

O COMPLEXO PORTUÁRIO DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO NA ECONOMIA CONTEMPORÂNEA: indicações para debate

THE PORT COMPLEX OF SÃO LUÍS DO MARANHÃO IN THE CONTEMPORARY ECONOMY: indications for debate

EL COMPLEJO PORTUARIO DE SÃO LUIS DO MARANHÃO EN LA ECONOMÍA CONTEMPORÂNEA: indicaciones para el debate

Antonio José de Araújo Ferreira

Doutor em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo – USP. Professor do Departamento de Geociências da Universidade Federal do Maranhão – UFMA e do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional da Universidade Estadual do Maranhão – UEMA.
antonio.jaf@ufma.br / <http://orcid.org/0000-0002-8321-4156>

Recebido: 21/06/2021; Aceito: 12/09/2021; Publicado: 18/10/2021.

RESUMO

A evolução da humanidade tem, nos equipamentos portuários, uma possibilidade de análise. Nos últimos 40 anos, a qualidade e a capacidade das embarcações, somadas à situação geográfica e ao nível de equipamento dos portos, indicam sua importância por ser o meio preferencial para o comércio mundial e indução do desenvolvimento nacional e regional. O artigo objetiva analisar como a situação geográfica favorável em relação às áreas produtoras e aos mercados consumidores, aliada à logística e às condições naturais, tornam o Complexo Portuário de São Luís um equipamento essencial para a integração regional do Nordeste brasileiro à hodierna economia mundial. Para tanto, leva-se a efeito o materialismo histórico em que se utilizaram: levantamento bibliográfico, cartográfico e documental; análise, seleção e tabulação de dados e informações obtidas; duas visitas técnicas à sede da Emap (Empresa Maranhense de Administração Portuária); 12 etapas de campo; e diálogos em eventos científicos. O Porto do Itaqui foi instituído em 1974 e classificado como organizado em 1994, enquanto o Complexo Portuário de São Luís remonta a 2004, onde se sobressaem o citado porto organizado e os terminais de Uso Privado da Alumar e da Vale S/A, a partir das *commodities* agrícolas e minerais que, na contemporaneidade, fazem a economia maranhense girar. Esse complexo portuário tem registrado incremento na movimentação de cargas, ampliação em sua hinterlândia e crescimento em sua posição no sistema portuário brasileiro, mas ainda depende da demanda do mercado internacional; seus investimentos possuem reduzido efeito multiplicador no estado e pouca ênfase na dimensão ambiental e social que a questão impõe.

Palavras-chave: Economia; Porto; Maranhão; Debate.

ABSTRACT

The evolution of humanity has a possibility of analysis in port equipment. In the last 40 years, the quality and capacity of vessels, added to the geographical situation and level of equipment of the ports, indicate its importance as it is the preferred means for world trade and induction of national and regional development. The article aims to analyze how the favorable geographic situation in relation to producing areas and consumer markets, combined with logistics and natural conditions, make the São Luís Port Complex essential equipment for the regional integration of the Brazilian Northeast into today's world economy. To do so, it is considered the historical materialism in which were used: bibliographic, cartographic and documentary survey; analysis, selection and

tabulation of data and information obtained; two technical visits to Emap's headquarters (Empresa Maranhense de Administração Portuária); 12 field stages; and dialogues at scientific events. The Port of Itaqui was established in 1974 and classified as organized in 1994, while the Port Complex of São Luís dates back to 2004, where stand out the aforementioned organized port and the Private Use terminals of Alumar and Vale S/A, from agricultural and mineral commodities that, in contemporary times, make the Maranhão economy move. This port complex has registered an increase in cargo handling, expansion in its hinterland and growth in its position in the Brazilian port system, but it still depends on the demand of the international market; its investments have a reduced multiplier effect in the state and little emphasis on the environmental and social dimension that the issue imposes.

Keywords: Economy; Port; Maranhão; Discussion.

RESUMEN

La evolución de la humanidad tiene, en los equipamientos de los puertos, una posibilidad de análisis. En los últimos 40 años, la calidad y la capacidad de los buques, sumadas a la situación geográfica y al nivel de equipamiento de los puertos, indican su importancia por ser el medio preferencial para el comercio mundial y inducción del desarrollo nacional y regional. El artículo tiene como objetivo analizar cómo la situación geográfica favorable en relación a las zonas de producción y a los mercados de consumo, aliada a la logística y a las condiciones naturales, convierten el complejo portuario de São Luís en un equipamiento esencial para la integración regional del Nordeste brasileño a la economía mundial actual. Para esto, se tiene el materialismo histórico en que se utilizaron: encuesta bibliográfica, cartográfica y documental; análisis, selección y tabulación de datos e información obtenidas; dos visitas técnicas a la sede de Emap (Empresa Maranhense de Administração Portuária); 12 etapas de campo; diálogos en eventos científicos. El Puerto de Itaqui fue instituido en 1974 y clasificado como organizado en 1994, mientras que el Complejo Portuario de São Luís remonta a 2004, donde se sobresalen el citado puerto organizado y las terminales de uso privado de Alumar y de Vale S/A, a partir de las commodities agrícolas y minerales que, hoy, hacen girar la economía de Maranhão. Ese complejo portuario ha registrado un aumento en el movimiento de carga, ampliado su hinterland y elevado su posición en el sistema portuario brasileño, pero aún depende de la demanda del mercado internacional, sus inversiones tienen reducido efecto multiplicador en el estado y poca énfasis en la dimensión ambiental y social que la cuestión impone.

Palabras clave: Economía; Puerto; Maranhão; Debate.

INTRODUÇÃO

Os transportes marítimos acompanham a evolução da humanidade, tendo papel fundamental na escolha de sítios e na produção do espaço em diversas partes do mundo, o que foi ampliado pelo processo de colonização desencadeado pelos países europeus a contar do século XVI, e dependia da qualidade e capacidade das embarcações, assim como da posição e nível de equipamento dos portos (ANDRADE, 1986). Em se tratando do Brasil, as primeiras instalações portuárias serviam ao embarque e desembarque de colonos, escravos e mercadorias. Com o desenvolvimento de um modelo primário-exportador, relevaram-se os portos que escoavam a produção derivada dos ciclos econômicos (pau-brasil, cana-de-açúcar, ouro, etc.). Portanto, os portos seguiam uma lógica de drenagem, de escoamento da produção das hinterlândias regionais que se constituíam. A movimentação

portuária, por conseguinte, refletia e reforçava as áreas coloniais que se conectavam com a modernização comercial europeia encabeçada pela Coroa portuguesa.

À medida que a exploração e povoamento avançavam na América portuguesa, verifica-se que a maioria das cidades do Brasil se desenvolvia no entorno das instalações portuárias construídas para o escoamento da produção de suas áreas de influência, o que acompanhou a evolução tecnológica e o gradativo aumento da “rapidez e capacidade de carga dos veículos para transportar grandes volumes e pesos” (ANDRADE, 1986, p. 109).

Com um litoral de 7.491 km de extensão, junto ao Oceano Atlântico, o Brasil possuía “em 1938, 28 portos, dos quais 5 fluviais e 4 postos aduaneiros” (ANDRADE, 1978, p. 63). Hoje, seu Sistema Portuário é composto por 37 portos públicos e mais de 40 terminais privativos. Esse sistema é responsável por mais de 90% da movimentação de carga realizada com o mercado internacional, como também participa, de forma efetiva, da intermodalidade da movimentação de carga em seu interior (ARAÚJO, 2013).

Segundo a Organização Mundial do Comércio (OMC), o volume do comércio cresceu, de 1990 a 2004, quase três vezes mais que o Produto Interno Bruto (PIB) de suas nações signatárias. De acordo com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, em 2003, 60% do volume do comércio mundial de bens tangíveis ocorre no Hemisfério Norte, entre os paralelos 30 e 60, no sentido Leste-Oeste (GALVÃO, 2009), implicando que os portos do Hemisfério Sul são secundários no sistema marítimo internacional (MONIÉ; VIDAL, 2006). Tal situação foi especialmente acelerada com a entrada da China na OMC, em 2001, evidenciando a importância dos portos marítimos por serem o meio preferencial para o comércio exterior e elemento-chave na determinação da competitividade dos preços dos produtos nacionais e indução do desenvolvimento regional (COHEN; RICHARD, 2005; MASIERO, 2007).

Em momento recente de crescimento econômico mundial, registrou-se que:

O modal marítimo, em 2018, foi responsável por 89% da movimentação portuária brasileira, em toneladas, ou 75%, quando se considera o valor da movimentação em dólares. Dessa forma, o sistema portuário representa importante parcela das relações comerciais brasileiras, sendo relevante avaliar os aspectos que condicionam a performance das exportações, das importações e dos fluxos de cabotagem do País (BRASIL, 2019, p. 12-13).

