



O DESENVOLVIMENTO REGIONAL SUSTENTÁVEL E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO PORTUÁRIO: UM ESTUDO AMBIENTAL SOBRE O DO PORTO DO ITAQUI- SÃO LUÍS-MA.

**Danielle Silva Pereira
Antônio José de Araújo Ferreira**

O presente artigo é uma análise sobre a produção do espaço portuário e as implicações em relação ao Desenvolvimento Regional Sustentável (DRS), cujo objeto de estudo é o Porto do Itaqui, localizado na cidade de São Luís - MA. Para tanto, expõe-se sobre uma conceituação deste desenvolvimento em sua conjuntura espacial, ambiental e portuária. Com uma breve contextualização histórica do sistema portuário nacional, e do Porto do Itaqui, e quando inicia a questão ambiental portuária. Ademais se abordou sobre a relação porto-cidade, no sentido de compreender o local em que o Porto do Itaqui está inserido, e suas configurações espaciais. E para evidenciar o presente estudo, têm-se os aspectos socioambientais observados no porto. Para tanto, partiu-se da teoria do desenvolvimento capitalista desigual proposta por Neil Smith (1988) e redimensionada por Milton Santos (2006) os quais evidenciam as crises do capitalismo, relações do capital, natureza e espaço. Aborda-se ainda sobre as concepções marxistas ambientais, de acordo com Foster (2015), no que se refere à “necessidade de regulação racional entre seres humanos e natureza como fundamental à criação de uma sociedade sustentável para além do capitalismo” (p. 84), sendo que Marx defende em O Capital, que uma sociedade ou nação não são “proprietários da terra”, e sim “beneficiários”, devendo conservá-las para que as gerações seguintes possam usufruir. Mészáros (2011) aborda os impactos da crise estrutural do capital sobre a natureza, dentre outros que conceituam e discutem a relevância da questão ambiental. E como metodologia destaca-se o método materialismo histórico dialético, e com análise documental e bibliográfica, além da apresentação de dados que reforçam a problemática socioambiental portuária, como, por exemplo, a redução do pescado em decorrência das atividades portuárias na Baía de São Marcos. E as considerações finais aqui pautadas, consistem nos questionamentos ainda não sanados, pois precisam ser investigados, com maior profundidade.

Palavras-chave: Porto do Itaqui – Meio ambiente - Desenvolvimento Regional



1. Introdução

O trabalho investigativo, ora proposto, procura analisar o processo de expansão do Porto do Itaqui, e sua relação com o meio ambiente e a cidade em que está inserido, São Luís. Isto, a partir do avanço do modo de produção capitalista, por meio do uso do território via, e conseqüentemente, impondo transformações socioambientais, muitas vezes irreversíveis ou proposição de estratégias ambientais ainda mais desiguais para com o social, refletindo uma “ideologia de desenvolvimento sustentável”.

Nesse sentido, o trabalho visa discutir quais as implicações ambientais na área de abrangência do Porto do Itaqui – MA. A premissa inicial é de que forma a expansão do Porto do Itaqui interfere nos aspectos ambientais locais, e se repercute, na relação porto-cidade? E, como as autoridades portuárias públicas e particulares estão articuladas nesse processo, quanto ao comprometimento com o desenvolvimento regional sustentável?

Entende-se que os portos fazem parte do processo de desenvolvimento local e regional, por estarem contidos no modo de produção capitalista que passa por configurações socioeconômicas e ambientais de forma contínua, em decorrência da era industrial, pós-guerra, globalização e a inserção do capital transacional.

Partindo dessa abordagem, torna-se necessária ainda, uma análise histórica sobre a evolução dos portos no Brasil, destacando-se, o Porto do Itaqui, e tal articulação, contudo, remonta ao início de ocupação e povoamento no território brasileiro, em decorrência da busca pelos recursos naturais, vistos como inesgotáveis, explorando-os de forma incessante, principalmente no período colonial, onde estratégias foram levadas a cabo com fins de expansão territorial e exploração econômica baseadas na agricultura e extrativismo, inicialmente, cujo escoamento era realizado exclusivamente pelos portos, e daí emergem questões como a produção do espaço portuário, e suas implicações quanto ao desenvolvimento regional sustentável.

