018).

O Porto do Itaqui, consolidou-se como um importante vetor logístico no cenário nacional, registrando em 2021 a movimentação de mais de 31 milhões de toneladas de carga, um crescimento de 23% em relação ao ano anterior. Esse desempenho foi impulsionado principalmente pela soja (10 milhões de toneladas), combustíveis (9,9 milhões de toneladas) e fertilizantes (3,3 milhões de toneladas). Os graneis líquidos tiveram aumento de 56%, os sólidos cresceram 12% e a carga geral ficou 8% acima do volume de 2020 (EMAP, 2022).

Esse crescimento reflete as tendências globais de reestruturação portuária, conforme discutido por Monié e Vidal (2006), que destacam que, a partir dos anos 1990, a intensificação da globalização impôs novas demandas aos portos, exigindo maior eficiência operacional e adaptação aos fluxos internacionais. No caso brasileiro, a ausência de uma política portuária nacional resultou em iniciativas fragmentadas, embora com resultados operacionais, como observado no Itaqui.

O projeto de ampliação da infraestrutura para armazenagem de contêineres, realizado pela EMAP, exemplifica essa modernização. Com investimento de R\$ 10 milhões em obras de engenharia e previsão de mais R\$ 9 milhões para reestruturação elétrica, o projeto contempla uma área de 20.250 m² e capacidade para 1.341 TEUs. (Brasil, 2018) Além disso, o governo do estado busca viabilizar a movimentação de contêineres via rede ferroviária, o que potencializará o volume de cargas e reforçará a intermodalidade, aspecto fundamental na lógica contemporânea de circulação de mercadorias (Monié; Vidal, 2006).

Essa estratégia alinha-se ao que Monié e Vidal (2006) chamam de “transformação do porto em instrumento a serviço do desenvolvimento local e regional”, na qual a integração entre porto, cidade e hinterlândia é essencial. A ampliação da capacidade de armazenagem e a conexão ferroviária podem fortalecer o papel do Itaqui como um eixo logístico, agregando valor aos fluxos e incentivando a articulação produtiva regional.

De janeiro a julho de 2019, o Porto do Itaqui movimentou mais de 1 milhão de toneladas de fertilizantes, volume 5% acima do que foi registrado no mesmo período de 2018. No total, em 2018 foram descarregadas no porto público do Maranhão quase 2 milhões de toneladas de fertilizante e a tendência é fechar 2019 bem acima dessa marca (porto do itaqui, 2023).

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

A nova estrutura do Porto do Itaqui criada para operações com fertilizantes tem interligação do armazém ao berço 101. O contrato de arrendamento no Porto do Itaqui para esse tipo de operação cobre uma área de 16 mil metros quadrados, destinada à movimentação de grãos sólidos e carga geral. O novo terminal deve iniciar as operações até o final de 2020 e a expectativa é movimentar 2,2 milhões de toneladas de fertilizante/ano. (Brasil, 2018).

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

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

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

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

A modernização e a remodelagem das infraestruturas de transporte — especialmente as ferroviárias — constituem estratégias centrais para comportar os fluxos e assegurar a fluidez do território. É o caso da duplicação da Estrada de Ferro Carajás (EFC), que liga o município de Parauapebas (PA) ao terminal da Vale, em São Luís (MA), e já se encontra interligada à Ferrovia Norte-Sul (FNS) em Açailândia (MA). Essa estrutura é fundamental para o escoamento de minério de ferro, ferro-gusa, manganês, cobre, combustíveis, carvão e grãos, e tem seus 892 km de extensão ampliados em mais 504 km, além da construção de um novo ramal ferroviário de 101 km entre Canaã dos Carajás e Parauapebas, destinado a viabilizar o escoamento da produção.

Da mesma forma que foram feitas mudanças na Lei dos Portos, ampliando a privatização, aconteceu com as ferrovias. O novo Marco Ferroviário prevê que novas ferrovias podem ser projetadas, desenvolvidas e operadas por empresas privadas, sem licitação. No Maranhão, conforme a FIEMA (2022), R\$ 25 bilhões serão investidos ao habilitar o setor privado na construção de ferrovias, como projeto para criação do Ramal Porto Franco a Balsas.

Dentro desse processo de aplicações de recursos privados, com garantia de crédito e apoio do poder público, os investimentos se avolumam. Com obras concluídas em agosto de 2018, ocorreu a duplicação da Estrada de Ferro Carajás para aumentar o transporte de minérios da Vale, ampliando um processo permanente de desterritorialização de áreas de povos indígenas originários, comunidades tradicionais e trabalhadores rurais, e a finalização de trechos da Ferrovia Norte-Sul que liga o nordeste ao sudeste, concretizando São Luís como hub central da ampliação ferroviária a serviço do capital na região do Arco Norte.

A grande expansão da produção de minério de ferro com a abertura do complexo minerário S11D no sudeste do Pará fez com que a Vale realizasse a duplicação da Estrada de Ferro Carajás. As obras de duplicação se iniciaram em março de 2011 tendo sua conclusão em agosto de 2018 e promoveram a implantação de 625 km de novas linhas férreas, com a remodelação de 224 km de linhas existentes e a substituição de dormentes de madeira por outros de concreto, além de outras obras como 46 pontes ferroviárias, viadutos e passarelas. No mesmo plano, foi realizada a modernização do sistema de sinalização ferroviária, telecomunicações e

energia da Estrada de Ferro Carajás (EFC). Salienta-se que o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (TMPM) ganhará mais 120 km de trilhos.

A implantação de grandes infraestruturas de transporte, como a Ferrovia Norte-Sul no Brasil, exemplifica de maneira contundente a produção do espaço geográfico na era técnico científica-informacional. Como propõe Milton Santos (2006), o espaço não é um mero receptáculo, mas um "conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações" (p. 39), um híbrido em constante transformação. A ferrovia, enquanto objeto técnico concreto, materializa uma intencionalidade voltada para a fluidez dos fluxos de commodities, integrando-se a um sistema maior de circulação global. No entanto, sua implantação gera uma "dialética entre a sociedade e o espaço" (Santos, 2006, p. 71), onde a racionalidade hegemônica do capital, que busca a eficácia e a homogeneização, encontra resistência e se choca com as racionalidades e os tempos locais.

Conforme relatório da Plataforma DHESCA (2024), citado no texto base, a construção da ferrovia tem sido acompanhada por uma "infinitude de problemas", como atropelamentos, acidentes, poluição do ar, solo e água, desmatamento, rachaduras em moradias e a violação de direitos de comunidades indígenas e tradicionais pela ausência de consulta e estudos de impacto adequados. Esses eventos revelam como a ação globalizada, comandada por atores distantes (empresas, governos), incide sobre um território específico, redefinindo brutalmente o valor e a função dos objetos preexistentes (igarapés, florestas, casas) e impondo novas normas de uso. O espaço local, portanto, não é passivo; ele "redefine os objetos técnicos, apesar de suas vocações originais, ao incluí-los num conjunto coerente onde a contiguidade obriga a agir em conjunto e solidariamente" (Santos, 2006, p. 24). A resistência das comunidades afetadas e os problemas gerados são a manifestação dessa redefinição conflituosa, evidenciando o que Santos chama de "força do lugar" e a emergência de "contra-racionalidades" (Santos, 2006, p. 15).

A recente conclusão do trecho que conecta o Porto de Santos ao Porto do Itaquí, em junho de 2023, coroa a Ferrovia Norte-Sul como um poderoso vetor da "divisão territorial do trabalho" (Santos, 2006, p. 91) em escala nacional, otimizando a exportação de soja, milho e algodão. Esse fato consolida um "espaço de fluxos" (Santos, 2006, p. 15) seletivo, que prioriza a "produtividade espacial" (Santos, 2006, p. 166) em detrimento da "rugosidade" do território — ou seja, das heranças sociais e ambientais que constituem a textura única de cada lugar. A ferrovia cria, assim, uma nova "configuração territorial" (Santos, 2006, p. 38), mas o faz através de um processo que explicita a "guerra dos lugares" (Santos, 2006, p. 166), onde a busca pela competitividade global gera fragmentação, conflitos e injustiças ambientais no plano local.

Dessa forma, a análise da Ferrovia Norte-Sul à luz do pensamento de Milton Santos permite compreender a infraestrutura não como um progresso neutro, mas como um ator central no drama da produção do espaço, onde se entrelaçam técnica, tempo, poder e a resistência cotidiana das comunidades.

Além dessas duas importantes ferrovias apresentadas, o governo federal já autorizou a construção de 27 novas ferrovias no país, agregando quase 10.000 km à malha ferroviária brasileira. Três delas serão implantadas no Maranhão: a VLI Multimodal, com trecho de 230 quilômetros, em início de construção, ligando Porto Franco a Balsas, que retirará milhares de caminhões das estradas, barateando os custos dos fretes; a Estrada de Ferro EF-317 do Grupo Grão Pará Multimodal, com cerca de 520 quilômetros de extensão, de Açailândia/MA a Alcântara/MA, que está em fase de captação de investimentos; e a ferrovia da Minerva Participações e Investimentos, percorrendo Açailândia/MA a Barcarena/PA, com trecho de 571,3 km de extensão.

3 CIDADE PORTO

A literatura sobre a temática portuária tem demonstrado um interesse crescente pelas dinâmicas entre portos e cidades, especialmente a partir da década de 1980, quando pesquisadores – em especial geógrafos europeus – passaram a dedicar-se a análises e reflexões sobre essa interação. Entre os principais estudiosos do tema, destacam-se Bird (1963), Hoyle (1988; 1989; 1996), Boubacha (1997), Rodrigue e Slack (1998) e Hayuth (1982). Grande parte desses trabalhos consiste em estudos de caso que acompanham as transformações nas relações porto-cidade em diferentes regiões do mundo, sobretudo a partir da segunda metade do século XX, redefinindo significativamente os vínculos entre portos e espaços urbanos.

No Brasil, os estudos acadêmicos que abordam diretamente a relação porto-cidade ainda são limitados. Entre as principais contribuições, destacam-se: Santos: Porto, Cidade e Região, de Vidal (2002); Conflito Ambiental em Águas Costeiras: Relação Porto-Cidade no Canal de São Sebastião, de Cunha (2006); Santos, a Relação Porto-Cidade e sua (Re)Valorização no Território Macro-Metropolitano de São Paulo, de Sales (1999); e Cidades, Portos e Cidades Portuárias na Era da Integração Produtiva, de Monié e Vidal (2006). Também há a coletânea Cidades e Portos – Espaços da Globalização, organizada por Silva e Cocco (1999), que reúne artigos de diversos pesquisadores, nacionais e internacionais, cujas análises perpassam a dinâmica porto-cidade.

Na Geografia, os portos, por estarem integrados à rede de transportes, passaram a ser incluídos como objetos de análise em estudos voltados à circulação, ao transporte e à logística.

Entre as obras que abordam essa temática, destacam-se o livro *Logística e transporte no processo de globalização*, organizado por Josef Barat (2007), e *Circulação, transportes e logística*, organizado por Márcio Rogério da Silveira (2019), entre outros.

De acordo com Hoyle (1989), o termo “relação porto-cidade” foi utilizado inicialmente pelo geógrafo israelense Yehuda Hayuth em seu artigo intitulado “The port-urban interface: an area in transition”, de 1982.

A relação entre porto e cidade passa por mudanças significativas em decorrência das transformações impulsionadas pela globalização. Essas alterações estão diretamente vinculadas aos avanços tecnológicos no setor portuário e marítimo, ao crescimento exponencial da produção de mercadorias e à intensificação do comércio internacional, entre outros fatores determinantes.

Essa dinâmica porto-cidade concentra-se principalmente na zona costeira urbana um espaço de interface entre a área portuária e o tecido urbano que a abriga. Sua essência reside nos vínculos funcionais e espaciais estabelecidos por meio de atividades industriais, comerciais e de transporte, bem como na própria proximidade geográfica que condiciona e intensifica essa interação. De acordo com Hoyle (1989, p. 429), a interface porto/cidade corresponde à "fronteira geográfica que separa as áreas de uso portuário dos espaços urbanos".

Hoyle (1998) ressalta que as relações estabelecidas nessa zona de contato podem assumir diferentes naturezas enquanto em alguns casos se desenvolvem de maneira colaborativa e equilibrada, em outros contextos podem manifestar-se através de tensões e conflitos.

Os estudos sobre a dinâmica espacial entre portos e cidades destacam a complexidade e as contradições inerentes a essa relação. Segundo Rodrigue e Slack (1998), uma disputa territorial permanente caracteriza a interação entre essas duas entidades, gerando impactos profundos em seu desenvolvimento mútuo. Dessa rivalidade surge um intrincado sistema de interações, inevitavelmente marcado por tensões entre a operação portuária e a vida urbana do seu entorno.

Sales (1999) destaca que, a partir de 1950, observa-se um progressivo distanciamento entre os portos e as cidades que os abrigam. Tal fenômeno decorre das transformações globais ocorridas nas últimas décadas, em que os fluxos passaram a se intensificar e acelerar, enquanto a crescente fluidez territorial facilitou conexões diretas com regiões produtoras e receptoras. Nesse contexto, os portos começaram a perder sua tradicional função comercial, bem como parte de sua capacidade de atrair atividades industriais em seu entorno imediato. Além disso, os avanços técnicos provocaram uma significativa redução tanto nos postos de trabalho quanto

no tempo de permanência dos navios atracados, eliminando a necessidade de desembarque da tripulação e, com isso, a demanda por serviços voltados a esse público como hotéis, restaurantes, casas de jogos, oficinas, bancos e comércios diversos. Assim, os portos mais antigos passaram a funcionar de forma isolada a vida urbana, porém inserida na malha urbana, mantendo vínculos mínimos com a cidade nos âmbitos econômico, jurídico, institucional, social e político. De acordo com Llovera (1999), essa desconexão acaba gerando uma ruptura entre os interesses e as dinâmicas portuárias e urbanas, que, ao serem geridas por esferas distintas, tendem a se ignorar mutuamente.

Segundo Pierre George (1961), os portos representam pontos de articulação entre a navegação marítima e os sistemas de transporte continentais. Eles são acompanhados por diversas exigências, que contribuem para lhes conferir uma fisionomia própria tanto mais diversa e complexa quanto mais intensos e variados forem os fluxos de trânsito. Esses fluxos, por consequência, resultam da convergência de forças provenientes de um espaço geográfico amplo, estando essas forças submetidas a estruturas de ordem nacional e internacional.

Os portos brasileiros vêm passando por um processo de modernização que inclui a incorporação de mudanças tecnológicas, a expansão da automação nas operações, o uso da telemática e a crescente containerização. Nesse contexto, as normas técnicas, ao serem progressivamente implementadas, têm funcionado como facilitadoras da modernização portuária, abrangendo equipamentos, métodos e processos de movimentação de cargas nos portos e terminais. Paralelamente, os centros logísticos vêm acelerando os fluxos de mercadorias por meio de circuitos econômicos globais. Ainda assim, nas cidades portuárias, persistem conflitos envolvendo questões ambientais, sociais e econômicas. Isso se deve, em parte, ao uso intensivo de normas, que por sua vez decorre do uso excessivo das técnicas, instaurando-se assim em todo o tecido social uma política normativa, com ênfase na tecnificação das ações e na normatização técnica.

