



Eixo: Questão Agrária, Urbana, Ambiental e Serviço Social.

Sub-eixo: Ênfase na Questão Urbana

EXPANSÃO CAPITALISTA NO GOLFÃO MARANHENSE E UNIVERSOS PORTUÁRIOS SEGREGADOS EM SÃO LUÍS: NOTAS SOBRE O PORTO MULTIMODAL DE SÃO LUÍS

RAIMUNDA NONATA DO NASCIMENTO SANTANA¹

Resumo: Aprofundamento teórico-analítico sobre portos e terminais portuários como espaços estratégicos do capitalismo expandido. Aborda contribuições de Milton Santos à compreensão de transformações impostas aos territórios em atendimento à divisão internacional trabalho. Enfatiza que a condição de terminal de uso privado visando à circulação e fluidificação de transportes e cadeias produtivas associadas, principalmente, à exportação de *commodities* e sua localização na comunidade tradicional de Cajueiro tornarão o Porto Multimodal de São Luís mais uma manifestação do distanciamento entre atividade portuária e o território que lhe acolhe. Conclui que não serão de pequena monta as questões sociais e ambientais implicadas na conformação desse universo portuário segregado.

Palavras-chave: Cidades Portuárias; Transformações contemporâneas no Maranhão; *Território usado*; Porto Multimodal de São Luís.

Abstract:—Theoretical-analytical deepening of ports and port terminals as strategic spaces of expanded capitalism. It addresses Milton Santos' contributions to the understanding of transformations imposed on territories in response to the international division of labor. Emphasizes that the condition of private use terminal aiming at the circulation and fluidification of transport and productive chains associated, mainly, to the export of commodities and their location in the traditional community of Cajueiro will make the Multimodal Port of São Luís another manifestation of distancing between port activity and the territory that welcomes him. It concludes that the social and environmental issues involved in the conformation of this segregated port universe will not be small.

Keywords: Port Cities; Contemporary Changes in Maranhão; Used Territory, Multimodal Port of São Luis.

INTRODUÇÃO

O presente texto resulta de estudos sobre a condição estratégica da atividade portuária nas transformações contemporâneas no estado do Maranhão, desenvolvidos junto a um grupo de estudos, pesquisa e debates de uma universidade pública brasileira. Nos termos das reflexões desse Grupo, o estado do Maranhão se destaca como uma das unidades da federação

¹ Professor com formação em Serviço Social. Universidade Federal do Maranhão. E-mail: <nonatasantana@gmail.com>

brasileira que mais expressam a expansão contemporânea do capitalismo nas regiões periféricas e hoje sob a ação do capital transnacional no contexto da questão regional do Nordeste e da Amazônia. (LOPES et al, 2006, p. 6,7,8).

De fato, a realidade tão fluida do espaço maranhense, assim conformada desde o final da década de 1960, tem me levado, reiteradamente, a constatar que encontramos-nos num território francamente propício para observar uma sociedade produzindo espaços novos, que ela transforma e no quais ela também vai se transformando. Então, contemporaneamente, nas cidades, no campo, nas comunidades tradicionais do Maranhão, nada é estável, nada é definitivo. Trata-se, portanto, de uma realidade que permite detectar a riqueza e a pobreza, a imposição e a resistência, a complexidade e a delicadeza das relações entre os meios naturais e os segmentos sociais de classe, bem como a unidade que vem sendo, progressivamente, tecida entre a questão social e a questão ambiental.

Nessa perspectiva, o tema da permanente exigência de renovação no território definida na e pela dinâmica do capital é aqui retomado em face da implantação do Porto Multimodal de São Luís, cuja pedra fundamental, marcando o início das obras, foi lançada, pelo Governo do Estado do Maranhão, no dia 16 de março de 2018. O Porto alia investimentos da empresa China Communications Construction Company (CCCC), detentora de 51% do empreendimento, e sócios brasileiros como a WPR, braço do Grupo WTorre, com os outros 49% das ações e integra a política de atração de investimentos desenvolvida, desde 2015, pela gestão do governador Flávio Dino².

Trata-se, ao mesmo passo, de uma infraestrutura portuária de uso privado que exige para a sua implantação a retirada compulsória da Vila Cajueiro, interferindo em todo um singular território étnico e descaracterizando ambiental e culturalmente uma área que moradores, ambientalistas e certos

²Eis um dos trechos do pronunciamento do governador do Maranhão na cerimônia de início das obras do (novo) Porto: “São empreendimentos como esse, liderados pela associação empresarial, entre a WPR e a CCCC e outras empresas, que garantem a continuidade do ciclo de oportunidades que é o que nós visamos. Oportunidades para os nossos empresários, para as empresas do Maranhão, para os trabalhadores do Maranhão, além disso, nos ajudar no crescimento da riqueza existente no estado. Nós só vamos ampliar a justiça social, as políticas sociais, havendo mais investimentos e é isso que nós estamos buscando”. “O Governo do Maranhão ajudou que o Porto São Luís virasse realidade”, destaca empreendedor chinês. Disponível em <http://www.ma.gov.br>. Acesso em: 28 de junho de 2018.

sujeitos políticos lutam para preservar da marcha destrutiva dos bens naturais e culturais. Uma marcha que é própria ao conflito entre a sociedade capitalista e a natureza e se movimenta de modo cada vez mais antagônico em cada estágio do capitalismo - mercantilismo; capitalismo industrial-liberal e concorrencial; monopolista; e monopolista transnacional³.