2. Um olhar sobre o Desenvolvimento Regional Sustentável Portuário.

VIII Seminário Internacional sobre

Desenvolvimento regional

Territórios, redes e
Desenvolvimento Regional:
Perspectivas e Desafios



Programa de Pós-Graduação
**Desenvolvimento
Regional**
mestrado e doutorado



A visão sobre o Desenvolvimento Regional sustentável portuário é uma reflexão resultante da presente pesquisa e uma temática que ainda exige aprofundamentos, uma vez que ela é formada a partir de uma associação dos aspectos teórico-metodológicos ligados à produção do espaço e ao desenvolvimento sustentável, sendo que este último ainda é um desafio em sua materialidade, uma vez que:

O desenvolvimento sustentável seria um compromisso não só com o crescimento econômico com distribuição, mas também com a preservação da natureza sem degradação crescente com vistas a assegurar a herança para o futuro, conservando no tempo, natureza e qualidade de vida. (BURNETT, 2008, p.26).

E associou-se tal visão aos aspectos socioambientais oriundos das atividades portuárias, então é uma temática a ser analisada mediante as variáveis históricas e sociais que interferem no objeto de estudo aqui tratado. A priori, se expõe uma abordagem conceitual sobre ideologia e espaço, há ainda a apropriação da teoria do desenvolvimento capitalista desigual, que permite a compreensão das configurações advindas da expansão capitalista desigual. Destacam-se ainda a crise do capitalismo, relações do capital, natureza e espaço, com Harvey (2011) e Mészáros (2011). E posteriormente, uma reflexão teórica em torno das configurações ambientais inseridas no espaço, a partir das contribuições de Coelho (2001) e Foster (2015), com base nas concepções marxistas ambientais, por meio da economia da política do meio ambiente com a finalidade de se identificar as relações existentes entre natureza e sociedade. E posteriormente, expõem-se dados que retratam a realidade socioambiental da expansão portuária do Itaqui.

A sociedade de classes, sendo esta o motor da história do modo de produção vigente, pois com a queda do feudalismo e expansão do capitalismo, há oposição entre as forças produtivas e relações de produção, gerando assim, o trabalho, a mais-valia (acumulação de riquezas) e taxas de lucro. E por meio disso, observa-se o desenvolvimento capitalista desigual, gerando consequências, como,

Territórios, Redes e Desenvolvimento Regional: Perspectivas e Desafios, Santa Cruz do Sul, RS, Brasil, 13 a 15 de setembro de 2017



desigualdades sociais, exclusão social, urbanização desenfreada, danos ambientais, ou seja, produção de um “espaço” desigual.

A produção do espaço advém das interferências do capital, e este por sua vez propicia um “ambiente construído”, característico do sistema capitalista. Segundo Harvey (2011), os portos são criados dentro desse sistema, por meio do capital fixo. E ainda afirma na obra *O Enigma do Capital* que o meio ambiente perpassa por severas transformações advindas da expansão capitalista, pois:

A história de destruição criativa sobre a terra produziu o que é às vezes chamado de “segunda natureza” – a natureza remodelada pela ação humana. Há muito pouco, ou nada, da “primeira natureza”, que existia antes de os seres humanos povoarem a terra. Mesmo nas regiões mais remotas da terra e nos ambientes mais inóspitos, os traços da influência humana (a partir de mudanças nos regimes climáticos, vestígios de pesticidas e transformações nas qualidades da atmosfera e da água) estão presentes. Nos últimos três séculos, marcados pela ascensão do capitalismo, a taxa de propagação e destruição criativa sobre a terra tem aumentado enormemente. (HARVEY, 2011, p.151).

Tal processo de “destruição criativa da terra” ilustra a acumulação primitiva do capital, onde a natureza passa a ser um objeto do capital, onde esta se transforma em um instrumento de mais-valia inerente ao modo de produção capitalista, instaurado após o sistema feudal.

A acumulação do capital é o fator que impulsiona de forma incisiva a transformação da natureza, a cada crise estrutural do capital, haja vista que:

O sistema do capital, por não ter limites para sua expansão, acaba por converter-se numa processualidade incontrolável e profundamente destrutiva. Conformados pelo que se denomina na linhagem de Marx, como mediações de segunda ordem (...) quando tudo passa a ser controlado pela lógica da valorização do capital sem que se leve em conta os imperativos humanos-sociais vitais (...) a produção e o consumo supérfluos acabam gerando a corrosão do trabalho (...) além de impulsionar uma destruição da natureza. (MÉSZÁROS, 2011, p.11).



E quanto ao sistema do capital, este se refaz de forma contínua em cada crise estrutural, por meio do capital, trabalho e Estado, e conseqüentemente, há um processo de destruição da natureza em prol da “satisfação das necessidades humanas” capitalistas, ou seja, a busca pelo capital de forma desenfreada.