A evolução histórica da relação porto-cidade no Brasil pode ser compreendida a partir de diferentes fases cronológicas, conforme síntese periodizada proposta por Jesus e Machado (2022). No período colonial até o início do século XX, as cidades formaram-se ao redor dos portos, que funcionavam como centros comerciais, logísticos e de intercâmbio, caracterizados por intensa movimentação de mercadorias e serviços, com presença inicial de mão de obra escravizada e, posteriormente, assalariada.

Na primeira metade do século XX, até por volta da década de 1950, observa-se o auge da relação simbiótica entre porto e cidade, com urbanização consolidada no entorno das zonas

portuárias e surgimento de infraestrutura e serviços voltados à atividade marítima. A partir da década de 1950, inicia-se um processo gradual de afastamento entre o porto e o tecido urbano, motivado sobretudo por transformações tecnológicas como a mecanização e a containerização, que reduziram a demanda por trabalho humano e o tempo de atracação, resultando em degradação social e econômica das áreas portuárias históricas.

Nas décadas de 1970 e 1980, a reestruturação produtiva e o avanço da globalização intensificaram a obsolescência de antigos portos, levando à perda de centralidade das zonas portuárias e seu progressivo abandono. A partir dos anos 1990, com maior impulso a partir do século XXI, emergiram políticas de revitalização urbana alinhadas ao modelo de cidades empreendedoras e ao planejamento estratégico. Projetos emblemáticos como o “Porto Maravilha” no Rio de Janeiro, a “Estação das Docas” em Belém e o “Porto Novo” em Recife exemplificam essa fase, que, embora recupere física e economicamente os espaços, costuma promover processos de gentrificação e exclusão social.

Mais recentemente, especialmente no período pós-2010, surgem iniciativas que questionam esse modelo excludente e propõem políticas de reabilitação e requalificação mais inclusivas, com foco na habitação social, serviços coletivos e na preservação das populações e memórias tradicionais ligadas às áreas portuárias.

Partido dessa periodização o processo de globalização marcado pela difusão do meio técnico-científico e informacional (Santos, 1996) houve o aumento da circulação de mercadorias, pessoas, capitais e informação no Brasil, ao final da década de 1990, para responder aos imperativos do mercado global e as tendências mundiais. Também houve a modernização do setor portuário com a implementação dos contêineres, impondo transformações substanciais ao sistema portuário.

Conforme (Monié, 2006) com a adoção de um novo método nos anos 1990, o Brasil se tornou mais competitivo no mercado mundial marítimo mediante a concessão de terminais a iniciativa privada que teve por ambição diminuir os custos e aumentar a eficiência dos portos diante do imperativo de fluidez imposto pelas empresas.

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

O processo de abertura da economia brasileira, iniciado com o governo de Fernando Collor de Mello (1990-1992), foi orientado por uma perspectiva neoliberal, que incluiu políticas de desestatização e privatização de empresas estatais. Uma das medidas emblemáticas desse período foi a extinção da Portobrás, empresa pública responsável pela administração do sistema portuário nacional, por meio de decreto presidencial em 1990.

Essa agenda política insere-se em um contexto histórico e teórico mais amplo. Conforme David Harvey (2004), o neoliberalismo emergiu nos anos 1970 como resposta a crises de sobreacumulação de capital. As privatizações configuram-se como parte de um mecanismo para gerar novas oportunidades de lucro, em um processo que o autor denomina "acumulação por espoliação" (Harvey, 2004, p. 89). Nesse processo, "o capital sobreacumulado pode apossar-se desses ativos liberados e dar-lhes imediatamente um uso lucrativo" (Harvey, 2004, p. 124). Dardot e Laval (2019) ampliam essa compreensão ao argumentar que o neoliberalismo não se resume a um conjunto de políticas econômicas, mas constitui uma racionalidade política global, que busca submeter governos, economia, sociedade e o próprio Estado à lógica do capital, radicalizando-se por meio de suas próprias crises. Nesse sentido, como aponta Harvey (2014 [2005], p. 75), "Os neoliberais são particularmente ativos na promoção da privatização de ativos".

Até 2060, espera-se que a demanda para o Complexo Portuário do Itaqui cresça, em média, 0,6% ao ano, alcançando um total de 315,7 milhões de toneladas. A principal tendência esperada é o aumento da participação dos grãos sólidos vegetais, passando de 4% para 12% do total, com destaque para os grãos de soja e milho, que passarão a ser a segunda carga mais relevante. Outro ponto importante é a manutenção do minério de ferro como principal produto desse complexo portuário, mantendo sua participação em torno de 73% do total de movimentações até 2060, em grande parte por conta da Vale, que exporta o minério de ferro. (Brasil, 2018).

Essa dinâmica está inserida no contexto mais amplo da integração territorial e da regulação política, onde "o território é a memória da história" (Cataia, 2001, p. 8) e sua organização reflete as demandas dos agentes hegemônicos, como grandes empresas transnacionais. Conforme observa Santos (1996), "os atores hegemônicos, armados com uma informação adequada, servem-se de todas as redes e se utilizam de todos os territórios", o que inclui a infraestrutura portuária como recurso estratégico para a acumulação capitalista.

A relação entre São Luís e o Porto do Itaqui não pode ser compreendida a partir de um modelo genérico de interface porto-cidade, tal como formulado pela literatura europeia ou

norte-americana. Diferentemente dos casos clássicos em que o porto origina a cidade e com ela estabelece vínculos funcionais e simbióticos durante séculos, a capital maranhense vivencia um processo histórico no qual o porto, sobretudo a partir dos grandes projetos da década de 1970, foi concebido e operado como um enclave funcional voltado ao mercado externo, e não como uma extensão do tecido urbano ou como equipamento a serviço do desenvolvimento local. O Porto do Itaqui não nasce da cidade; ele é implantado *na* cidade, mas *para* o mundo. Essa gênese distinta produz uma relação marcada pela justaposição espacial e pela desconexão orgânica: o porto está em São Luís, mas não é de São Luís. Sua lógica operacional, seus fluxos, sua governança e seus benefícios primários escapam em grande medida ao controle e à apropriação pela sociedade local.

A especialização logística do Itaqui em cargas de baixo valor agregado e alto volume — minério de ferro, soja, combustíveis, fertilizantes — impõe uma morfologia espacial que fragiliza ainda mais os vínculos com o entorno urbano. Trata-se de um porto que não gera cadeias produtivas densas no seu hinterland imediato, que não demanda serviços urbanos diversificados e que opera com reduzida capacidade de absorção de mão de obra local. Ao contrário dos portos de geração anterior, que dinamizavam setores como comércio, hotelaria, transportes e pequenas indústrias, o porto containerizado e automatizado do Itaqui funciona como uma correia de transmissão entre a mina e o mercado internacional, prescindindo da cidade para realizar suas operações centrais. A cidade, por sua vez, é reduzida à condição de suporte logístico residual — abrigo para trabalhadores precarizados, depósito de passivos ambientais e território de expansão para novas áreas portuárias e industriais.

A relação entre São Luís e o Porto do Itaqui não é, portanto, uma relação entre cidade e porto no sentido clássico do termo; é, mais precisamente, uma relação entre cidade e plataforma logística. O porto deixou de ser uma centralidade urbana para tornar-se um nó em redes globais de circulação de capital, operando segundo temporalidades e racionalidades que nada têm a ver com os ritmos e necessidades da cidade que o abriga. Essa plataformização do território portuário, ao mesmo tempo que insere São Luís de forma subordinada nas cadeias globais de valor, aprofunda sua fragmentação interna e amplia as desigualdades socioespaciais historicamente acumuladas. Nesse processo, o direito à cidade — conceito de Henri Lefebvre (1998) — é sistematicamente violado, na medida em que os habitantes são excluídos dos processos decisórios sobre o uso do território e sobre os rumos do desenvolvimento local, submetidos que estão aos imperativos da acumulação capitalista em escala global.

3.1 Território alienado: conceito e manifestações

Com base na tese de Márcio Cataia (2001), os conceitos de territórios alienados referem-se a áreas onde as finalidades de organização e uso do território escapam ao controle das comunidades locais, sendo definidas por agentes externos, frequentemente vinculados a lógicas econômicas globais. Essa alienação ocorre quando o território deixa de ser um abrigo para se tornar um recurso (Santos, 1996). a serviço de interesses hegemônicos externos, conforme proposto por Milton Santos (1996). Cataia afirma que: “A produção de territórios alienados é justamente a produção de finalidades outras que escapam ao território.” (Cataia, 2001, p. 55).

Nesse contexto, o território alienado é aquele cuja organização espacial e funcional não decorre de projetos endógenos ou das necessidades locais, mas sim de imposições externas, como as de empresas transnacionais ou políticas estatais centralizadoras. Isso gera uma desconexão entre a população e o espaço que habita, fragilizando a territorialidade – entendida como a relação identitária e de domínio de um grupo sobre seu meio. Conforme Raffestin e Bresso (1979, apud Cataia, 2001, p. 55), a territorialidade está ligada à “domesticação do tempo e do espaço” pelo trabalho autônomo de cada lugar. Quando esse trabalho é suplantado por lógicas exógenas, a territorialidade se enfraquece.

Na contemporaneidade, a alienação territorial se aprofunda com a mundialização do capital e a atuação de grandes corporações, que impõem suas próprias regras e finalidades aos lugares. Como ressalta Santos (1997), “o território não é mais regulado pelo Estado, mas pelas grandes empresas”. Essas empresas operam de forma desterritorializada, ou seja, sem vínculos com as dinâmicas locais, o que gera uma ordem espacial fragmentada e excludente. De acordo com a autora, o território alienado resulta da articulação entre dois processos interligados: a alienação do território e a alienação territorial.

A alienação do território refere-se à perda do controle social sobre o patrimônio natural e cultural, que é transformado em mercadoria e submetido à lógica do mercado. Ribeiro (2005, p. 5) descreve que, sob a hegemonia do capital financeiro, exige-se “a mais brutal alienação do território”, o que implica sua reconfiguração como um tabuleiro aberto à ação hegemônica, sem fronteiras ou barreiras, ao mesmo tempo em que se fragmenta em encaves e nichos de sobrelucro. Esse processo envolve a desapropriação de recursos essenciais à vida e a dependência técnico-científica (Ribeiro, 2005, p. 5).

Já a alienação territorial diz respeito à internalização, especialmente pelas classes médias e altas, de uma visão economicista e pragmática que justifica a ordenação excludente do espaço. Como afirma Ribeiro (2005, p. 7), a alienação territorial é “uma construção

ideológica tecnicamente sofisticada, que abstrai a co-presença e conduz à acomodação incondicional aos objetivos da ação hegemônica”. Ela se manifesta, por exemplo, no apoio a projetos de renovação urbana excludentes ou na construção de espaços segregados com recursos públicos.

A cristalização dessas duas dimensões – a alienação do território e a alienação territorial – gera o que a autora denomina território alienado. Ribeiro (2005, p. 7) explica:

A cristalização destas tendências origina o que denominamos, neste texto, de território alienado. Com esta noção, destacamos efeitos, de longo prazo, da articulação entre alienação do território e alienação territorial. Os ajustes do espaço herdado às novas condições gerais da produção, juntamente com a adesão ideológica ao mercado, geram estruturas espaciais que impedem conquistas sociais.

Nesse contexto, a instalação da ALCOA e a expansão do Porto do Itaqui podem ser compreendidas como expressões da “mais brutal alienação do território” (Ribeiro, 2005, p. 5), na qual o território é reconfigurado à ação hegemônica do capital, sem fronteiras ou barreiras. A autora afirma que essa alienação se sustenta na “desapropriação de recursos essenciais à vida” (Ribeiro, 2005, p. 5), o que se manifesta claramente nos impactos irreversíveis sobre o ecossistema em mais de 27 municípios, terras indígenas, quilombolas, unidades de conservação e assentamentos camponeses.

Além disso, a alienação territorial se evidencia na forma como se naturalizam os sacrifícios ambientais e sociais em nome do desenvolvimento, com a justificativa da geração de empregos e investimentos – ainda que, na prática, tais benefícios sejam reduzidos e concentrados. Isso fica claro quando se observam as isenções fiscais concedidas à ALCOA, que, longe de representar ganhos para o estado, aprofundam a lógica de espoliação territorial e financeira.

Segundo Lefebvre (2000), o espaço não é neutro; ele é produzido por relações de poder e reflete as contradições da sociedade. O espaço alienado (Lefebvre, 2000) é aquele que foi apropriado e transformado pelo modo de produção capitalista, tornando-se um instrumento de dominação e homogeneização, ao mesmo tempo em que mascara as relações de exploração e fragmentação social.

O espaço alienado manifesta-se concretamente na urbanização massiva, na segregação espacial, na criação de subúrbios, guetos e falsos conjuntos que reproduzem desigualdades. Ele é planejado por tecnocratas e gestores espaciais a serviço do capital, visando à maximização do lucro e ao controle social. Como Lefebvre observa: “A urbanização, como se dizia, e as

construções engendravam efeitos desastrosos, observáveis, já constatáveis de todos os lados. Desde então, em nome da ‘modernidade’.” (Lefebvre, 2000, p. 6).

O conceito de reificação (*Verdinglichung*) elaborado pelo filósofo húngaro Georg Lukács em sua obra seminal *História e Consciência de Classe* (1923) representa uma das contribuições mais profundas da teoria marxista do século XX para a compreensão da alienação nas sociedades capitalistas avançadas. Derivado da análise marxiana do fetichismo da mercadoria, o termo designa o processo pelo qual as relações entre seres humanos assumem o caráter de relações entre coisas, adquirindo uma aparência de naturalidade, objetividade e inevitabilidade que oculta sua origem social e histórica.

Lukács parte da constatação de Marx de que, no capitalismo, "as relações sociais entre pessoas aparecem como relações sociais entre coisas" (Marx, 2017, p. 149). No entanto, ele radicaliza e amplia essa intuição, argumentando que a reificação não se limita à esfera econômica, mas torna-se a estrutura ontológica fundamental que permeia todas as instâncias da vida social – da produção à cultura, do direito à consciência subjetiva. Como ele próprio define, o fenômeno da reificação "consiste em que uma relação entre pessoas assume o caráter de uma coisa e, em virtude disso, uma “falsa e objetiva” (Lukács, 2003, p. 133).

O núcleo deste processo está na transformação do trabalho humano em mercadoria. No sistema capitalista, a força de trabalho é comprada e vendida no mercado, e o ato laboral é fragmentado, racionalizado e submetido a cálculos de eficiência que ignoram sua dimensão criativa e humana. O trabalhador, assim, "é obrigado a objetivar seu trabalho como uma coisa que lhe é estranha, independente e poderosa" (Lukács, 2003, p. 194). Esta objetificação alienante gera uma contradição estrutural: enquanto o processo produtivo global se torna cada vez mais socializado e interdependente, a experiência imediata do trabalhador é a de um isolamento, de uma tarefa parcial e sem sentido, cujo produto lhe escapa.