Dessa maneira, emerge a atual relevância do Sistema Portuário do Brasil nas relações comerciais internacionais (CNI, 2012; MARANHÃO, 2014), que deve estar aliada à necessidade da sua modernização para atender às demandas cada vez mais exigentes, incluindo os aspectos da produtividade, qualidade de vida e meio ambiente. Nesse caso, o artigo objetiva analisar como a situação geográfica favorável em relação às áreas produtoras

e aos mercados consumidores, aliada à logística e às condições naturais, tornam o Complexo Portuário de São Luís um equipamento essencial para a integração regional do Nordeste brasileiro à hodierna economia mundial. Ressalta-se que este trabalho derivou do projeto de pesquisa intitulado “Dinâmica e perspectivas do Itaqui: de ‘sonho’ a porto de integração regional brasileiro na economia mundial contemporânea”, fomentado pela Fundação de Apoio à Pesquisa e ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Maranhão (Fapema).

Em se tratando de método de interpretação, optou-se pelo materialismo histórico, haja vista o reconhecimento das dimensões tanto do espaço quanto do tempo (SANTOS, 1996), as quais se concretizam numa relação sociedade-espaço derivada da lógica do capital articulada e materializada com os interesses do Estado. Com efeito, utilizaram-se os seguintes procedimentos: a) pesquisa indireta em que se incluíram o levantamento bibliográfico (livros, periódicos, monografias, dissertações, teses e informações disseminadas via internet), o documental (dispositivos legais, projetos e planos de governo, relatórios técnicos e fontes estatísticas), além do cartográfico (mapas e fotografias aéreas); b) duas visitas técnicas à Emap, almejando o levantamento de dados e informações; c) 12 etapas de campo em equipamentos do Complexo Portuário de São Luís, visando à observação direta intensiva, entrevistas e registro fotográfico; d) análise, seleção, tabulação e interpretação dos dados e informações obtidas; e) participação em quatro eventos técnico-científicos atinentes à temática portuária.

Por conseguinte, o conteúdo a seguir foi dividido em cinco itens: a instituição do Porto Organizado do Itaqui e do Complexo Portuário de São Luís; o Programa Grande Carajás e os terminais de Uso Privado da Vale e da Alumar; as *commodities* fazem a economia maranhense girar; perspectivas do Complexo Portuário de São Luís; e conclusões.

A INSTITUIÇÃO DO PORTO ORGANIZADO DO ITAQUI E DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE SÃO LUÍS

Após o auge e o declínio econômico relativo às culturas do algodão (1755-1846) e da cana-de-açúcar (1846-1889), à indústria têxtil (1890-1920) e ao babaçu (1920-1940), o Maranhão registra novo crescimento devido às demandas de minério de ferro, do alumínio/alumina e da soja no mercado internacional (FERREIRA, 2008). Tais demandas exigiram melhorias no Porto do Itaqui (entregue em 1974) e nos terminais de Uso Privado da Alumar (inaugurado em 1984) e da Vale S/A (começou a operar em 1985). Isso porque,

desde o início da década de 1990, o Porto do Itaqui é considerado um Porto Organizado, o que está respaldado pela Portaria-MT n° 238/1994 (MARANHÃO, 2013), que foi corroborada pelo Decreto Federal de 25 de julho de 2005. De acordo com a Lei Federal n° 12.815/2013, Porto Organizado é o bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de Autoridade Portuária.

De acordo com Mallas (2009), tal classificação também resultou de um crescimento expressivo do volume de cargas no Porto Organizado do Itaqui e nos terminais da Alumar e da Vale, que passou de 2.613.000 t, em 1985, para 49.468.000 t, em 1996.

O supracitado volume de cargas concorreu para que, por meio do Convênio de Delegação n° 016/2000, que envolveu a União por intermédio do Ministério dos Transportes e do Governo do Maranhão, com a interveniência da Codomar, a partir de fevereiro de 2001, a Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap) passasse a administrar e explorar o Porto do Itaqui, o terminal de São José de Ribamar, os terminais de *ferryboat* da Ponta da Espera (em São Luís) e do Cujupe (em Alcântara), o terminal pesqueiro do Porto Grande, além dos terminais de uso privado de Ponta da Madeira, pertencente à Vale S/A, e o da Alumar (BRASIL, 2018), os quais integram o Complexo Portuário de São Luís.

Complexo Portuário, portanto, é entendido como:

Um Porto Organizado ou um conjunto constituído por, pelo menos, um Porto Organizado e pelas instalações privadas situadas em suas proximidades, que concorram com o Porto Organizado pela movimentação de cargas e/ou que compartilhem com este os acessos terrestres e/ou aquaviário (BRASIL, 2018, p. 3).

A importância do Porto do Itaqui encontra base inicial em sua excelente situação geográfica (Figura 1). Segundo o Regulamento de Exploração do Porto Organizado do Itaqui e Terminais Delegados - REPOITD, a área do Porto Organizado do Itaqui compreende:

I - as instalações portuárias terrestres, que abrangem todos os cais, piers de atracação e de acostagem, armazéns, edificações em geral, vias de circulação internas rodoviárias e ferroviárias, os terrenos ao longo desta poligonal, incluindo algumas áreas molhadas ao Patrimônio da União, nos termos estabelecidos na Poligonal MLCAFG6HJ; II - as instalações portuárias marítimas, que abrangem as obras portuárias marítimas, inclusive as de proteção e de infraestrutura de acesso aquaviário, tais como o canal de acesso e bacia de evolução, nos termos estabelecidos na Poligonal ABCD (MARANHÃO, 2014a).

Figura 1 – Situação geográfica do Maranhão em relação a portos selecionados, 2019



Fonte: FERREIRA (2008).

Convém ressaltar que, a citada poligonal do Porto do Itaqui limita-se com o Distrito Industrial de São Luís,

no litoral oeste da Ilha (Baía de São Marcos), a 11 km do centro da capital maranhense. O espaço ocupado pela EMAP (Empresa Maranhense de Administração Portuária) ocupa uma área superficial de 5.100.000 m². O Porto do Itaqui localiza-se entre os paralelos 02°34'S e 02°36'S e os meridianos 44°21'W e 44°24' W, próximo ao limite entre as regiões Nordeste e Norte do País. A referida área está inserida no módulo “G” da ZI-3 (Zona Industrial 3) do município de São Luís, conforme Leis Municipais n° 3.253/1992 e 4.669/2006, que dispõem sobre o uso e ocupação do solo, e o Plano Diretor Municipal (EMAP, 2018)¹.

O PROGRAMA GRANDE CARAJÁS E OS TERMINAIS DE USO PRIVADO DA VALE E DA ALUMAR

De acordo com Ferreira (2008), a política regional denominada Programa de Desenvolvimento Integrado da Amazônia Oriental derivou do II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975-1979) no intuito de implantar projetos destinados exclusivamente à mineração, metalurgia, agropecuária e reflorestamento.

Nessa política regional, destaca-se o Programa Grande Carajás - PGC, que foi criado em 19/11/1980, enquanto uma

¹ Disponível em: <<http://www.portodoitaqui.ma.gov.br/porto-do-itaqui/localizacao>>. Acesso em: 08 set. 2018.

| Antonio José de Araújo Ferreira |

[...] estratégia do Estado para exploração mineral em grande escala [...], endossando a proposta da CVRD que, em face da exaustão e alto custo das jazidas de Minas Gerais, estava interessada em diversificar a produção e construir um gigantesco corredor de exportação no Norte do país, processo que permitiu a sua transnacionalização (BRASIL, 1995, p. 96).

O Programa Grande Carajás passou, assim, a analisar, acompanhar e conceder incentivos fiscais aos projetos interessados no espaço geoeconômico de Carajás, priorizando, como zonas industriais: Barcarena, Marabá e Serra de Carajás, no Pará; e Açailândia e São Luís, no Maranhão. Neste último, o PGC implicou na construção, no início dos anos 80 do século XX, da estrada de ferro que atualmente abrange 23 dos 108 municípios inseridos na área maranhense da Amazônia Legal.

Para a devida vinculação com o equipamento portuário em tela, ressaltam-se os empreendimentos de Ferro Carajás, que são do encargo da Vale S/A e o do Consórcio de Alumínio do Maranhão (Alumar), os quais têm diferentes características, tempos de instalação e maturação, bem como se enquadram como *commodities*.