No tocante à abordagem sobre a formação do espaço e a teoria do desenvolvimento desigual capitalista tem-se por embasamento teórico, as obras de Milton Santos e Neil Smith, no sentido de se buscar interconexões com as concepções ideológicas supracitadas. Compreendendo-se a partir disso, que o espaço aqui referenciado consiste no ambiente construído pelo homem, e que tal formação contribuirá para o desenvolvimento desigual do capitalismo, oriundo do pós I Guerra Mundial.

Desse modo, a obra de Milton Santos amplia uma temática do estudo de Marx e Engels, no que se refere à formação econômica social, abordando o conceito de espaço, em *Por uma geografia nova*:

O espaço é um verdadeiro campo de forças cuja formação é desigual. Eis a razão pela qual a evolução espacial não se apresenta desigual forma em todos os lugares (...). O espaço por suas características e por seu funcionamento, pelo que ele oferece a alguns e recusa a outros, pela seleção de localização feita entre as atividades e entre os homens, é o resultado de uma práxis coletiva que reproduz as relações sociais, (...) o espaço evolui pelo movimento da sociedade total. (SANTOS, 1978, p.171).

Nesse sentido, a geografia e o marxismo se unem para sustentar a ideia da formação social como método, no final dos anos 1960 e início dos anos 1970, ou seja, identifica-se a relação da sociedade e do espaço. E que a evolução desse espaço, enquanto componente histórico abrangeu todos os aspectos do desenvolvimento econômico da sociedade, onde as relações de produção e as forças produtivas são as peças-chave para tal, bem como para a formação da cidade, por meio da urbanização e industrialização no cenário da Primeira Guerra Mundial.

Daí inicia-se a discussão sobre o desenvolvimento desigual do capitalismo, abordado por Neil Smith, onde este relaciona a produção do espaço e espacialização *Territórios, Redes e Desenvolvimento Regional: Perspectivas e Desafios, Santa Cruz do Sul, RS, Brasil, 13 a 15 de setembro de 2017*



da economia capitalista, centralizando-se aqui, sua análise quanto à dialética de base natural da diferenciação e igualização geográfica. A tendência de diferenciação do espaço geográfico é caracterizada pela divisão territorial do trabalho, isto por que:

A divisão do trabalho na sociedade é a base histórica da diferenciação espacial de níveis e condições de desenvolvimento (...) sobe condições naturais diferentes, o mesmo gasto de trabalho resultará em diferentes qualidades de uma dada mercadoria, e isto implica a possibilidade de produção excedente em lugar embora não tem outro. Além disso, a diferenciação qualitativa da natureza coloca certos limites para que os processos de produção possam ocorrer numa dada área. Assim, o algodão não pode naturalmente ser cultivado no Ártico e o carvão não pode ser extraído de camadas geológicas que não o contenham. Esta é a base natural para produção excedente. (SMITH, 1988, p.152).

Partindo-se dessa fundamentação, a tendência de diferenciação faz a relação do homem com a história, sociedade e natureza, e suas respectivas particularidades de desenvolvimento, e que também são relacionadas ao pensamento de Marx.

É relevante analisar então, a partir do entendimento da formação do espaço social, uma dimensão de reprodução social (SANTOS, 1979 e 1994; GOTTDIENER, 1993), e este ambiente construído pode ser alterado pela divisão do trabalho, pela natureza, e pela dinamicidade das relações sociais. As teorias que promovem a interligação das transformações ambientais e o espaço social é a economia política do meio ambiente e a ecologia da política urbana, de acordo com a concepção de Marx e Engels. (COELHO, 2001.)

Steinberger e Amado (2006) propõem ainda sobre a relação do espaço urbano no contexto do Zoneamento Ecológico-Econômico, destacando sobre a relevância das políticas espaciais, sendo estas, não somente urbana, mas ambiental, territorial, regional, urbana e rural. Tal instrumento contribui para a gestão ambiental compondo a tomada de decisões para a construção do planejamento urbano ou a elaboração das políticas públicas ambientais articuladas à urbana, porém tal relação é quase inexistente no modo de produção capitalista.