Esta lógica da reificação estende-se para além da fábrica. A burocracia estatal e corporativa, por exemplo, opera segundo uma racionalidade formal abstrata, na qual os indivíduos são reduzidos a casos a serem processados por normas impessoais. O direito burguês, por sua vez, apresenta-se como um sistema objetivo e autônomo de regras, mascarando seu papel na reprodução das relações de dominação de classe. Até mesmo o pensamento é afetado: a razão instrumental, voltada para o cálculo e a eficiência, torna-se hegemônica, enquanto a capacidade de compreender a totalidade social se atrofia. Como diagnostica Lukács, "o pensamento burguês permanece preso às antinomias do sujeito e do objeto, da liberdade e da

necessidade, da forma e do conteúdo" (Lukács, 2003, p. 240), reflexo teórico da fragmentação real produzida pelo capital.

A cristalização desses processos gera o que Ribeiro (2005, p. 7) denomina território alienado: “estruturas espaciais que impedem conquistas sociais”, fruto do ajuste do espaço herdado às demandas do capital global. A expansão do Porto do Itaqui, por exemplo, ao reestruturar o território para atender à exportação de commodities como soja e minério, interrompe “sentidos da existência” (Ribeiro, 2005, p. 10) e fragiliza a reprodução social de comunidades tradicionais e urbanas, aprofundando a fragmentação e a exclusão.

A alienação espacial também se expressa na perda do direito à cidade, conceito posteriormente desenvolvido por Lefebvre (2000) e central em sua crítica urbana. Os habitantes são reduzidos a meros usuários passivos, excluídos do processo de produção e decisão sobre o espaço que habitam. O espaço alienado é, portanto, aquele em que a vida cotidiana é esvaziada de sentido, dominada pela lógica da mercadoria e da espetacularização.

A modernização contemporânea libera e repele mão-de-obra menos qualificada nos espaços que especializam (com atividade industrial ou agrícola) e encaminha grandes levas de pobres para as grandes cidades, onde se defrontam com enormes problemas para subsistir. As grandes cidades do Terceiro Mundo são repositórias, ao mesmo tempo, dos elementos da modernidade e de uma grande massa de deserdados, gerados, em boa parte, como função dessa mesma modernização que, assim, vê acentuado seu caráter perverso. (Santos, 1994, p. 50).

No que se refere ao mercado de trabalho no Maranhão, referentes no trimestre encerrado em novembro de 2023, revelam um cenário preocupante: 19,8% da força de trabalho do estado encontra-se entre os desempregados e os desalentados. Dessa forma, o território alienado (Ribeiro, 2005) representa uma forma espacial que nega a soberania, a identidade e a reprodução social das comunidades, impondo uma racionalidade alheia aos interesses locais e consolidando um espaço de não-direitos. Em oposição a ele, a autora ressalta a emergência de territorialidades não alienadas, construídas por movimentos sociais que resistem à dominação e reinventam a democracia a partir do espaço herdado e do nós-eu (Elias, 1994 apud Ribeiro, 2005).

Diante desse cenário, a necessidade de o Estado do Maranhão investir em projetos de expansão da logística portuária exige a realização de dragagens de aprofundamento, a manutenção de vias de acesso e outras intervenções. Como consequência, surgem perturbações que afetam diretamente as comunidades localizadas próximas ao Complexo Portuário de São Luís.

Os conflitos ambientais originados pelas dragagens estão relacionados ao nível de contaminação dos sedimentos e à escolha do local de despejo desse material. Tais atividades podem causar danos significativos à biota aquática, refletindo-se, por fim, na qualidade de vida das populações atingidas.

Os conflitos socioambientais relacionam-se diretamente com a expansão de projetos desenvolvimentistas em territórios tradicionais. Em diversos casos, esse avanço culmina no deslocamento forçado de comunidades inteiras.

Conforme destacado por Alves (2014), áreas como o Anjo da Guarda presenciaram o surgimento de “áreas de invasão” e a formação de comunidades como a “Mauro Fecury”, compostas por famílias migrantes e reassentadas de outras áreas ocupadas pela Vale. Tais movimentos populacionais são expressões materiais da alienação do território, que envolve a “venda do patrimônio natural e cultural” (Ribeiro, 2005, p. 6) e a reestruturação do espaço em função dos interesses corporativos.

A expansão do projeto S11D, considerado o maior empreendimento de minério de ferro do mundo, exemplifica a aceleração da pilhagem de recursos. Conforme dados apresentados por Malheiro (2021, p. 57), apenas no S11D estima-se a extração de 3,4 bilhões de toneladas de minério e o descarte de 1,7 bilhão de toneladas de estéril, com desmatamento de 1.491 hectares. Esse processo gera uma “fratura metabólica”, rompendo com os ciclos vitais das comunidades e ecossistemas locais (Malheiro; Michelotti; Sabino, 2021, p. 117).

3.2 Comunidades atingidas: deslocamentos, contaminação, adoecimento

A Lei de Terras do Maranhão de 1969 como um marco na produção e apropriação do espaço, sob a ótica das formas geográficas como instrumentos de difusão do capital. Conforme o autor, “as formas transferidas de uma formação sócio-econômica para outra podem comportar a força de modificar esta última” (Santos, 1977, p. 1). Dessa forma, a lei não apenas reordenou a estrutura fundiária, mas atuou como um mecanismo de reorientação das relações de classe em formação no estado.

A Lei nº 2.979, de 17 de junho de 1969, conhecida como “Lei Sarney de Terras”, permitiu a negociação de terras devolutas pelo poder público, direcionando-as a grandes grupos econômicos com incentivos financeiros de órgãos como a SUDAM e a SUDENE. Esse processo ilustra o que Santos (1977, p. 2) identifica como a implantação de formas que geram novas funções, atuando como meio de penetração nos países subdesenvolvidos. A lei consolidou um modelo seletivo de investimentos, aprofundando a divisão social e territorial do trabalho. Nesse contexto, muitas medidas significaram um retrocesso para a camada pobre da cidade. Para Neto

(2019), a Lei de Terras de 1969 incentivou o processo de expansão das periferias, sobretudo nas regiões centrais de São Luís, espaço que estava ao alcance da população pobre que chegava à capital.

Além disso, a legislação representou uma mudança nos mecanismos de dominação, ajustando-se a um contexto de manutenção do status quo nas relações de classe ainda em formação no estado. Esse fenômeno evidencia como as formas geográficas, quando introduzidas com um conteúdo técnico específico, podem agir diretamente sobre a estrutura sócio-econômica de um país (Santos, 1977, p. 2), sem a necessidade de alterações políticas explícitas. A Lei Sarney de Terras reforça a ideia de que “as formas se tornaram instrumentos ideais para promover a introdução do capital estrangeiro numa economia subdesenvolvida” (Santos, 1977, p. 5), permitindo compreender as dinâmicas socioterritoriais a partir da materialidade e das ações que conformam a história do Maranhão.

A partir da década de 70 começa no Maranhão a fase dos grandes projetos, que vão sobrepondo-se a base da pecuária extensiva e da economia camponesa tradicional. Os grandes projetos, foram traçados na ditadura a partir do II PND (II Plano Nacional de Desenvolvimento – Governo Geisel, 1974-1978), tais quais: a) Projeto Grande Carajás, com a instalação da Companhia Vale do Rio Doce em São Luís, b) aproveitamento da estrada de ferro existente; c) Instalação da Alumar; d) e incentivos e subsídios federais e estaduais de projetos agroindustriais, como eucalipto e bambu para celulose, pecuária bovina, cana de açúcar e álcool.

Com a chegada de macro objetos técnicos, foram implantadas obras de infraestrutura visando conferir fluidez ao território, tais como: a) a construção de rodovias, com destaque para a BR-135, que, associada à BR-316, interliga São Luís ao Nordeste; b) as linhas de transmissão de energia elétrica — como o “Linhão” Tucuruí (PA)–São Luís (MA) —, entre outras, que determinaram a expansão da atividade portuário-industrial e de outras indústrias ali instaladas.

Essas intervenções inserem-se no que Milton Santos (1977) identifica como parte do circuito superior da economia urbana, caracterizado por tecnologias de capital intensivo, grande escala e integração a mercados externos, frequentemente sob a égide de agentes estatais e corporativos.

O estudo parte do pressuposto de que o modelo de desenvolvimento econômico adotado no Brasil, especialmente a partir da década de 1970, priorizou grandes projetos industriais e de infraestrutura em detrimento de modos de vida tradicionais e do equilíbrio ambiental. Esse modelo, caracterizado como “capitalismo periférico” (Wolkmer, 2001), gerou uma série de

conflitos territoriais, sobretudo em regiões de grande diversidade socioambiental, como a Amazônia Oriental. Em São Luís, a implementação e ampliação do DISAL, respaldada por sucessivas alterações no Plano Diretor e na Lei de Zoneamento, representou uma reconfiguração dos aspectos urbanísticos legais (Damasceno; Sant'ana jr., 2013, p. 45) que ignorou a presença secular de comunidades rurais, pesqueiras e extrativistas na Zona Rural II.

Em 1972, foi criada a Companhia Maranhense de Colonização (COMARCO), como uma tentativa de mediação dos conflitos sociais entre o campesinato e as empresas privadas, representando mais um esforço do governo do Maranhão na institucionalização do mercado regional de terras.

Segundo Arcangeli (1987), a COMARCO, como empresa de economia mista, negociou e viabilizou a vinda para o Maranhão de grandes grupos empresariais, nacionais e internacionais, para os quais foram alienados territórios públicos destinados à implantação de projetos agropecuários em grande escala. Dessa forma, a grilagem de terras tornou-se prática corriqueira na região que, posteriormente, ficaria conhecida como área de influência do Projeto de Ferro Carajás.

Esse processo ilustra a articulação entre o Estado e o capital privado na promoção de um modelo de desenvolvimento excludente, que reforça a dependência do território em relação a interesses externos e aprofunda as desigualdades socioespaciais — fenômeno que Milton Santos (1977) associa à dinâmica dos dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos.

Desde 1974, a AMZA, subsidiária da Vale (CRVD), atuava em São Luís com o objetivo de promover desapropriações de terras para a instalação do complexo Alumar. De acordo com o Decreto-Lei nº 82.242, de 11 de maio de 1978, cerca de 10.000 hectares foram desapropriados e cedidos pelo governo estadual – à época sob a gestão de Luís Rocha (1983-1987) –, além de outros 4.000 hectares destinados à Vale (Gistelink, 1988; Eglis, 1984; Cousineau Adriance, 1996). Essas ações resultaram no deslocamento compulsório de populações rurais, conforme documentado pelos autores.

Uma das principais instituições criadas nesse período foi a SUDEMA (Superintendência de Desenvolvimento do Maranhão), com a missão de planejar e coordenar ações de desenvolvimento no estado. Sua atuação inicial concentrou-se na expansão da cidade de São Luís, refletindo a lógica descrita por Santos (1994, p. 25) de que “o meio técnico-científico informacional é o suporte da produção do saber-novo”, no qual o território é reordenado por meio de intervenções estatais e técnicas.

Dessa forma, a experiência maranhense ilustra a maneira como atores políticos locais se articularam com as lógicas técnicas e administrativas da modernização, utilizando instrumentos de planejamento para redefinir a organização espacial e econômica do estado, em sintonia com as transformações em curso no período técnico-científico.

A década de 1980 foi, portanto, de redefinição da economia maranhense no processo de acumulação capitalista. De produtora de alimento, a economia local passava a ser produtora de divisas (Arcangeli, 1987). A nova dinâmica industrial passava a ser impulsionada pelos grandes projetos industriais (minero-metalúrgico, agropecuário, reflorestamento e seus polos industriais) desenvolvidos principalmente pela ALCOA e CVRD.

3.3 O Território é a memória da história

João Castelo em seu mandado, instituiu um Grupo Especial de Trabalho com a finalidade de analisar o projeto da ALCOA. No relatório, o grupo classificou a indústria como inviável e prejudicial para São Luís e para o estado do Maranhão. Para sustentar essa avaliação, foram apresentados os seguintes argumentos: a) geração de problemas ecológico-sociais irreversíveis; b) demanda excessiva de água e energia; c) reduzida criação de empregos; d) impactos econômicos negativos para o estado do Maranhão, em função das isenções e reduções fiscais concedidas à empresa (Araujo, 2018).

Harvey (2004, p. 115) introduz o conceito de “acumulação por espoliação”, que descreve processos nos quais bens comuns e territórios são apropriados e transformados em ativos capitalistas, frequentemente à custa de populações vulneráveis e do meio ambiente.

A implantação de grandes projetos de infraestrutura, como o Porto do Itaqui, está inserida em uma lógica de acumulação por espoliação, na qual “a acumulação via espoliação tornou-se uma característica bem mais central no âmbito do capitalismo global” (Harvey, 2004, p. 115). Nesse contexto, territórios tradicionais, como terras indígenas, quilombolas e unidades de conservação, são incorporados ao circuito de acumulação capitalista, gerando conflitos socioambientais.

Além disso, Harvey (2004, p. 78) discute a noção de “ordenações espaço-temporais” – investimentos de longo prazo em infraestrutura física que visam absorver capitais excedentes, mas que podem levar à desvalorização ambiental e social: Esses empreendimentos representam o que Harvey (2004, p. 78) denomina de “ordenações espaço-temporais”, nas quais “o capital excedente é deslocado para projetos de longo prazo que precisam de muitos anos para devolver seu valor à circulação”. No caso do Porto do Itaqui, as dragagens e a expansão portuária

funcionam como mecanismos de absorção de capital, mas também como fontes de desvalorização socioambiental, afetando a biota aquática e as comunidades locais.

A dragagem, conforme definida pela Resolução CONAMA nº 344/2004, envolve a retirada de material do leito de corpos d'água, atividade que, quando não adequadamente gerida, pode agravar conflitos ambientais. Harvey (2004, p. 149) também aborda a “coerção consentida”, na qual o Estado atua para garantir a continuidade do processo de acumulação, mesmo diante de externalidades negativas: O Estado, ao investir em logística portuária, atua na mediação entre a lógica territorial e a lógica capitalista, frequentemente priorizando interesses econômicos em detrimento de direitos territoriais e ambientais. Como observa Harvey (2004, p. 149), “a coerção consentida assegura a manutenção de estruturas de poder que perpetuam a acumulação”.

Os relatos de deslocamentos de pessoas por intermédio do Estado exemplificam essa dinâmica. No caso do bairro do Anjo da Guarda, “[...] a população em torno de duas mil famílias tinha chegado a esta área cinco anos antes, transferida do centro da cidade pelo governo estadual, em condições difíceis e com muitas promessas não cumpridas, e já enfrentava de novo a ameaça de ser expulsa” (Gistelink, 1988). No trabalho de Alves (2014), destaca-se que, na área Itaquí-Bacanga, houve o surgimento de “áreas de invasão” e a situação de famílias de migrantes, a exemplo da área denominada “Mauro Fecury”, onde também se registrou a chegada de famílias remanejadas de outras áreas ocupadas pela Vale.