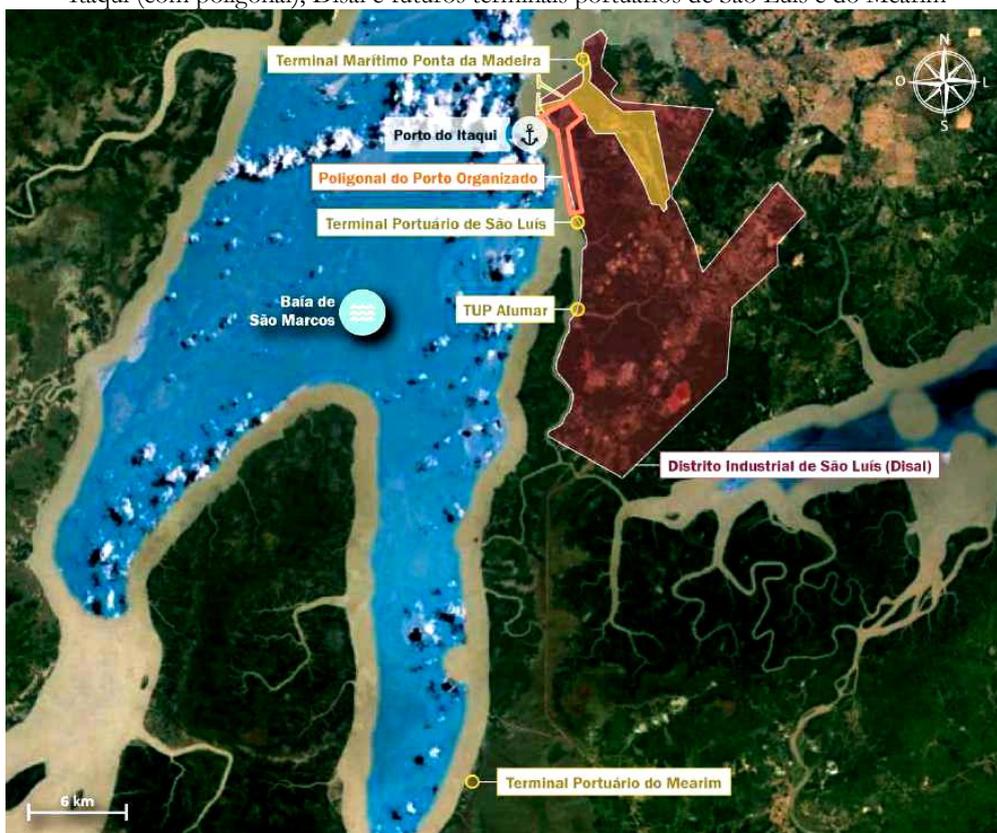
O Projeto Ferro Carajás foi instalado pela então Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e incluiu 3 subprojetos: 1) exploração das minas em Serra dos Carajás, no Pará; 2) implantação da Estrada de Ferro Carajás (EFC), que percorre 892 km desde a mina até o terminal, em São Luís, sendo 685 km em território maranhense; 3) exportação do minério de ferro por meio do Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, o que revela que a estratégia do Estado brasileiro consistia em instalar “portos” especializados (CVRD e Alumar) próximos a um tradicional, isto é, o do Itaqui (COSTA, 1995).

O Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (TMPM) está localizado às margens da Baía de São Marcos e ao lado do Porto do Itaqui (Figura 2); a C.A. n° 004/93 dispõe que pertence à empresa Vale S/A, sendo constituído na atualidade por três píeres de acostagem (I - 490 m, inaugurado em 1985; III - 640 m, começou a operar em 2004; IV - 960 m, com início em 2012), com profundidade limitante média de 23 m, de maneira que o “TMPM está apto a receber navios mineraleiros da classe *Valemax*, que possuem 362 m de comprimento, 65 m de boca e calado carregado de 23 m. Tais embarcações têm capacidade para transportar até 400 mil t de porte bruto” (BRASIL, 2018, p. 30). Esse terminal, assim, é especializado em movimentação de minério de ferro. Convém ressaltar que, em decorrência da gradativa ampliação dos píeres do TMPM, a capacidade de exportação de minério de ferro e manganês aumentou em “mais de 160 vezes”, haja vista que passou de 678 mil toneladas ao ano, em 1985, para 112 milhões t/ano, em 2014 (VALE, 2018)².

² Disponível em: <<http://www.vale.com/brasil/PT/business/logistics/Paginas/default.aspx>>. Acesso em: 18 ago. 2018.

| Antonio José de Araújo Ferreira |

Figura 2 – Localização dos terminais de Uso Privado (Alumar e Ponta da Madeira – Vale S/A), Porto do Itaqui (com poligonal), Disal e futuros terminais portuários de São Luís e do Mearim



Fonte: BRASIL (2018).

Tal empreendimento integra o Sistema Norte de Logística da Vale S/A. Para tanto, foi necessário um investimento total de US\$ 2,9 bilhões, em que 10% se destinaram à infraestrutura, 14% ao porto, 20% às minas e 56% à EFC (KATZ; LIMA, 1994).

Atualmente, a Estrada de Ferro Carajás é articulada aos 226 km da Ferrovia Norte-Sul, os quais interligam Açailândia e Imperatriz a Estreito, possibilitando que sejam alcançadas as terras produtoras de grãos da macrorregião Centro-Oeste, e as do sul do Maranhão, conformando um corredor de exportação, cujas referências passaram a ser a cidade de Balsas e o polo guseiro de Açailândia/Imperatriz/Santa Inês. Foi baseado nessa estratégia que o Governo do Maranhão instituiu, no final dos anos 1980, os distritos industriais de São Luís, Rosário, Santa Inês, Pequiá (Açailândia), Imperatriz, Balsas e Bacabal. Cumpre ressaltar que somente os dois últimos localizam-se fora da área de influência direta da mencionada ferrovia, bem como, a partir desse empreendimento, 23 municípios maranhenses se tornaram mais dinâmicos em termos de investimentos econômicos e atração demográfica. Isso concorreu para que cidades como Santa Inês e Açailândia, além de Imperatriz, registrassem crescimento expressivo em âmbito estadual (FERREIRA, 2017).

Em função da logística existente e da demanda no mercado internacional, a Vale

S/A inaugurou, em março de 2002, uma usina de pelotização que se localiza no Distrito Industrial de São Luís e, para tanto, alocou investimentos que totalizaram US\$ 408 milhões a fim de entrar em operação o maior forno para queima de pelotas do mundo. Essa, quando somada às demais unidades da empresa em questão, concorreu para que respondesse por 30% da produção global de pelotas.

O segundo empreendimento resultou da fusão em forma de consórcio da Alcoa do Brasil S.A. (filial da *Aluminium Company of America*, com sede em *Pittsburg* - Estados Unidos, detentora de 60%) e a *Billington Metais S.A.* (subsidiária da *Royal Dutch Shell*, sediada na Inglaterra, responsável pelos 40% restantes), equivalendo a um investimento de US\$ 1,5 bilhão para a produção de 500.000 t/ano de alumina e 235.000 t/ano de alumínio, tornando a Alumar “um dos maiores complexos integrados de alumina e alumínio do mundo, o que no todo, relevou a posição da matriz no mercado internacional de alumínio e alumina” (FERREIRA, 1996, p. 245).

Para tanto, foi necessário construir o Terminal de Uso Privado da Alumar, às margens do Estreito dos Coqueiros (a profundidade média no local é de 13 m e o calado máximo recomendado é de 11,58 m), aproximadamente 10 km ao sul do Porto do Itaqui, e que foi inaugurado em julho de 1984 (Figura 2). De acordo com a C.A. nº 003/94, o mencionado terminal está sob o encargo da Alcoa Alumínio S.A. - Billiton Metais e Alcan, em que atracam navios graneleiros em um cais que atualmente tem 480 m de comprimento e 20 m de largura, o qual é dividido em: berço 1, destinado ao embarque de alumina e ao desembarque de soda cáustica e de óleo combustível; e o berço 2, em que ocorrem as operações de desembarque de bauxita e de carvão (BRASIL, 2018).

A importância desse investimento da Alumar pode ser aferida com base nos recursos investidos nas cidades de porte médio do Nordeste em 1980, pois, de um total de Cr\$ 234.848.500 milhões, 95,05% concentraram-se na capital maranhense, bem como 69,63% de tudo que foi investido - Cr\$ 320.593.500 milhões - em projetos econômicos na citada macrorregião (SERRA; ZANCHETTI, 1986), implicando que, na primeira metade da “década perdida”, mais precisamente em 1984, em São Luís, localizou-se o até então “investimento privado mais vultoso já feito” no país (BRASIL, 1995, p. 96).

No discurso, esses empreendimentos econômicos colocaram o Maranhão em um

[...] processo de industrialização definitivo, em escala multinacional, o que é garantido, em escala mundial, por vários séculos, em decorrência da presença abundante de minérios, da hidrelétrica de Tucuruí, da riqueza florestal e da infra-estrutura representada por ferrovia, porto, rios, e rodovias, fazendo com que Carajás passe a integrar o desenvolvimento industrial mundial e São Luís se constitua na ponta de lança desse processo [...] com o agravante de que há [...] maior espaço para dispersar a poluição e quantidade abundante de mão-de-obra

barata (GISTELINCK, 1989, p. 132).