A economia política do meio ambiente oriunda da economia política se refere a uma análise econômica das formações sociais, e a partir disso compreender a dialética entre sociedade e os ciclos ecológicos (COELHO, 2001), e a ecologia da política urbana detém especificidades sobre o uso e ocupação do solo, impacto ambiental e forças políticas-econômicas, assim como representado na figura abaixo:

Figura 5.0 : Relações Dinâmicas entre os Processos Sociais e Ecológicos



Figura 2: Adaptado (Coelho, 2001).

A estrutura social e espaço-temporal se referem às classes sociais, e os demais processos compõem o espaço, por meio da acumulação do capital, ocupação e uso do solo, impactos ambientais, urbanização, o Estado, aspectos culturais, dentre outras variáveis.

A partir dos anos 1960 verifica-se o despertar para a preservação ambiental, recaindo responsabilidades, principalmente, para as organizações multilaterais.



Outro foco ambiental que surge, a partir dos anos 1970, é o conceito de Ecologia Industrial, que segundo Almeida (2006), é o que destaca a análise de sistemas para estimular a degradação ambiental do planeta, alertando para a insustentabilidade do sistema industrial vigente, por meio de estudos de alguns ecologistas que enfatizaram em suas teorias a relação indústria-ecologia.

Além disso, muitos encontros e conferências nos anos 1990 impulsionaram a questão ambiental, como, por exemplo, a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, que ocorreu em 1992 no Rio de Janeiro, onde foi discutida a articulação entre o desenvolvimento econômico e utilização racional de recursos naturais.

E, a partir disso, identificaram-se inúmeras correntes que defendem o desenvolvimento sustentável, no viés econômico, social e ambiental, assim como visto nas correntes do ecologismo abordadas por Alier (2007), destacando a biologia da conservação, a relação da economia ambiental e industrial, e os impactos para a sociedade.

Desse modo, o Desenvolvimento Regional Sustentável (DRS) surge nas discussões da sustentabilidade ambiental, isto por que:

A sustentabilidade ambiental, associada ao desenvolvimento local e regional, estimula a necessidade de uma compreensão mais ampla do que quando comparada apenas à natureza produtiva de uma localidade passando, a partir desta premissa a se denominar DRS. Ao encontro desta perspectiva do DRS, pode-se realizar, baseando-se nas análises das relações de políticas estatais e das alianças empresariais, estudos dos fatores socioeconômicos e do capital social, que venham a contemplar os aspectos inerentes que resguardam os atores locais e regionais. (INÁCIO et.al., 2013, p.9).

Entende-se assim, que efetivar o desenvolvimento sustentável depende da integração entre Estado, setor econômico e sociedade civil, e concomitantemente, as organizações inseridas nesse espaço “ambiental” direta e indiretamente, como, os portos, têm contribuição significativa no cenário global, por meio das suas atividades econômicas, sociais e ambientais.



A concepção do espaço aqui tratada é entendida como ambiente construído e dotado de relações sociais, isto por que: “O espaço deve ser considerado como um conjunto de relações realizadas através de funções e de forma que se apresentam como testemunho de uma história escrita por processos do passado e do presente.” (SANTOS, 2008, p.153). E as relações sociais aqui ditas são construídas mediante o passado e o presente, e evoluem de forma desigual e diferenciada.

O espaço social, seja urbano ou rural, envolve forças produtivas e relações de produção, e principalmente, quanto ao meio ambiente, pois:

O conceito de “dialética da natureza” foi mais estritamente identificado com Engels (...) onde este argumenta sobre o raciocínio dialético, com foco no caráter contingente da realidade, desenvolvimentos contraditórios (ou incompatíveis) no interior da mesma relação, na interpenetração dos contrários, na mudança quantitativa que leva à transformação qualitativa e nos processos de transcendência histórica – essencial para a complexidade e dinamismo do mundo físico. (FOSTER, 2015, p. 85).

Entende-se ainda, que a historicidade é uma característica pertinente às mudanças que ocorrem na natureza, pois através dela é possível identificar os impactos, causas e agentes envolvidos, como, por exemplo, o Estado.

O Estado inerente ao espaço social aqui mencionado refere-se ao Estado capitalista que “tem por funções: econômica, política e ideológica”. (POULANTZAS, 1971, p.07) para com que este espaço social, que é caracterizado por um campo de luta de classes, onde as relações de produção são desiguais, por haver a polarização de classes dominantes e dominadas.

No presente estudo, o Estado estabelecerá nesse campo de lutas, ordenamentos jurídicos e planejamento, como instrumentos de coerção, consentimento e dominação, para que então, a acumulação do capital possa transcorrer com plenitude, logo os interesses ambientais e sociais não serão priorizados, e sim os interesses econômicos e políticos.