A comunidade do Boqueirão, formada desde os anos 1940, teve a forma de vida de seus moradores alterada com a chegada da Vale. Houve um processo de retirada dos moradores pela Amazônia Mineração (AS-AMZA), que foram transferidos para uma localidade chamada Morro Pelado, atual Alto da Esperança, residencial construído para abrigar os deslocados. Porém, grande parte da população não se adaptou à mudança e retornou ao local original. Apesar de a pesca não ter sido proibida devido a negociações com a empresa, a quantidade de pescado reduziu-se significativamente, gerando impactos socioeconômicos. Com a expansão do píer da Ponta da Madeira, novas expulsões ocorreram, deslocando famílias para bairros como Alto da Esperança, Anjo da Guarda, Vila Embratel e Vila Bacanga.

Conforme Ribeiro e Castro (2017) a pesca na comunidade do boqueirão era praticada de forma individual e coletiva, respeitando-se os laços de parentesco, já que é comum que os pescadores realizem a atividade em parceria com membros de sua família. A prática era desenvolvida para subsistência, sendo, eventualmente, o excedente comercializado na própria comunidade por meio de atravessadores, e em bairros próximos ou de forma eventual no Centro

(que hoje é o centro Histórico) de São Luís, visto que o acesso a esse ponto era realizado apenas por via marítima.

Barbosa (2006) vai relatar, para a instalação da fábrica da ALCOA, foram destruídos 17 povoados e efetuadas quase 20.000 ações de despejos, com indenizações irrisórias. As famílias, compostas em sua maioria por pescadores e pequenos agricultores, perderam seus territórios.

Destaca-se que a instalação da fábrica da ALCOA deslocou milhares de famílias da zona rural, em detrimento do desenvolvimento regional. Durante os trabalhos de terraplanagem e desocupação da área destinada à refinaria, surgiram diversos protestos contra os impactos ambientais. Em julho de 1980, como uma resposta simbólica a essas manifestações, a empresa plantou uma muda de pau-d'arco amarelo às margens da BR-135, na área do Distrito Industrial de São Luís (DISAL), marcando o início da construção da obra (Eglish, 1984).

Além de contar com incentivos do governo federal durante a presidência de João Figueiredo, a Alcoa também recebeu do governo maranhense — conforme relata Eglish (1984)— uma concessão de 10 mil hectares de terra, dos quais 6.500 foram destinados à reserva e 3.500 ao uso operacional. Outro benefício garantido à empresa norte-americana foi a redução de 50% nas tarifas de água, viabilizada por meio de um acordo firmado com a Companhia de Saneamento Ambiental do Maranhão (Caema). Somam-se a tais vantagens a isenção do Imposto de Renda por um período de dez anos, além da isenção do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) e do ICM — posteriormente substituído pelo ICMS (Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços) — na aquisição de equipamentos nacionais, entre outros benefícios.

A essa situação relacionada ao trabalho nas comunidades tradicionais da zona rural de São Luís, somam-se os graves impactos causados pela poluição da água, do solo e do ar, resultantes dos grandes empreendimentos instalados. Esses fatores prejudicam significativamente o trabalho tradicional e a reprodução da vida humana. Diante do aumento de casos de doenças, como câncer, problemas respiratórios e de visão nessas comunidades — como será detalhado a seguir —, torna-se evidente a relação entre a poluição e a saúde não apenas da população local, mas de toda a ilha de São Luís.

A pesquisa de Santos (2015) teve como principal finalidade identificar a contaminação da água e, por extensão, a do pescado, servindo como fundamento para a dissertação “Bacia Hidrográfica do Rio dos Cachorros: população, saúde e ambiente”. Por meio de investigação empírica, foi possível comprovar não apenas os riscos que tal poluição oferece à saúde das

comunidades tradicionais, mas também as transformações ocorridas na interação entre os moradores e o meio ambiente.

Segundo o estudo de Santos (2015), as informações apresentadas exercem influência direta tanto sobre as relações trabalhistas quanto sobre as condições de saúde da população. A instalação de empreendimentos na zona rural de São Luís tem impactado negativamente a Bacia Hidrográfica do Rio dos Cachorros, assim como as comunidades tradicionais que habitam a região. Entre tais empreendimentos, é possível destacar, além da Vale, Alumar e Termelétrica do Itaqui, diversas indústrias de fertilizantes (como Fertgrow, Tocantins, Yara Brasil, Cibra e Valen), fábricas de cimento (Votorantim e Bravo), a Raizen Combustíveis, além de empresas do setor de asfalto.

De acordo com Almeida (2021) os efluentes e resíduos originados das atividades portuárias, industriais e domésticas são lançados sem tratamento prévio nas águas do estuário, ocasionando modificações genéticas e mutações nos peixes da região. Essa conclusão baseou-se na elevada concentração de metais pesados identificada no material genético analisado, no manguezal do igarapé Irinema Pequeno localizado próximo aos portos da Ponta da Madeira, detectou elevados níveis de contaminação por poluentes e resíduos químicos nas águas da Baía de São Marcos, nas imediações do Porto do Itaqui. O estudo concentrou-se na espécie bagre, amplamente consumida pela população local.

Delgado (2019) em sua pesquisa ressalta que foram detectadas altas concentrações de cobre (Cu) e cromo (Cr) em todas as amostras de água coletadas, com destaque para o mês de agosto de 2017. Quanto ao zinco (Zn), a quase totalidade das amostras obtidas em 2017 e 2018 apresentou níveis superiores aos estabelecidos pela Resolução CONAMA nº 357/05. No caso do manganês (Mn), todas as coletas realizadas ultrapassaram os limites permitidos pela legislação vigente.

Já o estudo de Batista (2019) concentrou-se investigar a contaminação do caranguejo uçá (*Ucides cordatus*) em áreas de mangue, essa espécie, que é tanto fonte de renda e alimentação para as comunidades tradicionais quanto ecologicamente crucial para a manutenção dos manguezais. A pesquisa coletou caranguejos machos adultos em quatro áreas da Baía de São Marcos: A1 (Ilha dos Caranguejos); A2 (comunidade tradicional do Coqueiro); A3 (comunidade tradicional do Porto Grande); A4 (comunidade tradicional do Cajueiro).

Foi constatado nos caranguejos da amostra nas áreas A2, A3 e A4, altos níveis de metais pesados, em comparação com a área A1, a área A1 é de baixo impacto por conta de ser uma área protegida por lei, já as outras áreas são impactadas diretamente pelo Porto.

Silva (2023) investigou a ocorrência de doenças respiratórias na cidade e sua correlação com a qualidade do ar entre 2008 e 2018. Como principal conclusão, o estudo identificou duas áreas em São Luís com condições ambientais inadequadas capazes de provocar tais agravos: uma localizada no centro urbano e outra no Distrito Industrial (DISAL), ao longo da BR-135, onde se concentram comunidades tradicionais vizinhas aos complexos industriais e portuários.

Conforme demonstrado pela pesquisa, em 2008 registrava-se alta concentração de poluentes exclusivamente na região central. Entretanto, a partir de 2014, observou-se também um aumento significativo na contaminação atmosférica na zona rural, de acordo com os dados coletados pelas estações de monitoramento instaladas na região pela Secretaria de Estado de Cidades e Desenvolvimento Urbano (Secid). O Dióxido de Enxofre é o principal componente poluente e uma das fontes predominantes é o porto.

A busca incessante pela acumulação de capital frequentemente coloca a lógica da rentabilidade em choque com os limites ecológicos e o bem-estar social. Um exemplo contundente dessa contradição pode ser observado no licenciamento ambiental de grandes empreendimentos industriais, como a Termelétrica do Itaqui.

Conforme denúncia, “a Termelétrica do Itaqui detém a maior autorização governamental para emissão de poluentes, com uma permissão de queima de um milhão de toneladas de carvão mineral por ano” (Arcangeli, 2024). Essa autorização se materializa em emissões atmosféricas massivas e contínuas: “A cada hora de operação, a usina emite 1.296 quilogramas de dióxido de enxofre, 596,5 quilogramas de óxidos de nitrogênio, 188,9 quilogramas de monóxido de carbono e 35,8 quilogramas de material particulado, totalizando 2.117,7 quilogramas de poluentes industriais lançados na atmosfera” (Arcangeli, 2024). Tais números, comparados com autorizações de outras empresas – como a Vale (80 mil toneladas/ano) e a Alumar (520 mil toneladas/ano) – evidenciam uma externalização de custos ambientais e sanitários em escala monumental (Arcangeli, 2024).

Essa dinâmica ecoa a crítica marxiana ao fetichismo da mercadoria e à inversão nas relações sociais de produção. Para Marx, sob o capitalismo, “as relações sociais das pessoas aparecem, por assim dizer, invertidas, como a relação social das coisas” (Marx, 2008, p. 30). O serviço prestado pela energia gerada – uma mercadoria – mascara a relação de produção social por trás de sua produção, que neste caso inclui a degradação ambiental sistêmica e a transformação do ar puro em um recurso para absorção de poluentes. A permissão legal para poluir converte-se, assim, em uma propriedade específica de um objeto – a autorização estatal –, obscurecendo a relação social de apropriação e deterioração dos bens comuns.

Marx postula que “o modo de produção da vida material condiciona o processo de vida social, política e intelectual” (Marx, 2008, p. 4). A estrutura econômica, orientada para a acumulação, eleva uma superestrutura jurídico-política que a legitima. O licenciamento ambiental em larga escala concedido à termelétrica pode ser interpretado como parte dessa superestrutura, que legaliza e normaliza um padrão de produção destrutivo, condicionando não apenas a economia, mas a própria qualidade da “vida material” das populações afetadas.

Portanto, o caso da Termelétrica do Itaqui não é um mero acidente regulatório, mas uma manifestação concreta da contradição inerente ao capitalismo entre forças produtivas e relações de produção, entre a capacidade técnica e a lógica social que a direciona. Enquanto o sistema buscar a acumulação como fim último, as “condições materiais de existência” (Marx, 2008, p. 4) – incluindo o ar, a água e a saúde – permanecerão sob constante ameaça de serem convertidas em mercadorias ou em depósitos de resíduos, exigindo uma crítica que vá além da esfera econômica e abranja a totalidade da reprodução social da vida.

A partir do final do século XX, a industrialização na região de São Luís-MA ganhou novo impulso com a rearticulação do projeto de instalação de um polo siderúrgico, firmado em 2001 entre o governo estadual e a Vale. Conforme Sant’Ana Júnior et al. (2009, p. 29), a área escolhida, localizada no sudoeste da ilha, abrangia 2.471,71 hectares entre o Porto do Itaqui e a Comunidade Tradicional Rio dos Cachorros, integrando-se ao Programa Grande Carajás. Esse empreendimento visava ampliar o aproveitamento do minério de ferro da região, prevendo, em sua primeira etapa, “a produção de 3,7 milhões de toneladas de placas de aço” (Sant’ana Júnior et al., 2009, p. 29), com vantagens logísticas pela proximidade com o Complexo Portuário e a Estrada de Ferro Carajás.

Paralelamente ao crescimento industrial, estudos começaram a evidenciar os impactos desse processo na saúde das populações locais. Em sua dissertação de mestrado, Amorim (2015) investigou a prevalência de dermatoses em escolares residentes em um distrito industrial de São Luís, destacando a correlação entre a intensificação das atividades industriais e o aumento de agravos à saúde. A autora observa que “o processo de industrialização, especialmente com a instalação do Porto do Itaqui e do Distrito Industrial de São Luís (DISAL), alterou significativamente as condições ambientais e de vida da população” (Amorim, 2015, p. 45), criando um cenário propício ao surgimento de doenças dermatológicas.

Amorim (2015) constatou que fatores como a poluição atmosférica, a contaminação da água e do solo, e as condições precárias de saneamento básico — muitas vezes agravadas pela ocupação desordenada do território — estão diretamente associados à alta prevalência de

dermatoses entre crianças em idade escolar. A pesquisa identificou que “escolares residentes nas proximidades das áreas industriais apresentaram incidência 40% maior de dermatites de contato e infecciosas em comparação com aqueles de regiões menos industrializadas” (Amorim, 2015, p. 67). Esses dados reforçam a tese de que o modelo de desenvolvimento baseado em grandes empreendimentos industriais, embora gere crescimento econômico, pode acarretar custos significativos para a saúde pública, especialmente para grupos populacionais mais vulneráveis, como crianças. Dessa forma, a instalação do polo siderúrgico e a consolidação do distrito industrial em São Luís representam um paradoxo: de um lado, promovem integração logística e geração de riqueza; de outro, intensificam riscos ambientais e sanitários.

A pesquisa contextualiza que, a partir da década de 1980, a Ilha do Maranhão passou por um intenso processo de industrialização, com a implantação de grandes projetos minero metalúrgicos e de infraestrutura logística, como a Estrada de Ferro Carajás–Porto do Itaqui, localizado ao nordeste da Vila Maranhão (Otoni, 2006 apud Amorim, 2015, p. 24). Esse complexo portuário tornou-se um dos mais importantes do estado, escoando minério de ferro e grãos e atraindo investimentos industriais diversificados.

Conforme Amorim (2015, p. 23), a Vila Maranhão, onde o estudo foi realizado, localiza-se na porção oeste da ilha, a 22 km do centro da cidade, e teve sua ocupação inicial marcada por migrantes que não conseguiram se inserir no mercado formal. A região sofreu transformações profundas com a chegada de grandes empreendimentos, como a ALUMAR e a Companhia Vale do Rio Doce (atual Vale S.A.), que prometiam desenvolvimento, mas que, na prática, alteraram a dinâmica socioambiental local.

A autora destaca que a instalação desses projetos trouxe impactos ambientais e sociais significativos, como a emissão de gases tóxicos, alterações nos cursos d’água, acúmulo de resíduos sólidos e remoção de famílias (Sant’ana Júnior et al., 2009). Além disso, houve um aumento populacional sem a devida infraestrutura de saneamento, saúde e educação, agravando as condições de vida.

Do ponto de vista sanitário, a pesquisa identificou que 81,48% das famílias utilizavam água de poço sem tratamento, 94,48% não tinham tratamento de esgoto e 65,68% não possuíam coleta regular de lixo (Brasil, 2014 apud Amorim, 2015, p. 27). Tais condições favorecem o surgimento de doenças, inclusive dermatológicas, embora o estudo não tenha encontrado relação direta entre as dermatoses identificadas e os poluentes industriais.

Apesar da proximidade das indústrias com as residências dos escolares – fato mapeado por meio de georreferenciamento (Amorim, 2015, p. 34) –, as dermatoses mais prevalentes,

como pediculose (29%) e pitíriase versicolor (21,1%), estiveram mais associadas a condições socioeconômicas e sanitárias precárias do que à exposição direta a poluentes industriais (Amorim, 2015, p. 48).

O estudo demonstra que, embora a Vale se apresente como uma empresa “eco-eficiente” e comprometida com o desenvolvimento local, sua atuação no Maranhão tem gerado uma série de conflitos ambientais e territoriais. Os autores criticam a noção de “modernização” propagada pela empresa, que justifica sua intervenção como necessária para a qualidade de vida, mas que, na prática, promove “deslocamento de populações, poluição atmosférica, mudanças na articulação e apropriação do território, reorganização da economia e crescimento urbano desordenado” (Ribeiro Júnior; Sant’ana júnior, 2011, p. 109). Esse processo é caracterizado como parte de uma *continuum* colonial², na qual modos de vida tradicionais são desqualificados em favor de um modelo eurocêntrico de desenvolvimento.