Esses empreendimentos, porém, concorreram principalmente para que as margens da Estrada de Ferro Carajás fossem desmatadas em função da valorização das terras, exploração predatória de madeira e instalação de projetos agropecuários (AB'SÁBER, 2004). Além disso, o fato de a empresa Vale S/A aplicar aproximadamente 8% de seu lucro líquido em benefício dos municípios que têm parte de sua superfície abarcada pelo traçado da EFC repercutiu no número de municipalidades, uma vez que, das 23 beneficiadas atualmente, dez são antigas (Anajatuba, Arari, Bom Jardim, Itapecuru-Mirim, Monção, Pindaré-Mirim, Santa Inês, Santa Rita, São Luís e Vitória do Mearim), uma foi instituída em 1981 (Açailândia) e outra em 1988 (Miranda do Norte), enquanto 11 (47,83%) o foram em 1994 (Alto Alegre do Pindaré, Bacabeira, Buriticupu, Bom Jesus das Selvas, Cidelândia, Igarapé do Meio, Itinga do Maranhão, São Francisco do Brejão, São Pedro da Água Branca, Tufilândia e Vila Nova dos Martírios). Por utilizarem tecnologia avançada e as exportações serem direcionadas para o mercado internacional, tais empreendimentos “não amenizam a questão do emprego; pelo contrário, ao atraírem fortemente o homem do campo em busca de meios de sobrevivência, e ao desapropriarem milhares de famílias de posseiros, contribuem para agravar mais os problemas urbanos” (UFMA/SUDAM, 1990, p. 32), cujas referências são Açailândia, Imperatriz, Santa Inês e São Luís.

AS *COMMODITIES* FAZEM A ECONOMIA MARANHENSE GIRAR

A mencionada ascensão no total de cargas, entre 1985 (2.613.000 t) e 1996 (49.468.000 t), no Complexo Portuário de São Luís, continuou uma vez que, no ano 2000, a referida saltou para 58.551.000 t, enquanto em 2007 correspondeu a 98.808.000 t, o que implica em incremento de 3.681,4% no período de 1985 a 2007 (BRASIL, 2012). Tal aumento decorreu do início das exportações vinculadas aos investimentos do PGC a partir da operação nos terminais de Uso Privado da Alumar (alumina e alumínio, em 1984) e da Vale (minério de ferro, em 1985), bem como ao embarque de soja (o primeiro foi em 17/07/1992) via Porto Organizado do Itaqui, o que está associado à ampliação da demanda dessas *commodities* no mercado internacional. Essa ascensão das exportações, todavia, é subordinada às oscilações de preço no comércio mundial.

Tal comportamento, assim, sofreu decréscimo no período entre 2001 e 2009, pois: “A quantidade total de carga movimentada no porto organizado diminuiu cerca de 23%. Boa parte dessa queda ocorreu devido à redução na movimentação de granéis sólidos, que passou de 9,8 milhões de toneladas, em 2003, para 5,2 milhões em 2009” (BRASIL, 2012,

p. 32). Essa diminuição também resultou dos impactos da crise mundial de 2008 (HARVEY, 2011) que reduziu a importação (capitançada pela China) das *commodities* agrícolas (soja, predominantemente) e minerais (minério de ferro e alumínio), concorrendo para férias coletivas e demissão nas áreas produtoras de grãos do sul e leste maranhenses, assim como nas plantas industriais da Vale S/A (a usina de pelotização foi desativada) e Alumar, guserias (fecharam os empreendimentos da Margusa S/A, em Bacabeira, da Fergumar, em Açailândia, e da Companhia Siderúrgica do Maranhão, em Pindaré-Mirim, assim como a Gusa Nordeste, Viena, Pindaré e Guarani passaram a operar com capacidade produtiva de 30%), e respectivas cadeias produtivas³.

Antes da crise mundial de 2008, Campos Neto (2006) analisou 24 portos marítimos do país com movimento superior a US\$ 10 milhões por ano, em termos de produtos exportados e importados, de acordo com a Secex e com base nos anos de 2002 e 2003, abrangendo os de Antonina, Aracaju, Aratu, Belém, Fortaleza, Imbituba, Itajaí, João Pessoa, Maceió, Manaus, Natal, Niterói, Paranaguá, Pecém, Recife, Rio de Janeiro, Rio Grande, Salvador, São Francisco do Sul, São Luís (incluindo os terminais privados da Vale e da Alumar, bem como o Porto Organizado do Itaqui), Sepetiba, Suape, Santos e Vitória. Nesse estudo, foram relevados os seguintes critérios: 1) hinterlândia, ou seja, área de influência de cada porto a partir de seu uso (movimento de comércio exterior) pelo número de unidades da Federação - primária, secundária e terciária; 2) porte de cada porto em função dos valores de comércio internacional (exportações e importações) - pequeno (até US\$ 500 milhões), médio (acima de US\$ 500 milhões até US\$ 5 bilhões) e grande (acima de US\$ 5 bilhões); 3) classificação dos produtos por setores industriais; 4) participação do comércio internacional de cada porto no PIB nacional; 5) classificação dos portos em nacional, regional ou local.

Segundo Campos Neto (2006), o *ranking* final revelou que o porto de São Luís era de porte médio; sua hinterlândia abarcava o próprio Maranhão e o Pará (hinterlândias primárias), além do Tocantins (hinterlândia terciária); 11 estados o utilizavam para efetivar transações comerciais, ficando em 15ª posição entre os 24 do país; todavia, em relação aos demais do Nordeste, ficou atrás dos portos de Salvador (7º), Fortaleza (9º), Pecém (12º) e Suape (14º), mas estava posicionado acima dos portos do Recife, Natal, Maceió, João Pessoa e Aracaju. Na escala do país, foi constatado que “Santos foi classificado como porto de abrangência nacional e outros três como de influência regional (Vitória, Paranaguá e Rio de Janeiro). Os demais 20 portos foram considerados como de influência apenas local”

³ Cf.: MARGUSA encerra atividades em Bacabeira e mais de 500 perdem emprego. Disponível em: <www.rosarionoticias.net>. Acesso em: 28 out. 2019.

(CAMPOS NETO, 2006, p. 44), entre os quais o de São Luís, que tem como agravantes a dependência das *commodities* e o pífio valor agregado.

Convém ressaltar que, entre 2003 e 2007, no Brasil, a movimentação total de comércio internacional registrou incremento de 131,7%, uma vez que ascendeu de US\$ 121,4 bilhões (FOB) para US\$ 281,3 bilhões (FOB) (SECEX, 2007 apud CAMPOS NETO et al., 2009). Somente em 2007 os portos nacionais “movimentaram a cifra de US\$ 187,9 bilhões, o que representou 76,7% do comércio internacional brasileiro” (CAMPOS NETO et al., 2009, p. 9). Foi a partir dessa constatação que houve necessidade de aperfeiçoamento metodológico e atualização do trabalho anterior de Campos Neto (2006). Desta feita, foram analisados 34 portos cuja movimentação foi superior a US\$ 10 milhões por ano, a saber: Antonina - PR; Aracaju - SE; Aratu - BA; Belém - PA; Corumbá - MS; Fortaleza - CE; Ilhéus - BA; Imbituba - SC; Itajaí - SC; Itaqui - RS; Cabedelo - PB; Macaé - RJ; Macapá - AP; Maceió - AL; Manaus - AM; Munguba - PA; Natal - RN; Niterói - RJ; Paranaguá - PR; Pecém - CE; Porto Alegre - RS; Porto Xavier - RS; Recife - PE; Rio de Janeiro - RJ; Rio Grande - RS; Salvador - BA; Santarém - PA; Santos - SP; São Francisco do Sul - SC; São Luís - MA (abrange o Porto Organizado do Itaqui e os terminais privados de Ponta da Madeira - Vale, e o da Alumar); São Sebastião - SP; Itaguaí (Sepetiba) - RJ; Suape - PE; e Vitória - ES.

Particularizando o desempenho do “Porto de São Luís”, foi constatado que:

É de *grande porte*, atendendo a 10 estados e com área de influência abrangendo três deles: o próprio Maranhão (hinterlândia primária), que comercializou, em 2007, US\$ 3,54 bilhões, correspondendo a expressivos 98,7% de todas as transações internacionais do estado; o Pará (hinterlândia primária), que movimentou 47,4% (US\$ 2,91 bilhões) de seu comércio internacional por São Luís; e São Paulo, como hinterlândia secundária, com US\$ 155,15 milhões de seu comércio internacional realizado por esse porto. Ocupa a 14^a posição no *ranking* nacional. Treze setores de atividade foram movimentados pelo porto, dois deles concentram 89% de seu comércio internacional: produtos minerais (US\$ 4,27 bilhões); e metalurgia (US\$ 1,81 bilhão). Destacam-se também agroindústria e madeira, bem como indústria química. Por essas características, é um dos portos brasileiros que transacionam com produtos de *menor valor agregado* e apresenta uma média de apenas US\$ 82,59/t. São Luís é um porto local com forte influência das operações da CVRD, característica que se reflete nos produtos por ele exportados (CAMPOS NETO et al., 2009, p. 47 – grifo nosso).