A realidade ambiental portuária é uma das representações a serem pontuadas, no que se refere ao papel do Estado, enquanto “Estado intervencionista



como participante diário na atividade econômica e como suporte das relações capitalistas de produção através de políticas de gastos, de regulação e legislativas” (GOTTDIENER, 1993, p.65).

O sistema portuário utiliza de forma direta recursos naturais, como, por exemplo, os mares, através do modal hidroviário, sendo este um tipo de transporte que surgiu no começo da humanidade com objetivo econômico, mas detinham ainda outras funcionalidades, tais como:

Os cursos d’água, desde o início da humanidade, têm sido utilizados com múltiplos objetivos: caminhos de penetração para o interior dos continentes; vias de acesso para a execução de operações bélicas; aumento do intercâmbio entre regiões povoadas; escoamento de produtos de e para o litoral. (FOGLIATTI, 2004, p.136).

Então, na Idade Média, tal transporte já era muito explorado, tanto para relações econômicas quanto desbravamento de lugares, como, por exemplo, no Brasil que foi descoberto através das grandes navegações e o transporte de negros africanos. Entretanto, tais navegações foram concretizadas por meio da potencialidade do território brasileiro, como a malha hidroviária com aproximadamente 40.000 km de rios (FLOGLIATTI, 2004). E conseqüentemente, um segmento que depende de forma direta desse modal é a área de porto, pois executa processos, como por exemplo, a dragagem e contração do leito.

Desse modo, os portos brasileiros são considerados um dos principais modais logísticos para o desenvolvimento econômico, e principalmente no que diz respeito às importações e exportações. Sendo que estes recebem, atualmente, grandes investimentos para deterem de uma infraestrutura eficaz e adequada às legislações que são lançadas constantemente. O exemplo disso é a gestão ambiental portuária, uma vez que este modal atinge diretamente a fauna, a flora e a comunidade por todos os Estados que estão situados. A relevância do aspecto ambiental é retratada a seguir:

Em razão da intensidade do processamento ou manuseio de cargas em instalações portuárias, é necessário adotar uma sistemática de tratamento das questões ambientais que englobe a proteção do meio ambiente no qual a instalação está



inserida, promovendo o controle dos seus impactos, evitando-os quando possível, mitigando-os e compensando-os sempre que necessário. Essa sistemática deve incluir a capacidade de corrigir desvios e de recuperar os recursos degradados pela atividade portuária. Localizados em ambientes naturais de considerável valor ecológico, os portos se apropriam desses recursos naturais muitas vezes de maneira exclusiva. Portanto, como elementos fundamentais da logística internacional de trânsito ou troca de riquezas, os portos devem ter como contrapartida uma atitude efetiva de valorização de seus ambientes. (ANTAQ, 2011, p.28).

E assim, o transporte aquaviário nacional é caracterizado ainda com alto potencial poluidor e explora diretamente os recursos naturais, segundo a Lei 6.938, de 31 de agosto, de 1981 – anexo VIII, que trata sobre as atividades potencialmente poluidoras e utilizadoras dos recursos ambientais, como, por exemplo, o transporte de cargas perigosas.

De acordo com SALGADO (2015), tem-se que o Zoneamento Costeiro do Estado do Maranhão de 2013 revela que as causas de derramamento de óleo, na cidade de São Luís, são oriundas da área portuária que promovem: “a circulação de material particulado em suspensão no ar e sua deposição nos manguezais, barragens, canalizações e drenagens interferem na circulação das marés e das águas dos rios, provocando a mortalidade dos manguezais”. (SALGADO, 2015, p.46).

3. Contextualização histórica do Sistema Portuário Brasileiro.

A influência econômica dos portos brasileiros é compreendida a partir do período colonial, pela invasão lusa- espanhola quanto ao desbravamento e ocupação das terras, que perdurou do século XV ao século XVIII, com o império ultramarino, tal dominação ocorria pelos mares a fim de facilitar as relações comerciais.