A dissertação de mestrado intitulada “Os trilhos do desenvolvimento na Amazônia Maranhense – conflitos e contrastes: o caso Piquiá de Baixo, Açailândia/MA”, de Desni Lopes Almeida (2012). O estudo analisa as contradições do desenvolvimento na Amazônia Maranhense, tomando como referência o município de Açailândia e, em especial, a comunidade de Piquiá de Baixo. A autora problematiza o discurso oficial que associa desenvolvimento ao crescimento econômico, destacando que, na prática, esse modelo gera concentração de riqueza, violação de direitos sociais e degradação ambiental. Conforme Almeida (2012, p. 20), o desenvolvimento é compreendido como “um processo de transformação qualitativa da estrutura econômica”, que, no caso de Açailândia, não se verifica, uma vez que o crescimento do PIB não se traduz em melhorias sociais para a população.

O caso de Piquiá de Baixo ilustra os contrastes desse modelo. A comunidade, localizada no entorno de siderúrgicas, sofre com poluição atmosférica, contaminação da água e do solo, além de violações reiteradas do direito à saúde e à moradia. A autora relata que os moradores vivem “cercados de poluição, de pó de minério de ferro” (Almeida, 2012, p. 105), o que tem gerado um quadro crônico de doenças respiratórias e dermatológicas.

A mobilização social organizada, com o apoio de entidades como o Centro de Defesa da Vida e dos Direitos Humanos (CDVDH) e a Rede Justiça nos Trilhos, foi fundamental para visibilizar o conflito e pressionar por reassentamento. A luta da comunidade, segundo a autora,

² O *continuum* colonial que Bartolomeu (2019) argumenta em sua tese: *Continuum Colonial*, revela as ações de grandes empresas transnacionais e nacionais que se utilizam dos aparatos legais no intuito de usurpar territórios e, conseqüentemente, vidas em prol da acumulação via espoliação.

evidencia que “a riqueza produzida não fica na região” (Almeida, 2012, p. 86), beneficiando apenas grandes grupos econômicos em detrimento da população local.

O artigo intitulado “A Geografia Política dos Conflitos Ambientais no Maranhão: Território, Desenvolvimento e Poder no Relatório de Sustentabilidade da Vale 2009”, de autoria de José Arnaldo dos Santos Ribeiro Júnior e Horácio Antunes Sant'Ana Júnior (2011) criticam a noção de “modernização” propagada pela empresa, que justifica sua intervenção como necessária para a “qualidade de vida”, mas que, na prática, promove “deslocamento de populações, poluição atmosférica, mudanças na articulação e apropriação do território, reorganização da economia e crescimento urbano desordenado” (Ribeiro Júnior; Sant'ana Júnior, 2011, p. 109). Esse processo é caracterizado como parte de uma lógica colonial, na qual modos de vida tradicionais são desqualificados em favor de um modelo eurocêntrico de desenvolvimento.

Um dos pontos centrais da crítica reside na análise dos investimentos socioambientais da Vale. Os autores destacam que, em 2009, a empresa destinou US\$ 781 milhões a projetos sociais e ambientais, valor que representa apenas 0,15% de seu lucro líquido de US\$ 5,3 bilhões. Esse montante é considerado irrisório perante a magnitude dos impactos gerados, configurando uma estratégia de maquiagem verde (greenwashing). Eles argumentam que “este dado por si só mascara uma realidade” (Ribeiro Júnior; Sant'ana Júnior, 2011, p. 111), uma vez que os recursos são insuficientes para mitigar os danos causados.

O artigo também aborda os conflitos específicos decorrentes da operação da Estrada de Ferro Carajás e da expansão do Terminal Marítimo Ponta da Madeira. Em localidades como Arari (MA), os moradores sofrem com poluição sonora, poeira de ferro, rachaduras em residências devido às vibrações dos trens, atropelamentos e alterações no regime de drenagem natural. Apesar disso, a empresa implementa projetos sociais, como as “Estações Conhecimento”, que são classificadas pelos autores como paliativos que não resolvem os problemas estruturais gerados por suas operações. Da mesma forma, o programa de compensação voltado aos pescadores artesanais da Praia do Boqueirão, em São Luís, é interpretado como uma tentativa de anestesiar e fragmentar a comunidade, convertendo suas demandas por território e modo de vida em “cifras” e “qualificação para o mercado” (Ribeiro Júnior; Sant'ana Júnior, 2011, p. 117).

Os autores questionam a autointitulada condição de “Agente Global de Sustentabilidade” assumida pela Vale. Eles apontam a contradição entre a empresa ser signatária de cartas de compromisso com o clima e, simultaneamente, ser a idealizadora de

empreendimentos com altíssimo potencial poluidor, como o pretendido Polo Siderúrgico de São Luís, que implicaria na emissão de 35,6 milhões de toneladas/ano de CO₂. Concluem que a sustentabilidade propagada pela Vale é, na verdade, uma sustentabilidade econômica voltada para a reprodução do capital, que gera uma “cadeia produtiva de disputas territoriais” (Ribeiro Júnior; Sant’ana Júnior, 2011, p. 122) e aprofunda injustiças ambientais, especialmente em regiões periféricas como o Maranhão.

Segundo Barros (2024), a atuação da Vale na região é caracterizada por uma “governança da despossessão”, na qual estratégias corporativas — muitas vezes ilegais ou informais — são utilizadas para assegurar o controle territorial necessário à expansão minerária. A autora identifica um conjunto de práticas empresariais que incluem a invisibilização de comunidades nos estudos de impacto ambiental, o discurso da primazia da mineração sobre outros usos do território, a grilagem de terras públicas, a judicialização de conflitos e a cooptação de elites locais. Tais mecanismos são analisados à luz de um contexto histórico mais amplo, que remonta à colonialidade do poder e à racialização das relações fundiárias no Brasil (Barros, 2024).

A pesquisa demonstra que, apesar do arcabouço jurídico de proteção aos direitos territoriais de povos indígenas, quilombolas e comunidades camponesas, a Vale opera por meio de um “império das razões práticas”, no qual a lógica do capital prevalece sobre as garantias formais. Barros (2024) evidencia como a empresa se utiliza de um sistema repressor que combina ações de responsabilidade social corporativa com práticas violentas e autoritárias, reproduzindo uma lógica colonial de exploração.

Batista (2016) demonstra que, já nesse primeiro plano, a floresta era vista como o recurso de mais fácil e imediata exploração, com destaque para a indústria madeireira, incentivada por meio de serrarias e com apoio técnico da FAO. A autora conclui que a natureza foi ressignificada como “fonte de recursos”, em um processo que ignorou saberes locais e impulsionou um modelo de desenvolvimento excludente e predatório.

De acordo com Becker (2009), a região não pode mais ser pensada como uma “fronteira móvel” ou “retaguarda” dos processos históricos, mas sim como a “frente avançada” desses processos, dotada de um dinamismo que gera realidades novas, contraditórias e complexas.

A autora defende que a Amazônia assume, na virada do terceiro milênio, a condição de fronteira do capital natural, cujo valor é redefinido pela atuação do vetor tecnocológico. Esse vetor atribui novos significados aos recursos da região, especialmente a biodiversidade, em função dos avanços da biotecnologia e das demandas dos negócios ambientais (Becker, 2009).

Nesse contexto, a geopolítica da Amazônia passa a ser influenciada por atores e interesses transnacionais, que tensionam visões desenvolvimentistas e conservacionistas.

Becker (2009) também destaca a formação do Arco do Povoamento – também conhecido como Arco do Desmatamento –, que corresponde a uma faixa territorial que se estende do leste do Pará a Rondônia, onde se concentram atividades agropecuárias tecnificadas e se verifica um processo de consolidação da fronteira agrícola. Esse arco contrasta com outras porções da Amazônia, como a Amazônia Central e a Amazônia Ocidental, que ainda abrigam frentes de expansão abertas, grandes extensões florestais, Terras Indígenas e Unidades de Conservação.

Além disso, a obra problematiza os conflitos entre os modelos de desenvolvimento endógeno e exógeno. Enquanto o primeiro prioriza as populações locais e o uso sustentável dos recursos, o segundo está associado a grandes infraestruturas e ao setor tecnointustrial, com frequência resultando em tensões socioambientais (Becker, 2009). Como instrumento de mediação, Becker aponta o Zoneamento Ecológico-Econômico e o Plano Amazônia Sustentável (PAS) como ferramentas capazes de conciliar desenvolvimento e preservação.

Açailândia surge no contexto de grandes projetos federais para a Amazônia Oriental, notadamente o Programa Grande Carajás (PGC), que incentivou a instalação de indústrias siderúrgicas ao longo do eixo da Estrada de Ferro Carajás (Belfort, 2016). Conforme o autor, a localização estratégica do município, a disponibilidade de recursos naturais – como madeira para carvão vegetal – e os incentivos fiscais concedidos pelo governo foram determinantes para a atração desses empreendimentos. Inicialmente, cinco siderúrgicas instalaram-se no distrito industrial do Pequiá: Viena Siderúrgica, Cia. Vale do Pindaré, SIMASA, Gusa Nordeste e FERGUMAR.

A discussão sobre vulnerabilidade ambiental, conflitos urbanos e regulação tem ganhado centralidade no campo dos estudos urbanos e ambientais, especialmente em contextos de acentuada desigualdade social. No artigo “Vulnerabilidade social, conflitos ambientais e regulação urbana”, Henri Acselrad (2015) propõe uma reflexão teórica sobre como a vulnerabilidade ambiental é socialmente produzida e regulada nas cidades capitalistas, mesmo em meio a profundas disparidades socioeconômicas. O autor parte do pressuposto de que a coesão social urbana se mantém apesar da desigualdade na distribuição dos recursos urbanos e da exposição diferenciada a riscos ambientais, graças a mecanismos de “regulação” que visam evitar a eclosão de conflitos capazes de desestabilizar a ordem política (Acselrad, 2015, p. 57).

Para analisar esses processos, o autor recorre à Teoria da Regulação, originalmente desenvolvida no campo das ciências biológicas e posteriormente adaptada às ciências sociais. Trata-se de compreender como o capitalismo se reproduz mesmo em meio a crises, aplicando essa lógica ao espaço urbano: “como as relações sociais urbanas se reproduzem a despeito da vigência de fatores de instabilização” (Acselrad, 2015, p. 59). Na cidade capitalista, a regulação não corresponde a um ajuste sistêmico automático, mas a um conjunto de normas, instituições e mecanismos que administram os riscos de ruptura das relações sociais, garantindo a funcionalidade da cidade ao “projeto histórico capitalista” (Acselrad, 2015, p. 59).

Tayanná Santos de Jesus Sbrana, em sua dissertação de mestrado intitulada “E deu nome a todas as coisas”: as relações entre violência, território e desenvolvimento na formação da Zona Rural II de São Luís, Maranhão (1996-2015), analisa os processos de conflito socioambiental que marcaram a transformação dessa região entre os anos de 1996 e 2015. O trabalho, orientado pelo Prof. Dr. Victor de Oliveira Pinto Coelho e coorientado pelo Prof. Dr. Horácio Antunes de Sant’Ana Júnior, foi apresentado ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Maranhão em 2017.

O estudo tem como objetivo central compreender a formação da Zona Rural II de São Luís como um “território de conflitos”, onde se confrontam projetos distintos de ocupação e uso do espaço (Sbrana, 2017, p. 11). De um lado, estão doze comunidades autodenominadas tradicionais – Rio dos Cachorros, Taim, Limoeiro, Porto Grande, Jacamim, Porto das Arraias, Parnauçu, Portinho, Embaubal, Ilha Pequena, Amapá e Tauá-Mirim – que, desde 1996, mobilizam-se pela criação da Reserva Extrativista (RESEX) de Tauá-Mirim como estratégia de garantia territorial e resistência a processos de expulsão. De outro, estão agentes governamentais e empresariais que enxergam a mesma região como área propícia para a instalação e expansão de um Distrito Industrial (DISAL), vinculado a grandes projetos de desenvolvimento, como o Programa Grande Carajás (PGC) (Sbrana, 2017, p. 11; 42).

A pesquisa adota uma perspectiva interdisciplinar, dialogando com a História Social, a História Oral, a Sociologia, a Antropologia e a Geografia. A metodologia combinou trabalho de campo, entrevistas com moradores e lideranças comunitárias (como Alberto Cantanhede, o “Beto do Taim”), análise de documentação escrita (processos administrativos, relatórios, laudos) e de fontes audiovisuais, além de revisão bibliográfica (Sbrana, 2017, p. 32-33). A autora utiliza o conceito de “conflito ambiental” tal como formulado por Henri Acselrad, entendendo-o como a disputa entre “grupos sociais com modos diferenciados de apropriação, uso e significação do território” (Acselrad, 2004, p. 26.). Nesse sentido, a Zona Rural II é palco

de um conflito territorial, onde se sobrepõem lógicas opostas de produção do espaço: uma, associada a modos de vida tradicionais e à reprodução sociocultural comunitária; outra, vinculada à lógica da acumulação capitalista e à expansão de empreendimentos industriais e portuários (Sbrana, 2017, p. 63).

A autora demonstra que a nomeação do espaço é um ato de poder e um campo de disputa simbólica. A dualidade “Zona Rural” versus “Distrito Industrial” (e, mais especificamente, “RESEX de Tauá-Mirim” versus “DISAL”) encapsula projetos políticos e visões de mundo antagônicas. A primeira, associada à identidade, ao pertencimento e a práticas extrativistas tradicionais; a segunda, ligada ao ideário desenvolvimentista, ao progresso e à inserção do Maranhão em circuitos econômicos globais (Sbrana, 2017, p. 25; 71). Essa disputa é analisada com base na teoria social de Pierre Bourdieu, especialmente nos conceitos de campo, luta simbólica e poder de nomeação (Bourdieu, 2011; 2012.).

3.4 Re-existências: memória, luta e futuro ancestral

A análise histórica dos conflitos é detalhada, passando pela resistência da comunidade Igaratí à instalação da ALUMAR nos anos 1980, pelos embates contra a revisão do Plano Diretor de São Luís e a tentativa de instalação de um polo siderúrgico nos anos 2000, até a autodemarcação da RESEX de Tauá-Mirim em 2015, um ato de desobediência civil frente à morosidade do Estado (Sbrana, 2017, p. 24-25; 80-83). Sbrana destaca a violência sistêmica inerente a esse processo, que opera por meio de deslocamentos compulsórios, degradação ambiental e um discurso desenvolvimentista que transforma a região em “zona de sacrifício” (Zhourri; Laschefski, 2010.).