A meu juízo, no Maranhão, a relação entre a atividade portuária e territórios tradicionais ou urbanos se reveste de maior complexidade, gravidade e desafios na medida em que, há muito, já se acumulam passivos sociais e ambientais decorrentes da implantação do Porto Público do Itaqui, situado na Baía de São Marcos, no Golfão Maranhense. Criado e continuamente adequado para responder a padrões logísticos de corredores de exportação das chamadas *commodities* e à regulação do comércio marítimo brasileiro/mundial, esse Porto carrega na sua constituição histórico-territorial a desestruturação, também compulsória, da comunidade pesqueira do Boqueirão. Passados mais de trinta de sua criação e a despeito de sua condição de porto público, o Porto de Itaqui permanece afastado da vida e da gestão pública da cidade, conformando, assim, um universo urbano-portuário segregado, uma *cidade a ver navios* (SANTANA, 2010).

Neste artigo, na busca de aprofundamento teórico-analítico desses processos concretos, atribuo primazia às contribuições advindas da teorização de Milton Santos⁴ no entendimento de portos, terminais portuários e cidades

³Relembre-se a tese da insustentabilidade apoiada na ideia de que a terra estaria marchando para uma calamidade irreversível, uma vez que a degradação ambiental não pode ser evitada nos marcos do capitalismo. Nesse sentido, Mészáros (1989, p. 27) analisa que [...] a determinação operativa onipresente no sistema capitalista é e continua sendo o imperativo da lucratividade. [...] o sistema como um todo é absolutamente dissipador, e tem de continuar a sê-lo em proporções sempre crescentes.

⁴O encontro com tal teorização carrega marcas das pesquisas, efetivadas no começo da década de 1980, sobre contradições e questões próprias à vida urbana brasileira. Nesse âmbito, destaco os estudos voltados para compreender os novos e avassaladores litígios urbanos, uma expressão das lutas sociais pela terra para morar, transcorridos em São Luís (MA), no final dos anos de 1970 e começo dos anos de 1980. As proposições teórico-analíticas de Milton Santos foram, à época, decisivas para superar a apreensão desses processos territoriais e urbanos de maneira empírica ou abstrata demais. A partir daí, a produção do espaço, pressupondo, sempre e de modo indissociável, um sistema de objetos (a materialidade) e de ações (a sociedade) e seus nexos com determinantes relativos à divisão social e territorial do trabalho, passaram a se constituir mediações essenciais na minha forma de investigar, compreender e interpretar processos pertinentes à estruturação, desestruturação e reestruturação de territórios, desigualdades socioespaciais regionais e urbanas e as lutas sociais pelo território.

como espaços estratégicos da reorganização capitalista do espaço. Na atualidade, “[...] as novas vocações regionais são amiúde produtoras de alienação, pela pressão da ordem global sobre as populações locais”. (SANTOS e SILVEIRA, 2010, p. 105, 106). Na minha visão, essa determinação geral, de modo quase cristalino, produz e sustenta a relação que, no presente, se estabelece entre a cidade de São Luís e a atividade portuária que se desenvolve nas suas frentes de água oceânicas, através do Porto de Itaqui e, no futuro próximo, do Porto Multimodal de São Luís.

Assim, a partir das demarcações apontadas, este texto se desenvolve cotejando duas ordens de argumentação.

A primeira assinala reflexões da perspectiva analítica de Milton Santos, que esclarecem quanto à determinação de que à história dos modos de produção tem correspondência na história das formas criadas para cumprir funções e responder aos impactos da divisão internacional do trabalho na estruturação, desestruturação e reestruturação de territórios. Aqui, a práxis é também tributária de imperativos espaciais.

A segunda aborda o tema das cidades portuárias e reúne dados sobre a expansão capitalista no Golfão Maranhense, mediante a presença do Porto de Itaqui e a futura implantação do Porto Multimodal de São Luís, apreendidos como estratégias através das quais o Estado expressa seu papel decisivo na dinâmica da produção e comercialização de *commodities* e na construção de infraestruturas exigidas pelos investimentos capitalistas, provocando mutações que alcançam territórios nos quais atividades primárias e rurais ainda sustentam a vida e o trabalho de significativos grupos populacionais. Nessas circunstâncias históricas e territoriais, se mostram expressões da unidade que cresce, atingindo graus de maior complexidade, entre a questão social e a questão ambiental.

1. TERRITÓRIO USADO: contribuições de Milton Santos à compreensão de universos portuários segregados

Segundo Brandão (2004), a obra de Milton Santos⁵ tem três momentos e três escritas bem distintas: 1) uma fase não propriamente acadêmica; 2) uma segunda, ao voltar à França, como exilado e cidadão do mundo; 3) a que se inicia em 1978, com a obra “Por uma geografia nova” (SANTOS, 1988a), proposição que deixa claro que o saber geográfico não é externo à vida social, à realidade socioeconômica. Nessa linha analítica, o essencial dos estudos e debates deve ser sobre o espaço e não sobre a geografia⁶.

De fato, na sua tese de doutorado (1956, Universidade de Estrasburgo, França), o estudo sobre o centro da cidade de Salvador (BH/Brasil) já se mostra como um exemplo da procura de articulação entre o particular e a totalidade, de imersão no específico em busca do universal. Argumenta que os conceitos não nos esperam feitos, como corpos celestes, por conseguinte, devem ser criados mediante a busca obstinada do rigor científico. Mas, como destaca Brandão (2004), essa busca nunca se tornou obstáculo à formação da consciência social e política desse pensador, profundamente ligada às questões do “Terceiro Mundo” e do Brasil.

Na importância que atribuo aos estudos de Milton Santos, também destaco a influência de Henri Lefebvre e seus conceitos marxistas do espaço. Um dos aportes fundamentais desse autor diz respeito à construção social do espaço que supõe a ideia de refletir sobre o espaço em termos que integrem seu significado socialmente construído e suas propriedades formais e materiais. Considera então que às necessidades reprodutivas do capital, organiza e reorganizam, permanentemente, os domínios dos usos do espaço, exercendo o seu domínio sobre as fontes originais da riqueza: - a terra e os trabalhadores. Tal noção, que vem da economia política clássica e acha-se no

⁵“Mais que geógrafo, Milton Santos tornou-se uma referência em questões contemporâneas e um escritor em grande estilo (gosto pela prosa com métrica e musicalidade - influência de Gilberto Freire e Jorge Amado). Tudo isso vindo de longe: do encontro com a obra de Josué de Castro e uma disciplina obstinada de trabalho, com duas vertentes paralelas: a análise do significado da ação e das coisas e a construção do método [...]”. Essa é uma das passagens da apresentação feita por Maria de Azevedo Brandão no livro “Milton Santos e o Brasil” (BRANDÃO, 2004). E daí, ela prossegue destacando a imensa cultura desse pensador nos domínios da filosofia, da história e da geografia.