Em comparação com 2003, Campos Neto et al. (2009) comprovaram que:

O porto de São Luís *passou da categoria de médio (2003) para a de grande porte* (em 2007). Embora tenha perdido na sua hinterlândia terciária o estado do Tocantins, ele incorporou o estado de São Paulo na sua hinterlândia secundária. O setor de produtos minerais permaneceu como seu principal setor para os dois anos, tendo movimentado, nominalmente, pouco mais de US\$ 1,4 bilhão, em 2003, e alcançando valores superiores a US\$ 4,0 bilhões em 2007. Com relação

| Antonio José de Araújo Ferreira |

aos produtos exportados, minérios de ferro e seus concentrados manteve-se à frente nos dois anos, havendo uma inversão dos segundo e terceiro lugares entre os anos comparáveis. Para as importações, manteve-se o produto mais expressivo, óleos de petróleo ou de minerais betuminosos, ampliando-se, contudo, o hiato entre os valores movimentados por ele e pelo total dos outros produtos (p. 48 – grifo nosso).

Com a intenção de divulgar a “potencialidade maranhense” e o “potencial competitivo” do Porto do Itaqui, a Emap se fez presente à *14ª Intermodal South America 2008*, destacando que:

Em setembro de 2007, o Porto do Itaqui foi o ponto de partida da primeira exportação de álcool combustível produzido no estado do Maranhão. O etanol movimentado foi produzido pela empresa TGA Agro Industrial, em sua destilaria no município de Aldeias Altas, e transportado por meio de caminhões tanques até o terminal da Granel Química, empresa situada na área portuária, responsável por armazenar e carregar o navio de bandeira Liberiana de nome M/T Gulf of Paria.

Procedente do Porto de Santos, o navio foi carregado no Itaqui com 4,6 milhões de litros de álcool. O destino inicial foi o país caribenho de Trinidad e Tobago, onde o produto passou por um processo de desidratação e, logo depois, foi transportado para os Estados Unidos, destino final da carga (EXPANSÃO..., 2008, p. 2).

Nesse caso, ficou evidente a divulgação da importância do Porto do Itaqui em termos de entreposto comercial do Norte e Nordeste do Brasil, em se tratando de derivados de petróleo. Também foram indicados planos de expansão, cuja referência foi o Terminal de Grãos do Maranhão - Tegram, que ocupa 145.511 m² e almeja a garantia do armazenamento da movimentação de grãos no Porto do Itaqui, sobretudo oriundos das áreas produtoras do Maranhão, Piauí, Tocantins, Goiás, Mato Grosso e sul do Pará⁴.

O Porto do Itaqui, assim, é estratégico aos interesses estaduais e nacionais por facilitar os fluxos e vantagens competitivas baseadas na excelente situação geográfica que aproxima o Brasil dos principais mercados do mundo. De maneira que sua modernização e ampliação vislumbram um horizonte de 2030 (MARANHÃO, 2009) e foram incluídas no Programa de Aceleração de Crescimento 2. Por essa razão, ele é considerado “O Caminho de Desenvolvimento do Maranhão”, o que se coaduna ao fato de que o porto “não pode ser pensado apenas do ponto de vista técnico e operacional. Ele não é apenas um corredor, ele é mais: um instrumento a serviço de um projeto de desenvolvimento” (MONIÉ; VIDAL, 2006, p. 977).

Convém ressaltar que a vislumbrada complementação da Ferrovia Norte-Sul, no trecho Couto Magalhães (Tocantins) até Balsas, e daí a Estreito (Maranhão), ampliará o corredor de exportação representado pelos distritos agroindustriais dos municípios de

⁴ Cf.: NOVA estrutura. **O Imparcial**, São Luís, 17 abr. 2008, p. 4.

Balsas e de Porto Franco em que existe um porto seco (OLIVEIRA; FERREIRA, 2019), contribuindo para a diversificação do transporte de mercadorias, assim como para o escoamento da produção de grãos da região Centro-Oeste, Tocantins, sul do Piauí e oeste da Bahia (Matopiba e Corredor Centro-Norte), haja vista que passou a integrar o eixo multimodal de transportes da hidrovia Araguaia-Tocantins. Com efeito, tanto no sudoeste, em que Imperatriz é a principal cidade, quanto no sul, a contar de Balsas, o dinamismo econômico aumentará, em que a referência é o Porto Seco de Porto Franco.

A necessidade do planejamento portuário de longo prazo concorreu para que a Emap elaborasse em 2009 o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), que teve versão atualizada em 2012, pois o Porto do Itaqui tentava se antecipar à carteira de investimentos do PPA estadual 2012-2015, tendo em vista a instalação/ampliação de empresas como Votorantim, Bunge, Alcoa, Albras, Tractebel Suez, Vale, Granol, Extra (Grupo Pão de Açúcar), Suzano, entre outras. Por força da Portaria nº 03/2014, da Secretaria de Portos da Presidência da República, a Emap apresentou o Plano Mestre do Itaqui (BRASIL, 2018), enquanto o PDZ ganhou nova versão (FEESC, 2019).

Em tempo de guerra fiscal dos portos no Brasil face à maior importância desses equipamentos na economia mundial, todavia, constata-se que os exportadores das mercadorias mais importantes em termos de movimentação no Porto do Itaqui já contam com alternativas de escoamento, sobretudo os grãos agrícolas, ferro gusa, fertilizantes e combustíveis. Isso porque, se por um lado a hodierna infraestrutura logística desse equipamento e suas condições naturais otimizam suas vantagens competitivas, por outro é provável que, com a conclusão da hidrovia do Tocantins, as obras previstas para melhoria da Transnordestina e a construção de refinarias no Nordeste (Ceará e Pernambuco), outros portos reduzam as vantagens do Itaqui, o que requer, em termos de planejamento, o monitoramento das perspectivas em decorrência da alocação e impactos de novos investimentos. Nesse caso, sobressaem-se os fortes concorrentes que têm sido equipados, a exemplo dos portos da Vila do Conde e de Santarém (PA), Suape (CE) e Pecém (PE).

É notória, mesmo assim, a relevância que o Porto do Itaqui apresenta para o Complexo Portuário de São Luís e a economia do estado do Maranhão, uma vez que, entre 2013 e 2015, o volume total de operações passou de 15,3 milhões t para 21,8 milhões t, sendo que, em se tratando:

de destino das exportações, nos primeiros 10 meses de 2015, observou-se predominância dos países europeus (32,5%), seguidos pela Ásia (27,2%) e América do Norte (26,5%). No ranking dos principais países importadores, a China manteve a liderança com 21%; em segundo lugar encontram-se os Estados Unidos, com 16,9%; e em terceiro lugar o Canadá, com 9,5%.

| Antonio José de Araújo Ferreira |

No acumulado de 2014, a Itália – atual sexta posição e com 5,3% do valor exportado pelo Estado – foi o país que apresentou maior crescimento como destino das exportações da pauta maranhense (3,1 p.p.); seguida pela Islândia (3 p.p) e pelos Emirados Árabes Unidos que iniciaram as comercializações com o Estado em 2014 (2,7 p.p.), com 5,6% do total exportado e sétimo maior destino (MARANHÃO, 2015, p. 8).

Como já ressaltado, o problema das exportações do estado do Maranhão é a dependência por produtos (soja, minério de ferro e alumina) e a concentração por destino que se mantêm elevadas, o que o torna vulnerável na economia mundial. Isso porque, nos primeiros 10 meses de 2015, os complexos de ferro, alumínio, soja e celulose responderam por “US\$ 2.668,6 milhões (91,5% do valor das exportações). Os cinco primeiros países do *ranking* de destino são os principais compradores desses complexos e importam juntos 63,4% do valor exportado” (MARANHÃO, 2015, p. 8).

No período de janeiro a outubro de 2015, as importações também se mantiveram no mesmo padrão de antes da crise mundial de 2008, haja vista que:

os principais responsáveis pelo aumento do valor importado foram: a compra de adubos que totalizou cerca de US\$ 66,8 milhões, diante do início do período de plantio agrícola; a importação de US\$ 17,5 milhões em gasolina, devido ao estreitamento entre os preços do combustível nacional com o internacional; e a compra de bens de capital e intermediários para uso nas vias férreas pela Vale S/A, especificamente, cabos de alumínio (US\$ 10,4 milhões) e veículos de manutenção de vias férreas (US\$ 9,6 milhões). Na contramão, houve queda de 49,7% na importação de óleo diesel que passou neste mês para cifra de US\$ 64,2 milhões (MARANHÃO, 2015, p.9).

Convém ressaltar que, desde 2015, a movimentação de cargas do Porto do Itaqui recebeu a contribuição da produção da Suzano Papel e Celulose S/A, localizada no município de Imperatriz. Por exemplo, em “2018, as exportações de celulose totalizaram US\$ 863.118.641,00 em seu valor FOB (*Free On Board*), o que resultou em um crescimento de 23,6%, contra o ano anterior” (MARANHÃO, 2019, p. 6). Some-se a isso que, a

estimativa do PIB maranhense para 2017 manteve-se, devido a vários fatores, como por exemplo, a manutenção das políticas anticíclicas colocadas em prática desde 2015, início da recessão, somada à recuperação expressiva do setor primário, com o crescimento na safra de grãos, maior influenciador da retomada do crescimento da economia maranhense (MARANHÃO, 2019a, p. 38).