A autora fundamenta sua análise no conceito de “conflitos ambientais” proposto por Acselrad (2004, p. 26), entendidos como aqueles que envolvem “grupos sociais com modos diferenciados de apropriação, uso e significação do território”. Tais conflitos se manifestam de forma aguda na região estudada, onde a lógica desenvolvimentista, homogeneizante e voltada para o mercado global, confronta-se com as “lógicas tradicionais” de comunidades que mantêm uma relação simbiótica com o território, baseada em saberes locais, práticas consuetudinárias e uso comum dos recursos naturais (Diegues, 1993; Little, 2002). Zhourri e Laschefski (2010) classificam esses embates como conflitos territoriais, marcados pela sobreposição de reivindicações de grupos com identidades e projetos distintos sobre o mesmo espaço.

Como resposta a esses conflitos e às ameaças de deslocamento compulsório, as comunidades tradicionais da Zona Rural II, com o apoio de movimentos sociais, universidades e entidades religiosas, passaram a reivindicar a criação da Resex de Tauá-Mirim. Mendes situa

historicamente o instrumento da Reserva Extrativista, originado das lutas dos seringueiros na Amazônia na década de 1980, que culminaram com seu reconhecimento legal pelo Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC) através da Lei nº 9.985/2000. Conforme a lei, uma Resex é definida como uma área “utilizada por populações extrativistas tradicionais”, com o objetivo de “proteger os meios de vida e a cultura dessas populações, e assegurar o uso sustentável dos recursos naturais da unidade” (BRASIL, 2000). Portanto, mais do que uma simples área de conservação ambiental, a Resex configura-se como um mecanismo de “proteção jurídico-territorial” que visa garantir a autonomia, a gestão participativa e a reprodução sociocultural desses grupos (Santilli, 2005).

O caso da Resex de Tauá-Mirim é emblemático. O processo de sua criação, que se arrasta desde a década de 1990, é analisado pela Maia (2014, p. 64) como uma estratégia de luta das comunidades para defender seu território frente aos empreendimentos industriais e portuários, como os portos do Itaqui e da Ponta da Madeira, a ALUMAR e projetos de expansão com investimento chinês. Mendes utiliza dados de pesquisa de campo e relatórios do Grupo de Estudos: Desenvolvimento, Modernidade e Meio Ambiente (GEDMMA) para detalhar as características tradicionais de comunidades como o Taim, Cajueiro e Vila Maranhão, destacando suas formas de organização social, atividades econômicas de pesca e agricultura familiar, e manifestações culturais e religiosas. A resistência dessas comunidades se expressa não apenas na demanda formal pela Resex, mas em ações concretas como a “Assembleia Popular” de 2015, na qual declararam simbolicamente a criação da unidade e de seu conselho gestor, em um ato de “autodeterminação” frente à morosidade do Estado.

A criação de Unidades de Conservação (UCs) no Brasil, regida pelo Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC), instituído pela Lei nº 9.985/2000, visa compatibilizar a proteção ambiental com o uso sustentável dos recursos naturais (BRASIL, 2000). No entanto, o processo de implantação dessas áreas frequentemente se desdobra em cenários de conflitos socioambientais, especialmente quando envolve territórios ocupados por comunidades tradicionais. Um caso emblemático é o da Reserva Extrativista (RESEX) de Tauá Mirim, localizada a sudoeste da ilha de São Luís, no estado do Maranhão, cujo processo de criação, arrastado por décadas, tem sido marcado por tensões entre os modos de vida tradicionais e os interesses de grandes empreendimentos de desenvolvimento (Sousa; Silva, 2020).

As Reservas Extrativistas, categoria de UC de uso sustentável, surgiram na Amazônia na década de 1980 como uma proposta dos seringueiros para garantir sua permanência nas terras

frente à expansão do agronegócio e do desmatamento (Moreira, 2000). Conforme definido pelo SNUC, são áreas de domínio público destinadas ao uso sustentável por populações extrativistas tradicionais, cuja subsistência baseia-se no extrativismo, na agricultura familiar e na criação de pequenos animais (BRASIL, 2000). A RESEX de Tauá-Mirim, cuja proposta abrange cerca de 16.663,55 hectares e envolve diversos povoados como Cajueiro, Taim e Porto Grande, foi idealizada justamente para proteger os extensos manguezais, áreas de várzea, nascentes e assegurar a reprodução de espécies marinhas, ao mesmo tempo em que garante os direitos territoriais e o modo de vida das comunidades locais (Sant'ana Júnior et al., 2009).

Contudo, a morosidade na oficialização da RESEX, em tramitação desde 2003, tem perpetuado um estado de insegurança jurídica e conflito. Como observam Sousa e Silva (2020), a região é cobiçada por grandes projetos, como o Complexo Portuário de São Luís e empreendimento das empresas ALCOA/ALUMAR e Vale, cuja instalação, a partir das décadas de 1970 e 1980, já provocou o deslocamento forçado de comunidades e significativos impactos ambientais. Essa pressão se intensificou com a tentativa de instalação de um polo siderúrgico na área requerida para a RESEX a partir de 2001, um projeto que contou com o apoio de esferas do poder executivo (Sant'ana júnior et al., 2009).

Os conflitos tornaram-se mais agudos e visíveis a partir de 2014, quando a empresa WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais Ltda., alegando propriedade sobre a área da Comunidade Cajueiro, promoveu atos de violência, incluindo a derrubada de casas, fraudes e intimidações contra os moradores (Sousa; Silva, 2020). Apesar das comunidades possuírem direitos possessórios reconhecidos pelo Instituto de Colonização e Terras do Maranhão (ITERMA), elas passaram a ser tratadas como invasoras. O licenciamento ambiental do terminal portuário pela Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Recursos Naturais do Maranhão (SEMA) foi alvo de questionamentos sobre sua legitimidade e transparência, culminando em ações civis públicas e na suspensão da licença (Sousa; Silva, 2020).

A pesquisa qualitativa realizada por Sousa e Silva (2020), baseada em entrevistas semiestruturadas com lideranças comunitárias, revela a dimensão humana desses conflitos. Moradores como "Beto do Taim" denunciam a omissão do poder público municipal em fornecer infraestrutura básica (escolas, postos de saúde), interpretada como uma estratégia para facilitar o esvaziamento populacional da área. Além disso, há divergências internas entre as próprias comunidades: enquanto algumas, como Taim e Cajueiro, são fortemente engajadas na luta pela RESEX, outras, como Porto Grande – onde muitos moradores trabalham para as grandes

empresas –, veem a unidade de conservação como uma ameaça ao emprego e se distanciam do processo (Sousa; Silva, 2020).

Os conflitos em Tauá-Mirim ilustram um problema mais amplo, onde a criação de UCs pode, paradoxalmente, fragilizar comunidades tradicionais ao não garantir efetivamente seus direitos contra interesses econômicos mais poderosos (Almeida; Rezende, 2013). A demora na oficialização da RESEX atua como um fator de perpetuação da vulnerabilidade dessas populações. Conclui-se, portanto, que a efetivação da Reserva Extrativista de Tauá-Mirim é urgente não apenas para a conservação de um ecossistema costeiro vital, com seus manguezais e áreas de reprodução marinha, mas também como um instrumento legal crucial para a proteção dos modos de vida, da cultura e da autodeterminação das comunidades tradicionais que, há séculos, ocupam e preservam aquele território. A superação dos conflitos exige, além da agilização do processo legal, o fortalecimento da governança participativa, garantindo que os saberes e direitos dessas comunidades sejam o eixo central da gestão territorial.

Sobre a influência de Acselrad se manifesta na análise das disputas simbólicas e de nomeação que perpassam o conflito. Ao discutir como os grupos em confronto buscam impor suas definições sobre o espaço – ora “Zona Rural” ou “RESEX”, ora “Distrito Industrial” –, Sbrana dialoga com a percepção de Acselrad de que os conflitos ambientais são também lutas pela significação do território e pela legitimação de determinadas racionalidades (Acselrad, 2004). A análise cartográfica realizada pela autora, ao comparar mapas que delimitam a reserva extrativista com outros que destacam o zoneamento industrial, é um exercício prático que revela como representações técnicas e científicas carregam projetos políticos e visões de mundo em conflito. Nesse sentido, a contribuição de Acselrad fornece a Sbrana as ferramentas para desnaturalizar discursos hegemônicos, como o do “desenvolvimento” e do “progresso”, mostrando-os como construções carregadas de poder que visam a legitimar a expropriação e a violência.

O território da RESEX de Tauá-Mirim, composto por mais de doze comunidades tradicionais, é caracterizado por relações sociais profundas, modos de vida vinculados ao extrativismo, à pesca artesanal e a práticas culturais ancestrais, como o Terreiro do Egito, “reconhecido como um dos terreiros mais antigos do Brasil” (GEDMMA, 2014, p. 5). No entanto, essa complexa rede de significados e relações é reduzida, pelo discurso desenvolvimentista hegemônico, a uma “vocação natural” para empreendimentos industriais e portuários (GEDMMA, 2014, p. 9). Aqui, observa-se a reificação do território: um espaço vivido, simbólico e socialmente construído é convertido em um objeto passível de compra,

venda e exploração, desconsiderando-se os vínculos afetivos, produtivos e espirituais das comunidades.

A empresa WPR, ao atuar com “seguranças armados” e “métodos intimidatórios e coercitivos” (GEDMMA, 2014, p. 12-13), trata os moradores não como sujeitos de direitos, mas como empecilhos a serem removidos. As negociações de terras, realizadas sob coerção e com valores irrisórios, exemplificam a reificação das relações sociais. Como descreve o relatório, moradores são pressionados a vender suas posses sob a ameaça de despejo sem indenização, em um processo que “individualizou” o conflito e fragilizou a resistência coletiva (GEDMMA, 2014, p. 22). A fala de uma moradora, Dona Eurídes, sintetiza essa lógica perversa: eles diziam que “se ela não vendesse sua casa, o Estado a tiraria dali forçadamente sem nenhuma indenização” (GEDMMA, 2014, p. 23). As relações de pertencimento e subsistência são, assim, subsumidas à lógica da mercadoria.

O Estado, por sua vez, atua de forma ambígua, ora omissa, ora conivente com a violência empresarial. A reificação se manifesta na burocratização do desposseio, onde ritos administrativos – como as audiências públicas – são esvaziados de seu caráter democrático e instrumentalizados para legitimar a espoliação. A tentativa de realizar uma audiência no Comando Geral da Polícia Militar, local distante e intimidatório, é um exemplo claro de como o aparato estatal é mobilizado para coagir e invisibilizar a comunidade (GEDMMA, 2014, p. 25-26). Como afirma Harvey (2012), a “espoliação por acumulação” frequentemente se realiza com o uso do aparato estatal, que reifica estruturas jurídicas e administrativas para servir aos interesses do capital.

A resistência das comunidades, no entanto, desvela o processo reificador. Ao realizarem uma “Audiência Popular” paralela e reivindicarem a criação da RESEX, os moradores afirmam sua condição de sujeitos históricos e re-humanizam o território. A poesia da jovem Rafaela, do Taim, ecoa essa consciência: “Querem nos lançar fora como se fôssemos pragas (...) quem há de me dizer quem somos?” (GEDMMA, 2014, p. 26). A luta pelo reconhecimento da RESEX é, portanto, uma luta contra a reificação, buscando reafirmar que o território é mais que um ativo econômico: é um patrimônio socioambiental e cultural.

Para Krenak, a compreensão da Terra como ser vivo é inerente às culturas indígenas. Ele critica a visão ocidental que, por séculos, tratou o planeta como uma matéria inerte e explorável: “Durante milhares de anos, em diferentes culturas, fomos induzidos a imaginar que os humanos podiam agir impunemente sobre o planeta e fomos reduzindo esse organismo maravilhoso a uma esfera composta de elementos que constituem o que chamamos de natureza

— essa abstração” (Krenak, 2020, p. 46). A “abstração” da natureza como recurso contrasta com a percepção indígena de uma comunidade de vida, onde humanos, rios, montanhas, florestas e animais são partes integrantes de um mesmo corpo cósmico.

Krenak descreve: “Nós, seja na floresta, seja em um apartamento, precisamos despertar nosso poder interior e parar de ficar caçando um culpado ao nosso redor: uma corporação, um governo” (Krenak, 2020, p. 10). A vida, nessa perspectiva, é um “atravessamento” contínuo: “A vida atravessa tudo, atravessa uma pedra, a camada de ozônio, geleiras. A vida vai dos oceanos para a terra firme, atravessa de norte a sul, como uma brisa, em todas as direções” (Krenak, 2020, p. 13). A Terra, portanto, não é um cenário, mas um corpo que sente, reage e se comunica.

A violência estrutural contra os povos tradicionais, apontada por Ailton Krenak (2020) como uma “negação da humanidade” por meio da destruição de modos de vida e territórios sagrados, ecoa profundamente no relatório socioantropológico sobre a RESEX de Tauá-Mirim. Nas comunidades de Cajueiro e entorno, a imposição de empreendimentos como o Terminal Portuário da WPR — associada a práticas de intimidação, desapossamento forçado e uso de milícias privadas — ilustra o que Krenak denuncia como um “projeto colonial” que subjuga existências em nome do “desenvolvimento” (Krenak, 2020). A resistência dessas comunidades, ancorada em práticas ancestrais de cultivo, pesca e religiosidade de matriz africana — simbolizada pelo Terreiro do Egito —, revela, nas palavras de Krenak (2020), a “potência do sonho” e a recusa em aceitar a “morte dos rios, das florestas e dos modos de habitar o mundo”.

A luta pela criação da RESEX de Tauá-Mirim, portanto, não é apenas uma demanda por regularização fundiária, mas um ato de “re-existência”, nos termos de Krenak (2020), que busca garantir a continuidade de uma relação simbiótica com o território. A postura omissa ou conivente do Estado maranhense, ao permitir que a empresa WPR atue com estratégias coercitivas — inclusive com a realização de audiências públicas em locais inacessíveis às comunidades, como o Comando Geral da Polícia Militar —, reforça a crítica de Krenak (2020) de que o “Estado é um projeto de morte” quando prioriza o capital em detrimento da vida comunitária. A defesa desse território étnico, onde se entrelaçam história, espiritualidade e modos sustentáveis de uso dos comuns, configura-se, assim, como um imperativo ético e político em defesa do que Krenak (2020) chama de “futuro ancestral”.

A ideia da terra como um organismo vivo é central na cosmovisão yanomami, expressa por Davi Kopenawa em *A queda do céu*. Segundo ele, a floresta não é um conjunto de recursos inertes, mas um ser vivo e dinâmico, sustentado por espíritos protetores chamados xapiri, que

mantêm o equilíbrio cósmico. Kopenawa afirma: “A terra tem coração e respira” (Kopenawa; Albert, 2023, p. 468), evidenciando uma compreensão da natureza como um ente orgânico e interconectado, cuja saúde depende da preservação de seus ciclos vitais e da harmonia entre todos os seres.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante da realidade investigada nesta pesquisa, evidencia-se a atuação de empresas integradas a um sistema macroeconômico global, capazes de operar simultaneamente em escalas mundial e nacional. Suas políticas territoriais são orientadas pela superação de fronteiras, visando assegurar a fluidez dos fluxos de capitais e mercadorias.