⁶Na visão de Claval (2004) se dispuseram a enfrentar esse debate alguns pensadores, sociólogos, como Henri Lefebvre, e geógrafos, como David Harvey. Milton Santos foi um deles. “[...] Sua contribuição à espacialização do pensamento radical aparece como uma das mais originais e profundas”. (CLAVAL, 2004, p. 20)

cerne da obra de Marx e Engels, é retomada por Lefebvre que incorpora outras dimensões ao conceito de forças produtivas. Assim, para esse autor, as bases da produção têm relações vitais com a produção do espaço, sendo este, também, suporte e dinamismo do processo produtivo⁷.

Nos limites do presente escrito, me interessa demarcar fragmentos da reflexão de Milton Santos que articulam dois campos temáticos: temporalidades da história e materialidades do território.

[...] formado de um lado, pelo resultado material acumulado das ações humanas através do tempo e, de outro lado, animado pelas ações atuais que hoje lhe atribuem dinamismos e funcionalidade [...] Paisagem e sociedade são variáveis complementares cuja síntese sempre por refazer, é dada pelo espaço humano. (SANTOS, 1996, p. 85-86).

O espaço como conjunto indissociável de sistemas de objetos (a materialidade) e de ações (a sociedade) se conforma como uma das noções seminais que permite a Milton Santos ponderações quanto ao fato de que, sob o capital, no aberto campo dos modos de apropriação, usos e reorganizações do território⁸, sobressai-se a aceleração progressiva da substituição de objetos naturais por objetos técnicos, mecanizados, cibernéticos e informacionais. Através deles (hidrelétricas, fábricas, portos, ferrovias, cidades), o território e seus usos são alterados por estes acréscimos definidos, contemporaneamente, pela sua ubiquidade, universalidade e tendência à unificação⁹.

⁷Lefebvre (1974, p. 388, 389) expõe assim a produção do (valor) espaço: "A mobilização do espaço para permitir sua produção tem exigências severas. Ela começa - é sabido - pelo solo que, de início, precisa ser arrancado da propriedade do tipo tradicional, da estabilidade, da transmissão patrimonial, não sem dificuldade e concessões (as rendas fundiárias). A mobilização se estende a seguir ao espaço, subsolo e volumes acima do solo. O espaço inteiro deve receber 'valor de troca'. Ora, a troca implica intercambialidade. A intercambialidade de um bem faz dele uma mercadoria, análoga a uma quantidade de açúcar ou de carvão; ela exige que o bem seja comparável a outros bens e mesmo a todos os bens do mesmo gênero. O 'mundo da mercadoria' com seus traços se estende às coisas e bens produzidos no espaço e, de suas circulações e fluxos, ao espaço inteiro que toma assim a realidade autônoma (na aparência) da coisa, do dinheiro. O valor de troca - Marx depois dos 'clássicos' mostrou-o para os produtos-coisa - se exprime em dinheiro. Outrora se vendia, se alugava a terra. Hoje, compra-se e vende-se (mais do que se aluga) um volume: apartamento, habitações, peças, andares, terraços, equipamento diversos (piscinas, quadras de tênis, estacionamento). Cada lugar permutável figura assim no encadeamento das operações mercantis - oferta e demanda formação de um preço (os preços, aliás, guardando um vínculo elástico com os 'custos de produção', isto é, com o tempo de trabalho social médio necessário para a produção). [...]".

⁸Neste artigo, os termos território e territorial tem base nos estudos Milton Santos sobre a categoria território e se referem às dimensões espaciais de processos econômicos, políticos e ainda culturais, subsidiando, dessa maneira, a compreensão de manifestações espaciais diferenciadas: espaço mundial, espaço nacional, regiões, estados, municípios, cidades, áreas dentro da cidade. (SANTOS, 1979; 1987).

⁹"A ordem busca impor a todos os lugares uma única racionalidade. E os lugares respondem ao Mundo segundo os diversos modos de sua própria racionalidade. [...] A ordem global serve-se de uma população

Território usado, rugosidades espaciais e sistemas técnicos são alguns dos conceitos formulados por Milton Santos para a compreensão de determinantes, inércias, transformações, linhas de força da *produção do espaço*, resultante da construção, destruição e reconstrução das formas espaciais e funções econômico-sociais dos lugares e dos objetos técnicos fixados na paisagem. Muitas formas espaciais excedem às dinâmicas históricas e territoriais que as constituíram originalmente. Formam *rugosidades*¹⁰.

No contexto de um sistema de ações voltado para criar e recriar condições materiais de produção, capacidade de controle do território e regulação da acumulação capitalista, inéditos determinantes, sob outras formas e com diferentes meios e mediações, exigem tanto a adaptação e reabilitação de objetos técnicos antigos, quanto à criação de novos. (SANTOS, 1988b). O sentido e o alcance dessa perspectiva analítica se explicitam, de modo claro e instrutivo, na reconstituição que Santos e Silveira (2010) fazem da história do território brasileiro e descortinam, na análise, a passagem do meio natural ao meio técnico e ao meio técnico-científico-informacional.

Nos últimos decênios, o território conhece grandes mudanças em função de acréscimos técnicos que renovam a sua materialidade, como resultado e condição, ao mesmo tempo, dos processos econômicos e sociais em curso. Destacamos, aqui, as infraestruturas de irrigação e as barragens, os portos e aeroportos, as ferrovias, rodovias e hidrovias, as instalações ligadas à energia elétrica, as bases materiais das telecomunicações, além de semoventes e insumos ao solo. (SANTOS e SILVEIRA, 2010, p. 55).