Esse incremento da safra de grãos revela que, entre 1998 e 2018, houve mudanças significativas na produção agrícola maranhense. Isso porque, no primeiro ano, a área colhida equivaleu a 1.134.288 hectares, que implicaram em valor de produção de R\$ 382.217,00, os quais passaram, em 2018, para 1.825.105 ha e R\$ 4.955.498,00. Entre os principais produtos, em 1998, destacavam-se, em ordem decrescente, o arroz, seguido da

mandioca, soja, cana-de-açúcar e o milho, enquanto em 2018 os dois produtos que encabeçavam eram *commodities* (soja e milho), assim como a mandioca, o algodão herbáceo e a cana-de-açúcar (MARANHÃO, 2019a).

Considerando o acumulado de agosto de 2000 até agosto de 2018, tem-se que a movimentação de cargas no Complexo Portuário de São Luís “somou US\$ 13,4 bilhões e movimentou, em termos de volume, 137,8 milhões de toneladas” (MARANHÃO, 2018, p. 60). Isso implica que, nesse último ano, o volume das exportações correspondeu a 96,3% do total, enquanto as importações responderam por ínfimos 3,7% (MARANHÃO, 2018). Tal fato resultou da ampliação da hinterlândia identificada no estudo de Campos Neto et al. (2009), uma vez que, por exemplo, ao se enfatizar as exportações, na posição de principal unidade da Federação está o Pará, que

movimentou 89,1% das cargas e 53,4% do valor exportado que se traduz em US\$ 7,1 bilhões. O segundo maior estado Exportador é o Maranhão com 3,9% do total de cargas enviadas pelo complexo; seguido do Tocantins (1,4%), do Mato Grosso (0,9%); Piauí (0,7%); as demais Unidades da Federação não possuem percentual expressivo (MARANHÃO, 2018, p. 60).

Por sua vez, em se tratando das importações e tomando por base o óleo diesel, que é o principal produto e responde por 3,7% do total movimentado (US\$ 1,9 bilhão), o recorte espacial inclui o próprio Maranhão (88,8%), além de São Paulo (7,4%) e o Tocantins (3,4%) (MARANHÃO, 2018).

Apesar da ampliação da hinterlândia do Complexo Portuário de São Luís, seja em termos de exportações vinculadas às atividades do Corredor Centro-Norte e do Matopiba, seja pelas importações assentadas nos derivados de petróleo que se espraiam pelas macrorregiões Norte, Nordeste e até o Sudeste, ainda predomina a dependência do movimento das *commodities* minerais e agrícolas que fazem a economia maranhense girar. Isso, porque:

o principal produto enviado ao exterior pelo complexo é o *Minério de Ferro Bruto*, que representa 88,1% do total das exportações, [...] e somaram US\$ 5,6 bilhões. O segundo principal produto exportado é a *Soja* que soma 4,5% do total movimentado e US\$ 2,5 bilhões, dentre o qual as principais Unidades da Federação que exportam a *commodity* são o Tocantins, com US\$ 763,8 milhões (30,9% do total); o Maranhão com US\$ 747,2 milhões (30,2%); o Mato Grosso (18,7%). Os demais produtos com representatividade expressiva são advindos do Maranhão, que são a *Alumina Calcificada* (1,68% do total) e a *Pasta de Celulose* (0,7% do total) (MARANHÃO, 2018, p. 59).

Convém lembrar que o minério de ferro é exportado pelo Terminal Marítimo de Ponta da Madeira da Vale S/A, a alumina calcificada é embarcada pelo Terminal de Uso

Privado da Alumar, enquanto os demais produtos, em que se enfatizam a soja (exportação) e os derivados de petróleo (importação), o são pelo Porto Organizado do Itaqui.

Na escala nacional, tem-se que a movimentação dos portos públicos e dos terminais privados aumentou 2,7% em 2018 em comparação a 2017, totalizando 1,117 bilhão de toneladas, sendo que, “quando a comparação compreende o período 2010-2018, o crescimento da movimentação de cargas atingiu 33%”, observou o gerente de Estatística e Avaliação de Desempenho GEA/SDS da ANTAQ, Fernando Serra. Foi revelado que, no *ranking* de movimentação dos portos públicos, o Porto de Santos liderou as estatísticas de movimentação com 107,5 milhões de toneladas. Nesse Estatístico Aquaviário, em 2018, destacam-se as seguintes instalações portuárias: o Terminal de Uso Privado (TUP) de Ponta da Madeira, que movimentou quase um quinto do volume total do país (198 milhões de toneladas, predominantemente minério de ferro); e o Porto do Itaqui (MA), com crescimento de 17% em relação ao ano anterior, totalizando 22,3 milhões de toneladas, sendo 44% granel agrícola, com destaque para soja⁵.

Isso significa que o vislumbrado incremento econômico do Maranhão, assentado na retomada/ampliação de investimentos e na citada expansão do Porto do Itaqui e do Complexo Portuário de São Luís, constitui elemento-chave no sentido de se compreender o aumento da capacidade transportada. Isso porque, paralelamente, a Vale S/A iniciou um

grandioso projeto de criar as condições logísticas necessárias para transportar, armazenar e embarcar um total de 230 milhões de toneladas de minério de ferro por ano a partir do segundo semestre de 2018. Os investimentos previstos em mina, usina e logística chegam a US\$ 17 bilhões.

As obras incluem expansão do Terminal Marítimo da Ponta da Madeira (TMPM) e do terminal ferroviário, em São Luís, além da duplicação da Estrada de Ferro Carajás (EFC), a construção de um ramal ferroviário, de uma usina de beneficiamento e abertura da mina em Canaã dos Carajás, no Sudeste do Pará (VALE..., 2015).

O supracitado projeto é denominado Complexo S11D Eliezer Batista - S11D e pretende alavancar a competitividade do minério da Vale S/A no mercado internacional, cujo primeiro embarque pelo TMPM aconteceu em 13/01/2017 e foi sucedido pela retomada da operação da usina de pelotização, em 2018.

PERSPECTIVAS DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE SÃO LUÍS

Enquanto a Emap divulgava as potencialidades do Itaqui, interesses privados

⁵ Cf.: ANTAQ divulga os números da movimentação portuária de 2018. Disponível em: <<http://www.portal.antaq.gov.br/index.php/navegando-a-noticia/>>. Acesso em: 12 fev. 2019.

também vislumbravam incremento econômico. Assim, uma gama de investimentos foi planejada, abrangendo o período de 2018 a 2022, totalizando R\$ 14,6 bilhões. Desses, 31,51% são públicos (R\$ 4,2 bilhões do Governo do Estado e R\$ 838 milhões do Governo Federal), enquanto 68,49% (R\$ 10 bilhões) ficaram sob a responsabilidade da iniciativa particular (MARANHÃO, 2018).

Segundo Maranhão (2018), desse total planejado para o período de 2018 a 2022, sobressai-se o fato de que R\$ 3,1 bilhões (ou 28,1%) são destinados à Movimentação Portuária, que inclui a construção do Porto Multimodal de São Luís (R\$ 1,7 bilhão) e os Investimentos Privados na Poligonal (R\$ 1,4 bilhão).

Entre as obras previstas na Movimentação Portuária, destacam-se a segunda fase do Terminal de Grãos do Maranhão - Tegram (R\$ 267 milhões) e o Novo Terminal de Carga Geral (R\$ 221 milhões). Com efeito, a capacidade de movimentação de cargas será ampliada e agregará valor aos respectivos terminais e ao Complexo Portuário de São Luís, incrementando sua competitividade.

Em relação ao Complexo Portuário de São Luís, dois projetos também merecem ser destacados, haja vista que o integrarão: o Terminal Portuário do Mearim e o Terminal Portuário de São Luís (Figura 2).

O Terminal Portuário do Mearim será de uso privado, a ser instalado na margem leste da Baía de São Marcos, mais precisamente na zona rural do município de Bacabeira (Figura 2), o qual, desde 2013, integra a Região Metropolitana da Grande São Luís.

De acordo com Brasil (2018), o Terminal Portuário do Mearim será dedicado ao movimento de grãos, fertilizantes e celulose, cuja execução compreenderá cinco fases: 1ª) - 2020 - contará com um berço e movimentará grãos e fertilizantes; 2ª) - 2029 e 2030 - construção de um berço e ramal ferroviário, com movimentação em berços diferentes; 3ª) - 2033 e 2034 - instalação de equipamentos para ampliar a capacidade nominal de 3.000 t/h de grãos, assim como construir mais um berço; 4ª) - embora tenha sido planejada a construção de mais um berço e um armazém, está sem data definida, uma vez que depende do comportamento do mercado internacional; e 5ª) - objetiva ações de dragagem para aumentar a profundidade de 12 m para 14 m, a fim de receber navios *Capesize* - capacidade de 170 mil toneladas, porém, não tem data de efetivação.