No contexto maranhense, os circuitos produtivos (Santos,1996) que compõem a dinâmica econômica estadual apresentam distintos graus de internacionalização, em constante processo de renovação. As grandes corporações que atuam no Porto do Itaqui dotadas de elevado capital e tecnologia são justamente aquelas que mais se beneficiam das condições de fluidez territorial artificialmente construídas.

Como demonstrado ao longo do estudo, o Porto do Itaqui passa por um contínuo processo de modernização e expansão, impulsionado por novas demandas logísticas e produtivas. Essas transformações ampliam não apenas sua capacidade operacional, mas também sua complexidade técnica e gerencial. Cabe destacar que tais renovações são majoritariamente induzidas por incentivos privados, cujo comando emana de centros decisórios externos ao território local.

As dinâmicas que estruturam o sistema portuário do Itaqui estão profundamente marcadas pela lógica do modo de produção capitalista. Seus fundamentos incluem a exploração do trabalho, a alienação dos territórios e a busca incessante por mais-valia agora amplificada em escala global.

As dinâmicas dos circuitos espaciais produtivos (Santos,1996), no Porto do Itaqui, revelam os movimentos da totalidade nos lugares (Santos,1997), 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,2013).

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

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

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

O Estado do Maranhão desempenha um papel importante para sustentar os arranjos institucionais nos processos de acumulação de capital, que prescindem do espaço-tempo (Harvey, 1987). Como discutido, o poder político e a administração portuária articulam escalas no sentido de promover a acumulação do capital.

A perversidade da globalização ocorre por conta do controle das técnicas e o seu uso político que estão concentrados nas mãos dos atores hegemônicos¹⁴⁹, aqui expressadas pelas grandes empresas de logísticas que operam no Porto do Itaqui, que utilizam os sistemas técnicos para atingirem seus objetivos.

O território reúne possibilidades diferentes aos agentes no uso do espaço e do tempo. Portanto, seria necessário um novo planejamento voltado mais ao urbano e regional, considerando alternativas de usos do território baseados menos na competitividade imposta pelo capital e mais na lógica que contemplam a vida de relações nos lugares.

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

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

É um cenário atual definido conforme a aplicação do desenvolvimento desigual e combinado do capitalismo, o qual transforma regiões a partir da introdução da indústria sem a resolução de tarefas mais básicas, como a garantia de terras e de qualidade de vida aos trabalhadores, mantendo a desigualdade social no estado do Maranhão e garantindo o abismo entre os interesses das grandes empresas transnacionais e dos países e regiões recolonizadas e exploradas pelo capitalismo imperialista mundial, sob a atual fase financeira, como é o caso do Brasil, sendo o Maranhão um grande escoador dessa riqueza.

A despeito dos profundos impactos decorrentes da instalação de empreendimentos voltados à extração mineral, produção de alumínio, geração de energia e outras atividades de grande porte, as corporações que atuam nesses setores muitas vezes valendo-se de práticas violentas para invadir e dominar territórios tradicionais, indígenas, ribeirinhos e camponeses, como é o caso da Vale buscam construir uma narrativa de responsabilidade socioambiental. Essa estratégia discursiva integra a própria lógica do capitalismo contemporâneo, que opera por meio de uma dupla face: de um lado, a exploração intensiva de recursos e territórios; de outro, a difusão de uma imagem pública comprometida com a sustentabilidade.

Um exemplo emblemático é o Parque Botânico de São Luís, mantido pela Vale em uma área originalmente preservada por comunidades tradicionais que foram removidas para dar lugar ao empreendimento. Transformado em propriedade privada da empresa e, portanto, passível de redesignação a qualquer momento para outros fins corporativos, o parque é apresentado como um legado positivo da mineradora, um suposto benefício ambiental oferecido à população. No entanto, essa iniciativa mascara a função estrutural da empresa: a exploração prolongada e exaustiva de recursos naturais, notadamente o minério de ferro, cujos desdobramentos socioambientais atingem milhares de famílias ao longo dos corredores de escoamento, como a Estrada de Ferro Carajás.

Referência

ACSELRAD, H. As práticas espaciais e o campo dos conflitos ambientais. In: ACSELRAD, H. (org.). Conflitos ambientais no Brasil. Rio de Janeiro: Relume Dumará; Fundação Heinrich Böll, 2004. p. 13-35.

ACSELRAD, Henri. O zoneamento ecológico-econômico e a multiplicidade de ordens socioambientais na Amazônia. **Novos Cadernos NAEA**, v. 3, n. 2, p. 005-015, dez. 2000.

AGUIAR, Diana. **Dossiê crítico da logística da soja: em defesa de alternativas à cadeia monocultural**. Rio de Janeiro: FASE, 2021.

ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. Refugiados do desenvolvimento: os deslocamentos compulsórios de índios e camponeses e a ideologia da modernização. **Travessia**, São Paulo, maio/ago. 1996.

ALMEIDA, Desni Lopes. **Os trilhos do desenvolvimento na Amazônia Maranhense – conflitos e contrastes: o caso Piquiá de Baixo, Açailândia/MA**. 2012. 145 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Socioespacial e Regional) – Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, 2012.

ALMEIDA, Mauro W. Barbosa de; REZENDE, Roberto Sanches. Uma nota sobre comunidades tradicionais e unidades de conservação. **Ruris**, Campinas, vol. 7, n. 2, p.185-196, set. 2013.

ALMEIDA, S. F. et al. DNA damage in an estuarine fish inhabiting the vicinity of a major

Brazilian port. **Anais da academia brasileira de ciências**, v. 93, 2021.

ALVES, Elio de Jesus Pantoja. **Repertórios e argumentos da mobilização política: um estudo sobre o Movimento Reage São Luís em São Luís-MA**. 2014. Tese (Doutorado em Sociologia e Antropologia [Sociologia]) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2014.

AMARAL NETO, Roberval. “Lei Sarney de terras”: conflitos fundiários e resistência camponesa no oeste maranhense nas décadas de 1970 e 1980. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 30., 2019, Recife. **Anais eletrônicos**[...]. Recife: ANPUH, 2019, p. 1-16. Disponível

em:

https://www.snh2019.anpuh.org/resources/anais/8/1564957352_ARQUIVO_ArtigoANPUH.pdf. Acesso em: 12 jun. 2024.

AMORIM, Nilgicy Maria de Jesus. **Prevalência de dermatoses em escolares em um distrito industrial, São Luís-Maranhão**. 2015. 61 f. Dissertação (Mestrado em Saúde e Ambiente) – Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2015.

ANTAQ. **Estudo – Seção A: Demanda**. Disponível

em: <http://web.antaq.gov.br/Sistemas/WebServiceLeilao/DocumentoUpload/Audiencia%2010/Estudo%20Se%C3%A7%C3%A3o%20A%20-%20Demanda.pdf>. Acesso em: 5 dez. 2025.

ARCANGELI, Alberto. **O Mito da Terra: Uma análise da colonização da pré-amazônia maranhense**. São Luís: EDUFMA, 1987.

ARCANGELI, Saulo Costa. **Transformações nas condições de trabalho e de vida em comunidades tradicionais no Maranhão no contexto do desenvolvimento desigual e combinado capitalista, pós 1970**. 2024. 287 f. Tese (Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas/CCSO) - Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2024.

ARROYO, Maria Mônica. **Território nacional e mercado externo: uma leitura do Brasil na virada do século XX**. 2001. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

BALANDIER, Georges. Images, Images, Images. **Cahiers Internationaux de Sociologie**, v. LXXXIII, p. 273-280, jun. 1987.

BARAT, J. **Logística e transporte no processo de globalização**. São Paulo: Saraiva, 2007.

BARBOSA, Zulene. **Maranhão, Brasil: lutas de classes e reestruturação produtiva em uma nova rodada de transnacionalização do capitalismo**. São Luís: Editora UEMA, 2006.

BARRIOS, S. Dinâmica social e espaço. Tradução de Luciano Duarte e Gustavo Teramatsu. Revisão de Melissa Steda. **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 4, n. 2, p. 351-368, 2014. BARROS, Juliana Neves. **A mão de ferro da mineração nas terras de Carajás**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2024. 278 p. Recurso digital.

BATISTA, Iane Maria da Silva. **A natureza nos planos de desenvolvimento da Amazônia (1955-1985)**. 2016. 337 f. Tese (Doutorado em História Social da Amazônia) – Faculdade de História, Universidade Federal do Pará, Belém, 2016.

BATISTA, Wanda. **Biomarcadores bioquímicos e histológicos em caranguejouçá *ucides cordatus* (crustácea, decapoda, ocypodidae) para monitoramento na Baía de São Marcos, Maranhão**. 2019. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Recursos Aquáticos e Pesca), Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, 2019.

BECKER, Bertha K. **Amazônia: geopolítica na virada do III milênio**. Rio de Janeiro: Garamond, 2009.

BECKER, Bertha. **Canários de Curto Prazo para o Desenvolvimento da Amazônia**. Rio de Janeiro: LAGET/UFRJ, 2000. Mimeografado.

BELFORT, Gilson dos Santos. **A dinâmica socioespacial recente do município de Açailândia – MA**. 2016. 95 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Socioeconômico) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioeconômico, Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2016.

BLOWERS, A. Environmental Policy: Ecological Modernization or the Risk Society. **Urban Studies**, v. 34, n. 5-6, p. 845-871, 1997.

BOURDIEU, P. **A economia das trocas simbólicas**. São Paulo: Perspectiva, 2011.

BOURDIEU, P. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.

BRASIL. Conselho Nacional do Meio Ambiente. **Resolução CONAMA nº 344, de 25 de março de 2004**. Dispõe sobre a gestão de material dragado em águas sob jurisdição nacional. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 26 mar. 2004.

BRASIL. **Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993**. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 26 fev. 1993.

BRASIL. **Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000**. Institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 19 jul. 2000.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA). **Plano Mestre do Complexo Portuário do Itaqui**. São Luís, abril de 2018. Disponível em: <https://www.portodoitaqui.com/files/arquivos/plano-mestre.pdf>. Acesso em: 09 mar. 2025.

BRUSTOLIN, Cíndia; SANTOS, Dayanne da Silva. O comum e o público no avanço de fronteiras territoriais: controvérsias entre territorialidade quilombola e estruturas logísticas no Maranhão. **Estudos Sociedade e Agricultura**, Rio de Janeiro, v. 30, n. 1, e2230113, 24 maio 2022.

CASTILLO, R.; FREDERICIO, S. Espaço geográfico, produção e movimento: uma reflexão sobre o conceito de circuito espacial produtivo. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v. 22, n. 3, p. 461-474, dez. 2010.

CATAIA, M. **Território Nacional e Fronteiras Internas: a fragmentação do território**

brasileiro. 2001. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

CATAIA, Márcio; SILVA, Silvana Cristina da. Considerações sobre a teoria dos dois circuitos da economia urbana na atualidade. **Boletim Campineiro de Geografia**, Campinas, v. 3, n. 1, p. 55-75, 2013.

CLAVAL, Paul. A diversidade das geografias econômicas. **Terra Livre**, São Paulo, v. 1, n. 18, p. 1-20, 2002.

COMPANHIA DOCAS DO MARANHÃO (CODOMAR). **Convênio de Delegação nº 016/2000, celebrado entre o Ministério dos Transportes, o Departamento de Portos e Hidrovias – DPH e a Companhia DOCAS do Maranhão – CODOMAR, para a administração e exploração do Porto do Itaqui**. 01 fev. 2001. Disponível em: https://garrone.com.br/wp-content/uploads/2019/04/CONVENIO-DE-DELEGAC_A_O-1.pdf. Acesso em: 05 jan. 2023.

CONTI, José Mauro Otero. **A modernização dos portos no Brasil**. Rio de Janeiro: Escola Superior de Guerra, 2000.

CORREA DA SILVA, A. Sobrepopoamento e estrutura urbana. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n. 53, p. 83-94, fev. 1977.

CUNHA, M. C.; ALMEIDA, M. W. B. Populações tradicionais e conservação ambiental. **Contextos**, São Paulo, v. 2, n. 1, p. 275-300, 2009.

DAMASCENO, E. S.; SANT'ANA JR., H. A. Neodesenvolvimentismo e conflitos relacionados ao território na Resex de Tauá-Mirim, São Luís-MA. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM CIÊNCIAS SOCIAIS (ANPOCS), 37., 2013, Águas de Lindóia. **Anais...** Águas de Lindóia: ANPOCS, 2013.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**. São Paulo: Boitempo, 2019.

DE CERTEAU, Michel. **A Cultura no Plural**. São Paulo: Papirus, 1995.

DELGADO, Jéssica. **Avaliação do impacto da atividade antropogênica na dinâmica dos metais pesados na Baía de São Marcos - São Luís/MA**. 2019. Dissertação (Instituto de Geociências do Programa de Pós Graduação em Dinâmica dos Oceanos e da Terra), Universidade Federal Fluminense, Niterói, Rio de Janeiro, 2019.

DIEGUES, A. C. **O mito moderno da natureza intocada**. São Paulo: Hucitec, 1993.

EGLISH, Bárbara. **Alcoa na Ilha: um documento acerca das implicações sociais, econômicas e ambientais da implantação de uma indústria de alumínio em São Luís, Maranhão**. CÁRITAS BRASILEIRA-Escritório Regional de São Luís, 1984.

ELIAS, Norbert. **A sociedade dos indivíduos**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994.

EMAP - INFRAESTRUTURA. Empresa Maranhense de Administração Portuária, 2024.
Disponível em: <https://www.portodoitaqui.com/porto-do-itaqui/infraestrutura>. Acesso em: 08 ago. 2024.

ESCOBAR, Arturo. Territórios de diferencia: La ontología política de los “derechos al territorio”. **Desenvolvimento e Meio Ambiente**, Curitiba, v. 35, p. 89-100, 2015.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO MARANHÃO (FIEMA). **Exportações do Maranhão superam US\$ 1 bilhão no primeiro trimestre de 2025**. São Luís, 2025. Disponível em: <https://www.fiema.org.br/noticia/5521/exportacoes-do-maranhao-superam-us-1-bilhao-no-primeiro-trimestre-de-2025>. Acesso em: 21 nov. 2025.

FEDERICO, Samuel. Circuito espacial produtivo do café e o jogo de escalas. **mercator**, Fortaleza, v. 13, p. 03-18, jan./abr. 2014.

FEITOSA, M. L. P. de A. M. Desenvolvimento econômico e direitos humanos. **Boletim de Ciências Econômicas**, Coimbra, v. LII, p. 35-53, 2009.

FREDERICO, S. Circuito espacial produtivo do café e o jogo de escalas. **Mercator (Fortaleza)**, v. 13, p. 03-18, jan./abr. 2014. Disponível em: <https://doi.org/10.4215/RM2014.1301.0003>. Acesso em: 25 maio 2024.

GEDMMA (Grupo de Estudos: Desenvolvimento, Modernidade e Meio Ambiente). Relatório Socioantropológico: RESEX de Tauá-Mirim: Cajueiro e outras comunidades tradicionais na luta por justiça e direitos territoriais, Zona Rural II, São Luís/MA. São Luís: UFMA, 2014.

GEDMMA; NERA; NEGÓ; NUPEDD. **Relatório sucinto de levantamento de comunidades tradicionais no entorno da Reserva Extrativista de Tauá-Mirim**. Mimeo. São Luís, 2016.