Assim, o *território usado*, alicerçando a base material do modo de produzir e da especialização dos lugares, manifesta, a seu próprio modo, a divisão social, territorial e internacional do trabalho. A cada momento histórico, tal base é interrogada quanto a seu papel e a sua função em relação à totalidade do sistema que lhes atribui sentido. Pontos do território - nacional e

de objetos regidos por essa lei única que os constitui em sistema. A ordem local é associada a uma população contígua de objetos, reunidos pelo território e como território, regidos pela interação”.

¹⁰“[...] as rugosidades nos oferecem, mesmo sem tradução imediata, restos de uma divisão de trabalho internacional, manifestada localmente por combinações particulares do capital, das técnicas e do trabalho utilizados [...]. O espaço, portanto é um testemunho; ele testemunha um momento de um modo de produção pela memória do espaço construído, das coisas fixadas na paisagem criada. Assim, o espaço é uma forma, uma forma durável, que não se desfaz paralelamente à mudança de processos; ao contrário, alguns processos se adaptam às formas preexistentes enquanto que outros criam novas formas para se inserir dentro delas”. (SANTOS, 1980, p. 138).

local - são convocados a oferecer à produção aptidões específicas, *vocações regionais*, mediante nova divisão territorial articulada à expansão territorial do sistema capitalista em escala mundial. Pontos do território são mobilizados para oferecer aptidões específicas, *vocações regionais*, à produção, que se articulam à expansão territorial do sistema capitalista em escala mundial.

Além de condicionar a construção de especializações, essa nova estruturação segmenta o território. Os compartimentos mais ativos são aqueles mais aptos aos produtos exigidos pelo chamado mercado mundial. Porque é preciso ligar num único processo as parcelas do trabalho desenvolvidas em lugares distantes, impõe-se mais cooperação entre pontos do território e a circulação ganha um novo ímpeto. Alargam-se os contextos ao mesmo tempo em que as regiões perdem comando sobre o que nelas acontece, contribuindo para uma verdadeira fragmentação territorial. [...]. (SANTOS e SILVEIRA, 2010, p. 105-106).

Nessa dinâmica, o mercado externo orienta boa parcela dos recursos coletivos para a criação de infraestruturas, serviços e formas de organização do trabalho para responder às transformações estruturais da economia mundial, especialmente, do comércio exterior. Essa enorme quantidade de processos político-econômicos e espaciais se movimenta a partir do imperativo da competitividade e localização nos territórios considerados portadores de vantagens locacionais e comparativas, logo mais aptos para acolher objetos técnicos, a exemplo das instalações portuárias. Sobre os objetos técnicos, Milton Santos, assevera: a despeito da sua importância, pois capazes de sobreviver às condições históricas que lhe deram origem, objetos em si não possuem valor, não são autônomos, não se explicam por si mesmo. Resultam, necessariamente, de ações que determinam, confirmam e validam a sua existência e funcionalidade. Daí o imperativo cuidado com a tendência paisagística de tomá-los como atores¹¹.

No estado do Maranhão, a locação de instalações portuárias, associando-se, por um lado, à exploração do minério de Carajás, e, de outro, ao avanço das relações de produção capitalistas no campo, processos

¹¹Nesse quadrante, referenciada nos estudos de Milton Santos, Leite (2004, p.55) argumenta: Numa sociedade como a brasileira, que se pauta pela discriminação como norma de comportamento, de relacionamento e de estruturação, a crítica da paisagem deve necessariamente, transcender a crítica de suas formas para evidenciar o potencial que ela apresenta como indutora de certos comportamentos e relações sociais. O que se deve buscar/manter nas cidades é o valor concreto que a sociedade atribui aos seus lugares de vida, e não valores abstratos de objetos [...].

inseridos na estratégia de implantação de grandes polos agropecuários e agrominerais em territórios prioritários na Amazônia definida no II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND)¹², alterou, drasticamente, a antiga relação que a cidade de São Luís possuía com seus portos naturais e rampas de desembarque. Nessa singularidade, encontram-se importantes indicadores empíricos para o aprofundamento da reflexão sobre temporalidades históricas e renovações na materialidade do território, balizadas pelos portos e cidades como espaços estratégicos da instrumentalização e reorganização capitalista do espaço para atender a exigências atuais da divisão internacional e nacional do trabalho.

2. UNIDADE QUESTÃO SOCIAL E QUESTÃO AMBIENTAL EM CIDADES PORTUÁRIAS BRASILEIRAS: a especificidade de São Luís e o (novo) Porto Multimodal de São Luís

No Brasil, a história portuária abarca das antigas praças coloniais e imperiais de comércio, inseridas no cotidiano das cidades, com suas marinhas, rampas, portos e trapiches, aos atuais portos públicos e terminais portuários privados que resultam: a) dos progressos da arquitetura e da engenharia naval, do desenvolvimento da infraestrutura de transportes (“modais” e “intermodais”) e do uso de contêineres, entre outras inovações, b) da liberalização econômica expressa na intensa reprimarização da economia, que se faz associada ao processo de desmontagem da nacionalização industrial em prol de uma estratégia primário-exportadora, regulada internacionalmente, que concede primazia à produção para exportação de alguns produtos especializados em detrimento da fabricação de produtos para o mercado interno (PETRAS, 1997).