O Terminal Portuário de São Luís ocupará uma área total equivalente a 2.000.000 m², localizada a leste da Baía de São Marcos e ao sul da poligonal do Porto Organizado do Itaqui (Figura 2), sendo classificado de multiuso, uma vez que movimentará celulose, fertilizantes, grãos, granéis líquidos e contêineres (BRASIL, 2018).

O projeto desse terminal incluirá duas fases, sendo que a primeira se aterá às obras dedicadas à movimentação de celulose, fertilizantes, grãos e granéis líquidos; a segunda fase almeja ampliar “a capacidade de movimentação de grãos e de líquidos e da frente acostável, de modo a permitir a movimentação de contêineres” (BRASIL, 2018, p. 39), de maneira que esse equipamento terá seis berços em que deverão operar 400 embarcações/ano.

É importante destacar que, ao longo do período projetado (2018-2022), novas infraestruturas de transporte, principalmente ferroviárias, poderão impactar positivamente o Complexo Portuário de São Luís. O primeiro caso é o da duplicação da Estrada de Ferro Carajás, que ligará o município de Parauapebas (PA) ao TTPM, em São Luís (MA), e já é interligada à Ferrovia Norte-Sul (FNS), em Açailândia (MA). Essa estrutura é fundamental para o escoamento da produção de minério de ferro, ferro-gusa, manganês, cobre, combustíveis, carvão e grãos, e deve ter seus 892 km de extensão expandidos em mais 504 km, além da construção de um novo ramal ferroviário (101 km de extensão) entre os municípios paraenses de Canaã dos Carajás e de Parauapebas, a fim de escoar a produção do mencionado Projeto S11D.

Some-se a esses fatos que Brasil (2018) destaca investimentos que, decerto, aumentarão a competitividade do Complexo Portuário de São Luís, a saber:

1) a contar do ano 2025 - a entrada em operação do Tramo Central da Ferrovia Norte-Sul, interligando o município de Porto Nacional (TO) a Anápolis (GO), ampliará a hinterlândia do Complexo Portuário de São Luís no sentido do sul do Tocantins e abarcará o estado de Goiás;

2) a partir de 2035 - o início das operações da ferrovia entre os municípios de Lucas do Rio Verde (MT) e Itaituba (PA) e da ferrovia entre Açailândia (MA) e Barcarena (PA) poderá repercutir negativamente no referido complexo portuário, uma vez que as mesmas implicarão em diminuição de custos e incremento da competitividade em termos de escoamento a partir de portos da Região Norte do país. Some-se a isso que, para esse ano, está prevista a ampliação da ferrovia Transnordestina até Eliseu Martins (PI), o que facilitará a exportação dos grãos piauienses, no sentido norte, via porto de Pecém (CE), e, na direção leste, por intermédio do porto de Suape (PE). Nesse caso, tal efeito de comprometimento da competitividade do Complexo Portuário de São Luís poderá ser menor em função da “construção da ferrovia entre os municípios de Campinorte (GO) e Lucas do Rio Verde (MT), o que permite uma conexão da FNS com as regiões de alta produção da porção central e leste do Mato Grosso, ampliando a área de captação via modal ferroviário do Itaqui” (BRASIL, 2018, p. 293);

3) a partir de 2045 - a construção da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (FICO), “localizada entre os municípios de Lucas do Rio Verde, Sapezal (MT) e Porto Velho (RO)”, poderá incrementar a hinterlândia do Complexo Portuário de São Luís e particularmente do Porto Organizado do Itaqui no sentido do oeste do Mato Grosso. Assim, ficará acessível uma “rota 100% ferroviária entre o sul de Rondônia e Itaqui, sem a necessidade de realização de transbordo, como ocorre atualmente, em que a carga faz um percurso terrestre até o Complexo Portuário de Porto Velho e, em seguida, percorre o modal hidroviário em barcaças até outro complexo com rota de exportação (como Manaus e Santarém)” (BRASIL, 2018, p. 293).

Convém ressaltar que, ao compor uma matriz SWOT, que incluiu seis oportunidades, sete ameaças, 23 forças e 14 fraquezas, Brasil (2018) corrobora o aqui analisado em termos das vantagens e dos problemas do complexo em questão. Entre as oportunidades elencadas, ressaltam-se: possibilidade de expansão da infraestrutura portuária; possibilidade de arrendamento de áreas e novos investimentos previstos no Porto Público do Itaqui; existência da licença prévia do Distrito Industrial de São Luís (Disal) como suporte à expansão portuária e às instalações de apoio ao Complexo Portuário; investimentos futuros em infraestrutura ferroviária conforme o enfatizado no Plano Nacional de Logística Portuária; atualização dos instrumentos de planejamento tais como o Plano Diretor Municipal (PDM) e o Zoneamento do Disal; e mitigar conflitos com as comunidades do entorno por meio da realização de iniciativas socioeconômicas. Entre essas, contudo, as duas últimas merecem ponderação. Isso porque a proposta de 2019 sobre a atualização do Plano Diretor de São Luís ainda não foi aprovada e deverá ser judicializada devido aos conflitantes interesses em discussão. Nesse caso, a Emap deve utilizar ações mais concretas no sentido de sensibilizar e ter respaldo da comunidade, pois, do contrário, haverá acirramento e comprometimento da marca do complexo portuário, a exemplo dos referentes ao Cajueiro (PEREIRA, 2018) e ao Taim (BRITO, 2017).

Em se tratando das ameaças indicadas em Brasil (2018), relevam-se as seguintes: perspectiva de falta de capacidade das instalações portuárias, que, por isso, requerem projetos e investimentos a fim de atender à demanda; o Complexo Portuário está inserido em uma área ambientalmente sensível tendo em vista a expressiva área de manguezais; impasses atinentes às questões de regularização fundiária das terras do município de São Luís em decorrência da não atualização do Plano Diretor de 2006, que compromete a atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto do Itaqui, que é de 2019, assim como concorre para “possíveis conflitos futuros com as comunidades do entorno” e que “pode gerar insatisfação, rancor e desconfiança na população local em

relação ao Complexo Portuário e às atividades de grande vulto econômico” (BRASIL, 2018, p. 420); investimentos previstos em infraestrutura ferroviária no Plano Nacional de Logística Portuária certamente beneficiarão complexos portuários concorrentes ao de São Luís, a exemplo dos paraenses Itaituba e Barcarena, além de Suape (PE) e Pecém (CE).

Com a implantação desses investimentos, que devem ser associados a melhorias no acesso rodoviário, sobretudo na BR 135, o Complexo Portuário de São Luís ampliará sua hinterlândia a partir da exportação de grãos, assim como facilitará a importação de carga geral com relevo para os derivados de petróleo e demais cadeias produtivas. O problema que se impõe para debate é que boa parte desses investimentos depende de decisão política e viabilidade financeira, somado ao contexto econômico mundial e à aguerrida competitividade desses equipamentos nas escalas regional, nacional e internacional. Some-se a isso que a relação porto e a dimensão ambiental (PEREIRA; FERREIRA, 2017), assim como a social nos referidos instrumentos de planejamento são apresentadas de maneira secundária, enquanto a econômica é priorizada.

CONCLUSÕES

O Complexo Portuário de São Luís é, decerto, importante economicamente não só para o Maranhão, uma vez que sua hinterlândia tem sido ampliada nos últimos 30 anos, o que deriva das iniciativas de planejamento territorial e foi incrementado com a ascensão do comércio internacional por intermédio do modal marítimo.

Para efeito de debate, contudo, o que se impõe é relevar tanto a dimensão social quanto a ambiental em detrimento da permanência da prioridade econômica desses equipamentos portuários, que também impactam negativamente, sobretudo porque os mesmos estão vinculados a uma lógica de investimentos milionários e/ou bilionários que usa o território desde a área de produção até a de escoamento, e cujas infraestruturas passam por ambientes frágeis e a maioria dos moradores (indígenas, quilombolas, ribeirinhos, desalentados etc.) pouco usufrui dessa decantada riqueza. A lógica que é de introdução de novos usos e valores socioculturais tem como agravante o fato de que, por ser voltada para o mercado externo, apresenta reduzido efeito multiplicador econômico local, mas é aqui que os impactos negativos ficam. Nesse caso, o Governo do Maranhão retomou, embora tardiamente, iniciativas de planejamento territorial em que se destacam a elaboração do diagnóstico do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana da Grande São Luís (2019) e o Zoneamento Ecológico-Econômico do Bioma Amazônia (2020). O problema é que tais ações têm efetivação e maturação lentas,

mas a população continua crescendo e se concentrando nas cidades enquanto sua qualidade de vida não é melhorada ante a permanência dos baixos indicadores sociais e ambientais.