GEORGE, Pierre. **Geografia Econômica**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961.

GISTELINCK, Frans. **Carajás, usinas e favelas**. Gráfica Minerva, 1989.

GOLDMANN, Lucien. **Lukács e Heidegger: rumo a uma nova filosofia**. Tradução de Teresa Coelho e João Gama. Lisboa: Editorial Presença, 1977.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. **Amazônia, amazônias**. São Paulo: Contexto, 2015.
GOVERNO DO MARANHÃO. **Soja bate recorde em junho no Porto do Itaqui**. Disponível em: <https://www.ma.gov.br/noticias/soja-bate-recorde-em-junho-no-porto-do-itaqui>. Acesso em: 5 dez. 2025.

GRESPLAN, Jorge. **Marx: uma introdução**. São Paulo: Boitempo, 2021.

HARVEY, David. **O neoliberalismo: história e implicações**. São Paulo: Loyola, 2004.

HARVEY, David. **O novo imperialismo**. 4. ed. São Paulo: Loyola, 2005.

HARVEY, David. **O novo imperialismo**. São Paulo: Loyola, 2014.

HOLEY, Brian Stewart. Cities and Ports: Concepts and Issues. **Anuário de La Facultat de geografia e història**. Revista Vegueta, n.3, p. 263-278, 1997-1998. Disponível em: <http://www.webs.ulpgc.es/vegueta/downloads/03-263.pdf>. Acesso em: 28 maio 2025.

IBGE. **Produto Interno Bruto dos Municípios – 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 6 dez. 2025.

IBGE. **Síntese de Indicadores Sociais – 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 6 dez. 2025.

IMPrensa – VLI. **VLI e COPI inauguram corredor de fertilizantes do Arco Norte**. 15 jun. 2023. Disponível em: <https://www.vli-logistica.com.br/vli-e-copi-inauguram-corredor-de-fertilizantes-do-arco-norte/>. Acesso em: 25 ago. 2025.

ISNARD, H. **O espaço geográfico**. Coimbra: Almedina, 1982.

JORNAL DO COMÉRCIO. **Suzano leva em leilão terminal em Porto de Itaquí com valor de outorga de R\$ 100 mil**. 27 jul. 2018. Disponível em: <https://www.jornaldocomercio.com/ conteudo/economia/2018/07/640677-suzano-leva-em-leilao-terminal-em-porto-de-itaqui-com-valor-de-outorga-de-r-100-mil.html>. Acesso em: 5 dez. 2025.

KRENAK, Ailton. **Ideias para adiar o fim do mundo**. São Paulo: Companhia das Letras, 2020.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Tradução de Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins. Paris: Éditions Anthropos, 2000.

LITTLE, P. E. Territórios sociais e povos tradicionais no Brasil: por uma antropologia da territorialidade. **Série Antropologia**, Brasília, n. 322, 2002.

LLOVERA, Joan Alemany. Por um desenvolvimento sustentável da cidade portuária. In: COCCO, G.; SILVA, G. **Cidades e Portos. Os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 1999. p. 209-216.

LOPES, Heloísa Santos Molina. **Agricultura, modernização e uso corporativo do território**. 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

LOUREIRO, Violeta R. Amazônia no Século XXI: De fronteira econômica do país a fronteira do mundo. In: **Amazônia: História e Análise de Problemas – do período da borracha aos dias atuais**. Belém: DistribeL, 2006.

LUKÁCS, Georg. **História e Consciência de Classe: Estudos sobre a dialética marxista**. Tradução de Rodnei Nascimento. Revisão da tradução de Karina Jannini. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

MACHADO, Edson de Moraes; JESUS, Fernando Soares de. Portos e zonas portuárias urbanas no Brasil: da população tradicional aos processos de revitalização e gentrificação. **Geofronter**, Campo Grande, v. 8, p. 01-21, 2022.

MAIA, M. R. da S. **Resex de Tauá-Mirim: uma etnografia dos conflitos ambientais**. 2014. 102 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2014.

MALHEIRO, B. C. **O que vale em Carajás? Geografias de exceção e r-existência pelos caminhos do ferro na Amazônia**. 2019. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2019.

MALHEIRO, B. C.; MICHELOTTI, F.; SABINO, T. A mineração em tempos de pandemia: a Vale e a covid-19 em Carajás. In: WANDERLEY, L. J.; COELHO, T. P. (Org.). **Quatro Décadas do Projeto Grande Carajás: Fraturas do Modelo Mineral Desigual na Amazônia**. Brasília: Comitê Nacional em Defesa dos Territórios Frente à Mineração, 2021. p. 117-121.

MARTINS, José de Souza. **Fronteira: a degradação do Outro nos confins do humano**. São Paulo: Contexto, 2009.

MARTINS, José de Souza. O Tempo de Fronteira – retorno à controvérsia sobre o tempo histórico da frente de expansão e da frente pioneira. **Tempo Social**, v. 8, n. 1, p. 25-70, maio 1996.

MARX, K. **Contribuição à Crítica da Economia Política**. Tradução e introdução de Florestan Fernandes. 2. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2008.

MARX, Karl. **Manuscritos econômico-filosóficos**. Tradução de Jesus Ranieri. São Paulo: Boitempo, 2004.

MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política**. Livro I: O processo de produção do capital. Tradução de Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2017.

MENDES, R. G. **Resex de Tauá-Mirim como mecanismo de proteção das comunidades tradicionais da Zona Rural II de São Luís frente ao avanço indústria-portuário**. 2018. 75 f. Monografia (Graduação em Direito) – Unidade de Ensino Superior Dom Bosco, São Luís, 2018.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do S. C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 40, n. 6, p. 975-995, nov./dez. 2006.

MOREIRA, André de Castro Cotti. **Reserva Extrativista do Bairro Mandira – a viabilidade de uma incerteza**. São Paulo: Annablume; FAPESP, 2000.

NETTO, José Paulo; BRAZ, Marcelo. **Economia política: uma introdução crítica**. 8. ed. São Paulo: Cortez, 2012. (Biblioteca básica de serviço social; v. 1).

O IMPARCIAL. **32 empresas se instalarão no novo distrito industrial**. São Luís, 31 jan. 2018. Negócios. Disponível em: <https://oimparcial.com.br/negocios/2018/01/32->

[empresas-se- instalarao-no-novo-distrito-industrial/](#). Acesso em: 7 dez. 2025.

PELUSO, Nancy Lee. Whose Woods are these? Counter-mapping Forest Territories in Kalimantan, Indonesia. **Antipode**, v. 27, n. 4, p. 383-406, 1995.

PLATAFORMA DH. **Site institucional**. Disponível em: <https://www.plataformadh.org.br/>. Acesso em: 7 dez. 2024.

Portal do Governo do Maranhão. **Apresentação do plano de descarbonização do porto do itaqui à comunidade portuária**. São Luís, 10 nov. 2023. Disponível em: <https://www.ma.gov.br/noticias/apresentacao-do-plano-de-descarbonizacao-do-porto-do-itaqui-a-comunidade-portuaria>. Acesso em: 7 dez. 2025.

PORTAL PORTODOITAQUI. **Fertilizantes: carrossel de oportunidades no Porto do Itaqui**. São Luís, 2023. Disponível em: <https://www.portodoitaqui.com/imprensa/noticia/fertilizantes-carrossel-de-oportunidades- no-porto-do-itaqui>. Acesso em: 23 jun. 2025.

PORTO DO ITAQUI. **Porto do Itaqui firma parceria com Canal do Panamá**. São Luís, 2025. Disponível em: <https://www.portodoitaqui.com/imprensa/noticia/porto-do-itaqui-firma- parceria-com-canal-do-panama>. Acesso em: 6 dez. 2025.

RAFFESTIN, C.; BRESSO, M. **Travail, espace, pouvoir**. Lausanne: L'Âge d'Homme, 1979.

RIBEIRO JÚNIOR, José Arnaldo dos Santos; SANT'ANA JÚNIOR, Horácio Antunes. A Geografia Política dos Conflitos Ambientais no Maranhão: Território, Desenvolvimento e Poder no Relatório de Sustentabilidade da Vale 2009. **Revista Percursos - NEMO**, Maringá, v. 3, n. 1, p. 107-123, 2011.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. Outros territórios, outros mapas. **OSAL: Observatorio Social de América Latina**, Buenos Aires, año VI, n. 16, p. 1-12, ene.-abr. 2005. Disponível em: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/clacso/osal/20110312110651/33TRibeiro.pdf>. Acesso em: 24 nov. 2025.

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

RIBEIRO, Ana Lourdes da Silva. **“A maré não tá pra peixe, nem pra pescador”:** Cartografia decolonial dos conflitos ambientais na área proposta para criação da Reserva Extrativista Tauá-Mirim em São Luís - MA. 2024. 159 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2024.

RIBEIRO, Itatiane; CASTRO, Antonio Carlos Leal de. Pescadores artesanais e a expansão portuária na praia do boqueirão, ilha de são luís-ma. **Revista de Políticas Públicas**, v. 20, n. 2, p. 863–884, 15 fev. 2017. Disponível em: <https://periodicoseletronicos.ufma.br/index.php/rppublica/article/view/6366>. Acesso em: 12 fev. 2025.

RIVIÈRE, J. Loup. La Carte et la Décision. In: **Cartes et Figures de la Terre**. Paris:

CCJ/Centre Georges Pompidou, 1980. p. 378-385.

RODRIGUE, Jean-Paul; SLACK, Brian. **Transport Geography on the web**. Disponível em: <http://www.people.hofstra.edu/geotrans/indes.html>. Acesso em: 20 mar. 2025.

SALES, Pedro Manuel Rivaben. **Santos: a relação entre porto e a cidade e sua (re)valorização no território macrometropolitano de São Paulo**. 1999. Tese - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo-USP, São Paulo, 1999.

SANT'ANA JÚNIOR, Horácio Antunes et al. (Org.). **Ecos dos conflitos socioambientais: a RESEX de Tauá-Mirim**. São Luís: EDUFMA, 2009.

SANTILLI, J. **Socioambientalismo e novos direitos: proteção jurídica à diversidade biológica e cultural**. São Paulo: Peirópolis, 2005.

SANTOS, Denise. **A bacia hidrográfica do Rio dos Cachorros: população, saúde e ambiente**. 2015. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Saúde e Ambiente), Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2015.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996a.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, M. **Por uma economia política da cidade**. São Paulo: Hucitec, 1979.

SANTOS, M. **Território e sociedade**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 1997.

SANTOS, Milton et al. O Papel Ativo da Geografia: Um Manifesto. Florianópolis: XII Encontro Nacional de Geógrafos, 2000. Disponível em: https://miltonsantos.com.br/site/wp-content/uploads/2011/08/O-papel-ativo-da-geografia-um-manifesto_MiltonSantos- outros_julho2000.pdf. Acesso em: 28 nov. 2025.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1997.

SANTOS, Milton. **A totalidade do diabo: como as formas geográficas difundem o capital e mudam estruturas sociais**. São Paulo: Hucitec, 1977. P. 1-7.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. São Paulo: EdUSP, 1979.

SANTOS, Milton. O Território e o Saber Local: algumas categorias de análise. **Cadernos IPPUR**, Rio de Janeiro, v. XIII, n. 2, p. 15-26, ago.-dez. 1999.

SANTOS, Milton. **Por uma economia política da cidade: o caso de São Paulo**. São Paulo: Hucitec; EDUC, 1994.

SANTOS, Milton. **Por Uma Geografia Nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica**. São Paulo: HUCITEC/EDUSP, 1978.

SANTOS, Milton. **Por uma outra Globalização: do pensamento único à consciência universal**. Rio de Janeiro: Editora Record, 2011.

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

SBRANA, T. S. J. **“E deu nome a todas as coisas”**: as relações entre violência, território e desenvolvimento na formação da Zona Rural II de São Luís, Maranhão (1996-2015). 2017. 236 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2017.

SILVA, G. **Cidades e Portos. Os espaços da globalização**. Rio de Janeiro, DP&A Editora, 1999.

SILVA, Yanca. **Análise espaço-temporal dos agravos do sistema respiratório no município de São Luís MA**. 2023. Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2023.

SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logística**. São Paulo: Contexto, 2019. SOUSA SANTOS, Boaventura de (Org.). **Democratizar a democracia: os caminhos da democracia participativa**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

SOUSA, Marcelo Alves de; SILVA, David Vieira da. Conflitos que cercam o processo de implantação da RESEX de Tauá-Mirim – São Luís – MA. **Campo-Território: revista de geografia agrária**, Uberlândia, v. 15, n. 39, p. 03-18, dez. 2020.

SOUZA, Maria Adélia. A metrópole global? Refletindo sobre São Paulo. In: SOUZA, Maria Adélia et al. **Metrópole e globalização**. São Paulo: CEDESP, 1999.

TEISSERENC, P.; TEISSERENC, M. J. da S. A. Mobilização de recursos imateriais: referência de desenvolvimento territorial sustentável na Europa e no Brasil. In: SANT’ANA JÚNIOR, H. A.; TEISSERENC, M. J. da S. A.; BRUSTOLIN, C. (org.). **Desenvolvimento em questão: projetos desenvolvimentistas, resistências e conflitos socioambientais**. São Luís: Edufma, 2018. p. 21-48.

TROCATE, C.; ZANON, D.; VIEIRA, F. A. C. **Mineração e conflitos territoriais**. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

VLI LOGÍSTICA. **Ferrovia Norte-Sul (FNS)**. Disponível em: <https://www.vli-logistica.com.br/ativos-mapa/ferrovia-norte-sul-fns/>. Acesso em: 5 dez. 2025.

VLI LOGÍSTICA. **VLI e COPI inauguram corredor de fertilizantes do Arco Norte**. Disponível em: <https://www.vli-logistica.com.br/vli-e-copi-inauguram-corredor-de-fertilizantes-do-arco-norte/>. Acesso em: 5 dez. 2025.

WANDERLEY, L. J.; COELHO, T. P. (Org.). **Quatro Décadas do Projeto Grande Carajás: Fraturas do Modelo Mineral Desigual na Amazônia**. Brasília: Comitê Nacional em Defesa dos Territórios Frente à Mineração, 2021 Brasília: Comitê Nacional em Defesa dos Territórios Frente à Mineração, 2021.

WANDERLEY, Luiz Jardim. **Quatro Décadas do Projeto Grande Carajás: Fraturas do Modelo Mineral Desigual na Amazônia**. Brasília: IBASE, 2021.

WOLKMER, A. C. **Introdução ao pensamento jurídico crítico**. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2006.

ZHOURI, A.; LASCHEFSKI, K. Conflitos ambientais no Brasil: resistências e resignificações. In: ZHOURI, A.; LASCHEFSKI, K. (Orgs.). **Desenvolvimento e conflitos ambientais**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2010. p. 11-34.

ZHOURI, A.; LASCHEFSKI, K. Desenvolvimento e conflitos ambientais: um novo campo de investigação. In: ZHOURI, A.; LASCHEFSKI, K. (org.). **Desenvolvimento e conflitos ambientais**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2010. p. 11-32.