Trata-se de um contexto, no qual grandes *tradings* de *commodities*, armadores e operadores do transporte marítimo mediam e reforçam a dependência do Brasil em relação a agentes nacionais e internacionais que priorizam os interesses estratégicos e específicos de suas corporações. De

¹²Recorde-se que o II PND, plano formulado e concretizado, no período do Governo do general Ernesto Geisel (1975-1979), teve importância crucial na adequação dos sistemas produtivos ao socimetabolismo do capital internacional. Nesse sentido, na visão de Botelho (2017), tanto o Plano de Metas do Governo Juscelino Kubitschek (1956-1961) quanto o II PND são planos keynesianos que impõe uma forte dinâmica produtiva à economia nacional vinculando-a a economia internacional pela lógica da dependência.

fato, tais expressões e relações, dizem respeito à continuidade da dominação¹³ e do desenvolvimento do capital no qual “[...] também surgiram mecanismos completamente novos de acumulação por espoliação” (HARVEY, 2004, p.109,110).

Esse tipo de acumulação, no Brasil, impacta, no presente e relevantemente, as esferas da agricultura, da mineração e da produção energética. Vincula-se, portanto, conforme Traspadini (2016), à histórica drenagem de valor para os centros imperialistas hegemônicos em períodos diversos (a Europa; no período colonial; os Estados Unidos, no século XX e, atualmente, a China). Tal drenagem, condição essencial à dinâmica capitalista, foi acentuada no período da ditadura civil-militar mediante um determinante que não podemos deixar de levar em consideração: o aprofundamento da dependência e da subordinação via o mecanismo da dívida pública. São situações que, atualizadas, põe em foco o histórico debate sobre a especificidade do capitalismo e da dependência brasileira, considerando as atuais características de subordinação nas relações internacionais numa era de apropriação territorial pelos capitais financeiros monopolistas centrais.

Com essas determinações gerais, a renovação na materialidade do território, peculiar a atividade portuária se materializa no cais e na região portuária. Mas, esta atividade impacta, também, social e ambientalmente, segmentos sociais, territórios e o mar (baías, golfões, praias, mangues) que a acolhem ou sobre os quais incidem. Se eu considero, conforme orienta Milton Santos, que a materialidade do território envolve a necessidade de reflexão tanto sobre a racionalidade de seus objetos quanto sobre as formas de sociabilidade que eles promovem, incentiva ou desestimulam, cabe argumentar: - a relação atividade portuária, cidades e meio ambiente na particularidade brasileira e na especificidade da cidade de São Luís tende a se tornar cada vez mais complexa¹⁴.

¹³Cocco e Silva (1999) registram que tal condição tende a fortalecer a rejeição relativa dos portos, em países periféricos, na medida em que os mesmos, historicamente, se constituíram, como portas de saída das riquezas nacionais (açúcar, ouro) e portas de entrada de elementos que concretizavam e simbolizavam uma inserção dependente no sistema mundial (tráfego de escravos, pirataria), em tempos coloniais e imperiais.

¹⁴Para Monié e Vidal (2006, p. 278), “[...] o alargamento da cadeia produtiva impõe às cidades portuárias enfrentamentos complexos que vão desde questões estruturais e instrumentais do próprio cais, até o embate com questões socioeconômicas e ambientais, antes tratadas isoladamente e desconsideradas da

Na compreensão das cidades portuárias (BAUDOIN, 1999), de modo geral, desenham-se duas perspectivas distintas para a relação portos e cidades. Uma concebe o porto, mediante graus de complexidades diferenciados, como um dispositivo tecnológico de circulação de mercadorias apartado da vida e da gestão pública da cidade¹⁵. A outra, pensa a atividade portuária, mediante relação de troca e complementaridade com a cidade e como instrumento do desenvolvimento local e regional, através de planos portuários articulados a estratégias de gestão pública municipal das frentes urbano-portuárias.

A segunda perspectiva, portanto: a) Questiona a sustentabilidade de um espaço de circulação de mercadorias restrito a criação do cais e sem articulação com estratégias de desenvolvimento e políticas urbanas locais e, em contraposição a tal tendência, propõe o funcionamento do porto como instrumento de desenvolvimento local; b) Questiona o caráter privativo dos terminais portuários e, como alternativa, indica a rearticulação pública de seus arranjos político-institucionais que viabilizem o desenvolvimento em bases locais e / ou regionais; c) Questiona o isolamento do porto como estratégia de valorização de infraestruturas de circulação e, em substituição, recomenda que a atividade portuária se transforme numa preocupação da população e das instituições que organizam a vida urbana, mediante o estreitamento dos vínculos entre a gestão pública da cidade e do porto.

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.

cadeia produtiva, bem como a definição de políticas e instrumentos necessários à gestão do porto e da cidade [...]"

¹⁵Nessa tendência, destacam-se os *hub ports*. Um tipo de macroporto concentrador de carga que funciona como um nó fechado de redes técnicas que obedece a uma lógica de atração de fluxos num ponto central, favorecendo a funcionalidade técnica do trânsito, mais que a criação de valor agregado num território local. Construído longe das antigas áreas de realização da atividade portuária, se constitui num elo de uma cadeia logística que serve aos interesses comerciais de grandes empresas de importação e exportação que o vinculam a uma determinada linha de valorização industrial e o subordinam a um sistema logístico mundial (COCCO; SILVA, 1999).

Na especificidade de São Luís¹⁶, destaco o período correspondente à segunda metade do século XX, quando são criados *objetos técnicos*, resultantes e, ao mesmo passo, produtores de novos nexos históricos e espaciais entre a atividade portuária e a cidade e são convergentes à conformação de um padrão de relações marcado pelo isolamento do porto e pela disjuntiva, sempre renovada, entre a administração do território portuário e a gestão da urbana.

De fato, até o ano 1978, o Boqueirão, pedaço de terra e mar encrustado no Golfão Maranhense, distante cerca de 15 Km do Centro Antigo de São Luís, formava um território capaz de garantir a seus moradores respostas a três necessidades vitais: alimentação, moradia e trabalho. O que aconteceu com esse território que, nos depoimentos recolhidos por Santos (1984) de antigos moradores, comparece evocando saudades e perdas, a despeito das dificuldades com que se defrontavam para sobreviver e trabalhar? Um conjunto significativo de acontecimentos e experiências ligados à desapropriação e a transferência de populações, práticas que, apoiadas no escopo da Lei, tem força, no Brasil, para desfazer e refazer territórios e arrancar o habitante da sua morada.