REFERÊNCIAS

AB’SÁBER, Aziz N. **A Amazônia**: do discurso à práxis. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2004.

ANDRADE, Manuel C. de. A estrutura portuária e a organização do espaço no Brasil. In: ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS, 3., 1978, Fortaleza. **Anais...** Fortaleza: AGB, 1978, p. 63-103.

_____. **Geografia econômica**. 8. ed. São Paulo: Atlas, 1986.

ARAÚJO, Francisco H. C. B. **Sistema portuário brasileiro**: evolução e desafios. 2013. 57 f. Monografia (Especialização em Engenharia e Gestão Portuária) – Departamento de Engenharia Civil, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2013.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. **Plano Nacional de Logística Portuária – PNL 2019**: diagnóstico. Brasília: Ministério da Infraestrutura, 2019.

_____. Ministério dos Transportes, Portos e Viação Civil. **Plano Mestre do Complexo Portuário do Itaqui**. Brasília: MTPA/SNP; UFSC/LabTrans, abril de 2018.

_____. Secretaria de Portos da Presidência da República. **Pesquisas e estudos para a logística portuária e desenvolvimento de instrumentos de apoio ao planejamento portuário**: Plano Mestre Porto do Itaqui. Florianópolis, SC: LabTrans/UFSC-SP, 2012.

_____. Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal. **Os ecossistemas brasileiros e os principais macrovetores de desenvolvimento**: subsídios ao planejamento da gestão ambiental. Brasília: MMA, 1995.

BRITO, Irismar da Silva. **Pressões da industrialização sobre a Comunidade do Taim, São Luís-MA**. 2017. 101 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Socioespacial e Regional) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional, Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, 2017.

CAMPOS NETO, Carlos Alvares da Silva. **Portos brasileiros**: área de influência, *ranking*, porte e os principais produtos movimentados. Brasília: Ipea, fev. 2006.

CAMPOS NETO, Carlos Alvares da Silva [et al.]. **Portos brasileiros em 2009**: *ranking*, área de influência, porte e valor agregado médio dos produtos movimentados. Brasília: Ipea, jun. 2009.

COHEN, Philippe; RICHARD, Luc. **La China será-t-elle notre cauchemar?** Les dégâts du liberal-communisme em Chine et dans le monde. Paris: Mille et une nuits, 2005.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Fórum de agronegócios Alemanha-Brasil**. São Luís: Macrologística, 2012.

COSTA, Wanderley M. da. **Levantamento e avaliação das políticas federais de**

transporte e seu impacto no uso do solo na região costeira. Brasília: MMA/ PNGC, 1995, v. 7.

EXPANSÃO portuária. **O Imparcial**, São Luís, 16 abr., 2008, p. 2.

FERREIRA, Antonio J. de A. **A reestruturação urbana maranhense: dinâmica e perspectivas.** São Luís: Edufma, 2017.

_____. **Políticas territoriais e a reorganização do espaço maranhense.** 2008. 269 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2008. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-11082009-141934/>>. Acesso em: 10 fev. 2020.

_____. Totalidade e território: uma atualização?. In: CARLOS, Ana F. A. (Org.). **Milton Santos** - obra revisitada. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 241-247.

FUNDAÇÃO DE ENSINO E ENGENHARIA DE SANTA CATARINA. **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto Organizado do Itaqui.** Florianópolis: FEESC, dez. 2019.

GALVÃO, Cássia B. **Os portos marítimos no contexto da mundialização do capital.** 2009. 129 f. Dissertação (Mestrado em Economia Política) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2009.

GISTELINCK, Franz. **Carajás, usinas e favelas.** São Luís: Edição do Autor, 1989.

HARVEY, David. **O enigma do capital.** Lisboa: Bizâncio, 2011.

KATZ, Fred; LIMA, Policarpo. O polo dinâmico do Maranhão: o relativo isolamento e a diversificação. **Caderno de Estudos Sociais**, Recife: Fundação Joaquim Nabuco/Instituto de Pesquisas Sociais, v. 10, n. 1, p. 75-96, jan./jun. 1994.

MALLAS, Danny. Os portos brasileiros na globalização: uma nova geografia portuária? In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DE AMÉRICA LATINA, 12., 2009, Montevideo, Uruguay. **Anais eletrônicos...** Montevideo: EGAL, 2009. Disponível em: <<http://www.observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiadeltransporte/17.pdf>>. Acesso em: 05 out. 2021.

MARANHÃO. **Produção agrícola municipal** – o que mudou no Maranhão nos últimos 20 anos? São Luís: IMESC, 2019a.

_____. **Produção de extração vegetal e da silvicultura** – o que mudou no Maranhão nos últimos 20 anos? São Luís: IMESC, 2019.

_____. **Boletim de Conjuntura Econômica Maranhense**, v. 6, n. 3, (jul./set. 2018), São Luís: IMESC, 2018.

_____. **Nota mensal de conjuntura** – Balança Comercial Maranhense. São Luís: IMESC, out. 2015.

_____. **Regulamento de Exploração do Porto Organizado do Itaqui e Terminais Delegados.** 2014a. Disponível em: <[http://www.emap.ma.gov.br/public/files/arquivos/Regulamento de Exploracao do Porto do Itaqui_REPOI.pdf](http://www.emap.ma.gov.br/public/files/arquivos/Regulamento_de_Exploracao_do_Porto_do_Itaqui_REPOI.pdf)>. Acesso em: 20 jun. 2017.

_____. Secretaria de Estado do Desenvolvimento, Indústria e Comércio. **Plano de Prioridades Logísticas do Maranhão: Sumário Executivo.** São Luís: Sedinc, 2014.

_____. Empresa Maranhense de Administração Portuária. **Porto do Itaqui.** São Luís: Emap, 2013.

_____. Empresa Maranhense de Administração Portuária. **PDZ – Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto, Retroporto e do Distrito Industrial Portuário – DIP de Itaqui – Maranhão, para o Horizonte do Ano de 2030.** São Luís: Emap, 2009.

MASIERO, Sidinei A. A. **Questões e reflexões envoltas na relação entre desenvolvimento regional e estruturas portuárias.** 2007. Monografia (Graduação em Ciências Econômicas) – Departamento de Economia, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2007.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do S. C.. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista de Administração Pública**, v. 40, n. 6, p. 975-995, Rio de Janeiro, nov./dez. 2006. Disponível em: <www.scielo.br/pdf/rap/v40n6/03.pdf>. Acesso em: 11 dez. 2018.

OLIVEIRA, João G. S.; FERREIRA, Antonio J. A. A importância do porto seco para a economia regional contemporânea do Brasil: Anápolis (GO) e Porto Franco (MA) como referências. In: TOLEDO, Fabiane dos S. (Org.). **Geografia urbana** – volume 1. Belo Horizonte: Poisson, 2019. v. 1, p. 104-116.

PEREIRA, Danielle Silva. **Sociedade e natureza: uma análise sobre o espaço socioambiental do Porto do Itaqui – São Luís-MA no período de 1970-2017.** 2018. 160 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Socioespacial e Regional) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional, Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, 2018.

PEREIRA, Danielle Silva; FERREIRA, Antonio J. de A. O desenvolvimento regional sustentável e a produção do espaço portuário: um estudo ambiental sobre o porto do Itaqui - São Luís-MA. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL SOBRE DESENVOLVIMENTO REGIONAL, 8., 2017, Santa Cruz do Sul. **Anais...** Santa Cruz do Sul: Editora da Universidade de Santa Cruz do Sul, 2017. v. 1. p. 1-28.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço.** São Paulo: Hucitec, 1996.

SERRA, Geraldo; ZANCHETTI, Sílvio M. O Nordeste e a política urbana (1976-1984). **Revista Econômica do Nordeste**, Fortaleza, v. 17, n. 2, p. 225-253, abr./jun. 1986.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO / SUPERINTENDÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA. **Necessidades de treinamento de mão-de-obra em áreas de influência do Programa Grande Carajás – Maranhão.** São Luís, CORSUP/Edufma, 1990.

VALE desenvolve o maior projeto de sua história. **O Estado do Maranhão**, São Luís, 01 nov. 2015. Economia.

Como citar:

ABNT

FERREIRA, A. J. A. O Complexo Portuário de São Luís do Maranhão na economia contemporânea: indicações para debate. **InterEspaço: Revista de Geografia e Interdisciplinaridade**, v. 7, e202135, 2021. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.18764/2446-6549.e202135>>. Acesso em: 18 out. 2021.

APA

Ferreira, A. J. A. O Complexo Portuário de São Luís do Maranhão na economia contemporânea: indicações para debate. *InterEspaço: Revista de Geografia e Interdisciplinaridade*, v. 7, e202135. Recuperado em 18 outubro, 2021, de <http://dx.doi.org/10.18764/2446-6549.e202135>



This is an open access article under the CC BY Creative Commons 4.0 license.

Copyright © 2021, Universidade Federal do Maranhão.