Tratava-se de *marés de ferro*. Concretamente, resolvida a contenda entre o Maranhão e o Pará sobre a localização do complexo portuário para escoamento dos minérios de Carajás, jazida situada no Sudoeste Paraense, a Amazônia Mineração S. A. (AMZA)¹⁷, no ano de 1973, aloja seu escritório em São Luís e inicia o levantamento da situação fundiária da área na qual situava-se o Boqueirão. Entre 1979 e 1982, 2.221 e 35 ha (dois mil, duzentos e vinte e um hectares e trinta e cinco ares) foram desapropriados pela União (Decreto n. 82.242, de 11 de setembro de 1978) e destinados a, então, Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) para a construção das instalações ferroviárias e de apoio logístico daquilo que formaria o complexo: minas, estrada de ferro, Porto de

¹⁶Recorde-se que a relação de São Luís com atividade portuária remonta a construção das cidades ultramarinas da América Portuguesa. Sob essa determinação, a riqueza produzida no campo maranhense contribuiu, através de uma ordem escravocrata e senhorial, para tornar essa cidade um elo estratégico entre colônia e metrópole. Nesse contexto, portos naturais e movimentadas rampas de desembarque - um tanto atracadouro, um tanto mirante, um tanto lugar do trabalho de estiva e arrumação, um tanto lugar de *gente do povo*, como os catraieiros - materializavam espaços profundamente inseridos na vida da cidade. (SANTANA, 2010).

¹⁷Sociedade Anônima fundada, em 1970, pela CVRD, estatal federal privatizada, hoje Vale, e a U.S Steel.

Itaqui, Terminal da Ponta da Madeira e comercialização do minério de Carajás. O Porto do Itaqui, o *novo, grande e estratégico porto público*, foi construído longe da cidade. Nesse sentido, o depoimento, do então senador José Sarney, publicado no Jornal *O Estado do Maranhão* de 16 de maio de 1976, é bastante elucidativo. Diz o senador:

A eleição do porto de Itaqui como terminal de exportação do minério de ferro de Carajás e a construção da ferrovia entre a Serra e São Luís, evidencia a qualidade de estadista do Presidente Ernesto Geisel ao manter a decisão de criar nesta região um grande polo de desenvolvimento e sobrepor os interesses do país traduzidos na opção técnica, ao particularismo das polêmicas estaduais que foram tentadas. Devemos orgulhar-nos de que os destinos do País estejam confiados a mãos tão seguras [...]. Agora o desenvolvimento do Maranhão ganha nova perspectiva, que há de consolidar-se com a implantação da siderúrgica junto ao porto de Itaqui. E sinto-me feliz de ter tido, quando Governador do Maranhão, a percepção da importância decisiva desse grande ancoradouro para o progresso da nossa terra e de ter batalhado diuturnamente para assegurar sua construção.

Então, a atividade portuária passou a se desenvolver através de infraestruturas de transporte e logística, pública e privadas, articuladas ao beneficiamento e exportação de minérios e ligados aos circuitos de produção da CVRD, atual VALE, à exportação de lingotes de alumínio, ao agronegócio da soja e ao transporte de granéis líquidos, atividades não favoráveis à criação de valor agregado logístico no território local. São processos, portanto, que coligaram o estado do Maranhão na divisão territorial, regional, nacional e internacional do trabalho mediante uma tendência concentradora (FEITOSA, 1998) e, cada vez mais, reprimarizadora. Sobre o processo de reprimarização das exportações latino- americanas Rodrigues e Mesquita (2015) assim se pronunciam:

[...] o aprofundamento do processo de reprimarização das exportações imposto pelos países do bloco imperialista, como forma contra tendencial à queda nas taxas de lucro e como proposta de administração da crise estrutural. Dessa forma, esses países impõem uma nova divisão internacional do trabalho visando capitanear capital através da transferência de valor. Dessa forma, a periferia se especializa em produzir alimentos e matérias primas para os países do centro imperialista, enquanto estes produzem mercadorias com alta incorporação tecnológica. Logo, as economias centrais se desenvolvem em decorrência do subdesenvolvimento das economias periféricas, através de mecanismos de transferência de valores periferia - centro. (RODRIGUES; MESQUITA, 2013, p.3).

O Porto do Itaqui, que progressivamente se amplia e se moderniza sua, registra, progressivamente, crescimento no movimento de carga siderúrgica e de grãos, anuncia sua vocação para o transporte de granéis líquidos, visando tornar-se o principal entreposto de derivados de petróleo do Norte e Nordeste do Brasil¹⁸. No conjunto dessas alterações, salvo pesquisas mais rigorosas, não se destacam políticas e ações voltadas para a reversão da dissociação entre o desenvolvimento portuário e a vida urbana e de uma cultura partidária do estabelecimento de uma relação meramente contemplativa e paisagística da cidade com a atividade portuária.

Na minha visão, tal situação tende ao agravamento em face da implantação de um novo universo urbano-portuário segregado a ser construído a partir do Porto Multimodal de São Luís, cuja pedra fundamental, marcando o início das obras, foi lançada, pelo Governo do Estado do Maranhão, no dia 16 de março de 2018. Consoante a informações projetais, trata-se de um terminal de uso privado, com área de 2 milhões de metros quadrados, sendo 550 mil de área de proteção ambiental, próxima ao Porto do Itaqui, compreendendo seis berços (quatro na primeira fase e dois na segunda), ponte de acesso, acesso rodoferroviário e pera ferroviária. Deverá atender as regiões centro-oeste, norte e nordeste do Brasil, interligado pelas Ferrovias Norte Sul e Carajás. A primeira fase da obra deve ser concluída em quatro anos, com capacidade para movimentar anualmente: 7 milhões de toneladas de soja e milho, 1,5 milhão de fertilizantes, 1,5 milhão de carga geral e 1, 8 mil metros cúbicos de derivados de petróleo.

¹⁸Atualmente administrado pela EMAP (Empresa Maranhense Portuária), o Porto do Itaqui conta com sete berços operacionais, incluindo um novo píer petroleiro (Berço 108), inaugurado no dia 27 de março de 2018. Os berços possuem profundidades que variam de 12 a 19 metros, permitindo a atracação de navios de grande porte. É o porto mais importante do complexo portuário da Baía de São Marcos formado ainda pelo Terminal de Embarque de Minério de Ferro (e afins) de Ponta da Madeira (da VALE), do Terminal Portuário da ALUMAR, dos Terminais de Ferryboat de Ponta da Espera e Cujupe e do Terminal Pesqueiro de Porto Grande. Para o manuseio de granéis líquidos dispõe de um *pier* de atracação nos berços, 106 e 107. Parte dos equipamentos desses dois berços pertence à TRANSPETRO, subsidiária da Petrobras, e a Granel Química, do grupo norueguês Odjfeld (MARANHÃO, 2001). É acessado por duas ferrovias, a Estrada de Ferro Carajás (EFC) e a Companhia Ferroviária do Nordeste, e pela rodovia federal BR-135. Derivados de petróleo, fertilizantes, ferro-gusa e cargas em geral integram a carga movimentada nos atracadouros públicos nos anos de 2008, 2009 e 2010. No mesmo período, no berço 105, da VALE, as principais cargas movimentadas foram minérios, soja em grãos e farelo de soja. (Disponível em www.portodoitaqui.ma.gov.br/. Acesso em: 2 de julho de 2018).

Trata-se, ao mesmo passo, de uma infraestrutura portuária de uso privado que exige para a sua implantação a retirada compulsória da Vila Cajueiro, um singular território do ponto de vista étnico¹⁹ e ambiental, localizado no sudoeste da Ilha de São Luís e constituído de diversas comunidades que, desde o ano de 2003, demandam ao Estado brasileiro a criação da Reserva Extrativista de Tauá-Mirim. As comunidades demandantes são: Rio dos Cachorros, Limoeiro, Taim, Porto Grande, Vila Cajueiro, Portinho, Ilha Pequena, Embaubal, Jacamim, Amapá, e Tauá-Mirim; além dessas comunidades, que aguardam apenas o decreto de criação da Unidade de Conservação, também compõem o território, as comunidades de Estiva, Pedrinhas, Murtura, Vila Collier, Vila Maranhão, Sítio São Benedito, Mãe Chica, Vila Conceição, Camboa dos Frades.

Em termos formais, há uma década, sua viabilidade ambiental, social, e cultural já foi reconhecida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), mas a edição do decreto presidencial de criação da Reserva tem esbarrado em contradições e entraves políticos. Nesse contexto, o Grupo de Estudos Desenvolvimento, Modernidade e Meio Ambiente (GEDMMA) da UFMA propõe que

[...] se reconheça a existência dessas comunidades tradicionais que têm intensas relações com os recursos naturais da localidade, com a criação da RESEX de Tauá-mirim, importante para a reprodução social e cultural dos grupos que ali vivem, bem como, para a conservação do frágil sistema ecológico da Ilha do Maranhão, e que sejam denunciadas situações de violência relacionadas à realização de novos empreendimentos na Zona Rural II, com especial atenção à situação pela qual passa atualmente a comunidade de Cajueiro. (GEDMMA, 2014, p. 4)

Diante desses dados e reflexões não há como não recuperar e assinalar o entendimento de que a reificação das relações sociais de produção e o processo de fetichização do capital, impondo-se aos territórios, sobrevém

¹⁹ “[...] unindo diversas matrizes, principalmente a quilombola, na comunidade de Cajueiro existe a ruína do Terreiro do Egito, que é reconhecido como um dos terreiros mais antigos do Brasil pelos praticantes das religiões de matriz africana. Lugar que simboliza a resistência centenária de um povo, conforme nos revelam as memórias do Pai Euclides, pai-de-santo de grande notoriedade para além da Ilha do Maranhão, o Morro do Egito, em Cajueiro, servia nos idos da colônia “até de quilombo, alguns negros que vinham fugidos de Cururupu, Guimarães, passavam por lá embarcados [...] que nêgo que se jogava no mar [...] por conta da opressão, de não querer se submeter a essa coisa toda né [...]” (Entrevista com Pai Euclides, 30.10.2014)”. (GEDMMA, 2014, p. 5)

na desumanização do homem e na degradação de bens naturais e culturais. No domínio da atividade portuária, com suas expressões, interações e contradições conformadas, de modo uno, por elementos naturais e trabalho humano, registra-se a impossibilidade de dissociação entre questão ambiental e questão social. São determinações gerais que ao ganharem conteúdo histórico, no *território usado* no qual será instalado o Porto Multimodal de São Luís, inclui Cajueiro - assim como já acontecera com Boqueirão - na lista de conflitos, violência, exploração, devastação e miséria, circunstâncias históricas específicas, mas com conexões internas do capitalismo internacional, próprias a expansão capitalista na Amazônia e no estado do Maranhão²⁰.

CONCLUSÃO

Por fim, concluo sobre a necessidade e relevância de aprofundamento dos estudos críticos sobre expressões e efeitos sociais e ambientais do divórcio cidade-porto, dando ênfase ao fato de que esta separação guarda, também e fortemente, relação ao grau de extraterritorialidade administrativa em relação à cidade e ao papel assumido pela atividade portuária na dinâmica local, estadual, regional e mundial. Nessa direção, um dos eixos de problematização deve focar a contingência de que as atividades portuárias, em curso, tendem a tornarem-se, cada vez mais autônomas, pois, vistas como portadoras de uma suposta vida própria da qual emergem autoridades e modelos de gestão específicos. Essa tendência indica que a atividade portuária permanece escapando da intervenção de sujeitos

²⁰É relevante sublinhar que a associação entre questão social e questão ambiental pode ser reconstituída, no plano da análise, considerando-se a totalidade da atividade portuária no Brasil. Nesse sentido, o Complexo de Suape, situado na Região Metropolitana de Recife no estado de Pernambuco, também “[...] é um bom exemplo da fórmula imbatível do capitalismo brasileiro, cujos protagonistas, em sua maioria, são ferrenhos defensores da “livre iniciativa”, traduzida dessa forma: o financiamento é público, os lucros são privados e os custos advindos das externalidades negativas vão para o poder público. Expansão sem planejamento, crescimento econômico baseado em um “modelo predador” não inclusivo e devastação ambiental com indústrias sujas continua sendo marcas do complexo de Suape. A atração por indústrias altamente agressoras ao meio ambiente, aliada à expulsão de uma população de mais de 15.000 famílias nativas, enseja uma ampla discussão sobre que tipo de desenvolvimento queremos, além de respostas para questões como: para quê? E para quem?”. (COSTA, 2014, p.37).

políticos preocupados com seus efeitos deletérios e da gestão pública da cidade.

Nesse âmbito, a afirmação de São Luís como *cidade portuária*, assentada nos marcos das transformações contemporâneas no estado do Maranhão, principalmente no Porto de Itaqui e no (futuro) Porto Multimodal de São Luís, requer a análise crítica (teoria e empiria) da implantação dessas estruturas portuárias como resultado do estágio atual do desenvolvimento do capital e da divisão territorial do trabalho em termos mundiais e seus desdobramentos em descontinuidades nas feições regionais e social-territoriais de sociedades concretas. Então, mais uma vez, afirmo que essa cidade reúne expressões, questões e desafios decorrentes da lógica da apropriação restrita dos benefícios e ampla socialização dos custos dos empreendimentos portuários nas regiões periféricas do capitalismo.

REFERÊNCIAS

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

BOTELHO, R. E. P. O **feichismo da proletarização na agricultura**: uma análise da produção de soja em Balsas/MA. Tese (Doutorado em Políticas Públicas), São Luís: UFMA, 2017.

BRANDÃO, M. A. (Org) **Milton Santos e o Brasil**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2004.

CLAVAL, P. Milton Santos e o pensamento radical. In: BRANDÃO, M. A. (Org). **Milton Santos e o Brasil**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2004.

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

COSTA, H. S. Impactos do Complexo Industrial Portuário de Suape na Região Metropolitana de Recife. In: CIDADES, indústrias e os impactos do desenvolvimento brasileiro. Caderno de debates 3. FASE. Rio de Janeiro: set. de 2014.

CUNHA, Í. Conflito ambiental em águas costeiras: Relação porto - cidade no Canal de São Sebastião. **Ambiente & Sociedade**, v. 6, n. 2, jul./dez. 2003.

FEITOSA, R. M. M. **Tendências da economia mundial e ajustes nacionais e regionais**. Dissertação (Mestrado em Políticas Públicas)- UFMA, São Luís, 1998.

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 - Brasil**. São Luís: UFMA: 2014.

HARVEY, David. **O “Novo” Imperialismo: acumulação por espoliação**. Socialist Register 2004. Disponível em: http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/social/2004pt/05_harvey.pdf. Acesso em: 28 de junho de 2018.

HOYLE. B. S. **The Por-City Interfaces**. Geoforum. 1989.

LEFEBVRE. H. **La production de l' espace**. Paris: Anthropos, 1974.

LEITE, M. A. F. P. Mas, se lugar nos engana, é por conta do mundo. In: BRANDÃO, M. A. (Org). **Milton Santos e o Brasil**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2004.

LOPES, J. B. et all. **Transformações Contemporâneas e o Sistema de Controle Social nas Relações Campo e Cidade: trabalho, luta social e prática do Serviço Social no Maranhão**. (Projeto de Pesquisa). São Luís: UFMA/DESES, 2006.

MÉSZÁROS, I. **Produção destrutiva e Estado capitalista**. São Paulo: Ensaio, 1989.

MONIÉ, Frederic e VIDAL, Soraia. M. do S. C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, v. 40, n. 6, 2006.

PETRAS, J. Os fundamentos do neoliberalismo. In: RAMPINELLI, Waldir J.; OURIQUES, Nildo D. (orgs). **No fio da navalha: crítica das reformas neoliberais de FHC**. São Paulo: Xamã, 1997.

RODRIGUES, M. P.; MESQUITA, B. A. de. **Crise, Dependência e Superexploração do Trabalho**. In: JORNADA INTERNACIONAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS, 6., 2013, São Luís. **Anais ...** São Luís: UFMA, 2013.

SANTANA, R. N. do N. A cidade a ver navios: notas sobre transformações contemporâneas no Maranhão e questões pertinentes à afirmação de São Luís como *cidade portuária*. In: ABEPSS, 12., 2010, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro, 2010.

SANTOS, M. E. dos. **Nas marés do ferro**: repercussões sociais do Programa Grande Carajás para os setores populares do Maranhão - pauperização e miséria. Dissertação (Mestrado)-UFC, Fortaleza, 1984.

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

_____. **Por uma Geografia Nova**. São Paulo: Hucitec; Edusp, 1988a.

_____. **Técnica Espaço Tempo**: globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Hucitec, 1988b.

SANTOS, M. e SILVEIRA, M. L. **Território e sociedade no início do século XXI**. São Paulo: Editora Record, 2010.

TRASPADINI, R. S. **Questão agrária, imperialismo e dependência na América Latina**: a trajetória do MST entre novas-velhas encruzilhadas. Tese (Doutorado)- UFMG/FAE, Belo Horizonte, 2016.