Territórios, Redes e Desenvolvimento Regional: Perspectivas e Desafios, Santa Cruz do Sul, RS, Brasil, 13 a 15 de setembro de 2017



O contexto histórico dos portos brasileiros é caracterizado por mudanças, entre avanços e retrocessos, uma vez que houve a criação de vários órgãos; contudo, a transferência de responsabilidade, vem desde o período colonial, isto por que:

O surgimento dos portos no litoral brasileiro está relacionado com a ocupação e o povoamento do território. (...) No período colonial, os portos foram criados como consequência desse movimento de pessoas, mercadorias e armas, sendo de responsabilidade das Câmaras Municipais. Em 1822, com a Independência do Brasil, os portos passaram a ser de responsabilidade da Intendência dos Arsenais da Marinha, dentro do Ministério da Marinha. Em 1845, foi criada a Capitania dos Portos, que se tornou responsável pelo policiamento e melhoramento dos portos até 1873, quando a responsabilidade passou para o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. (FILHO, 2007, p. 455-457).

Segundo, o Centro Internacional de Referência em Portos e Sustentabilidade (CIRPS), a priori os portos, eram de responsabilidade das Câmaras Municipais, passando em 1822, para a Intendência dos Arsenais da Marinha; logo depois, para a Capitania dos Portos, o que vigorou de 1845 até 1873, sendo repassado posteriormente, para o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Visto assim, no século XX, a partir de 1970 foi um período marcado pela criação da Inspeção Federal dos Portos, Rios e Canais, e aprovação do Regulamento dos Portos Organizados, além disso, há criação do Departamento Nacional dos Portos e Navegação, e em 1975, da Empresa De Portos do Brasil (PORTOBRAS), a fim de centralizar a tomada de decisões, porém iniciam-se novamente os problemas portuários quanto à gestão.

E assim, a dimensão portuária brasileira só apresentará uma reorganização inicial a partir de 1910, com a criação da Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais, porém com muitos desafios ainda pela frente.

Com o incremento do processo de industrialização em meados de 1950 houve uma grande utilização de meios de produção para infraestrutura, contribuindo assim, para o desenvolvimento econômico do país, e o avanço das políticas territoriais



com o advento do Estado Novo (1937-1945) e o Plano de Metas (1956- 1961) que identificaram e efetivaram estratégias de regionalização do território nacional, ampliando assim o setor de transportes, indústria de base e energia, em que os portos já eram considerados estratégicos para o país (FERREIRA, 2008).

Então, somente em 1993, é que os agentes governamentais vão reordenar o regime jurídico para o desenvolvimento portuário, por meio da Lei de Modernização Portuária, entretanto, a questão ambiental não é referenciada nos ordenamentos propostos.

4. O Porto do Itaqui e a cidade de São Luís: a relação porto-cidade.

O território que atualmente equivale ao município de São Luís foi ocupado, por índios Tupinambás, e estes por sobrevivência usufruíam da caça e pesca, e viam a natureza livre de qualquer “meio econômico”, porém a agricultura de subsistência era um meio de produção. Posteriormente, a partir de 1500, a ocupação foi feita por espanhóis, portugueses, e por último, os franceses por meio do comando de Daniel de La Touche , em 1612, que desembarcou no Porto de Jevirée (ponta do São Francisco) no intuito de explorar, ocupar e fundar uma colônia. (SEVILLA, 2008).

Com a vitória das coroas ibéricas contra os franceses, em 4 de novembro de 1615, os portugueses mantiveram o nome da cidade de São Luís, porém rebatizaram para Forte de São Felipe, por conta do rei de Portugal e Espanha, e em 1617, tem-se a instalação da Câmara Municipal de São Luís, estabelecida então como Vila, e somente em 1677 passou a ser considerada como cidade. A partir daí intensificou-se o processo de expansão urbana de São Luís do Maranhão, por todos os séculos XVIII e XIX, por meio da chegada dos colonos e jesuítas, e se iniciam então, o cultivo de açúcar e algodão (SEVILLA, 2008). Tal assentamento urbano teve seu crescimento horizontal diretamente influenciado pela Igreja católica, as condições geográficas, morfológicas e econômicas.

É pertinente ressaltar que no período de 1755-1889, a cidade de São Luís passou por significativo aumento populacional em virtude dos ciclos econômicos do



açúcar e do algodão, em que a Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão foi criada por Marquês de Pombal, e o bairro da Praia Grande foi dotado de infraestrutura da época para que o antigo atracadouro de Santa Maria passasse à condição de porto, sobretudo, para receber a mão-de-obra escrava africana e outras mercadorias, além de escoar a produção. (FERREIRA, 2014).

E, a partir de 1906, no governo de Benedito Leite, há uma preocupação forte com o revigoramento econômico do estado do Maranhão, e então se destaca nesse período, a construção da Estrada de Ferro São Luís- Caxias e a necessidade de instalação do Porto do Itaqui face ao assoreamento no Porto da Paia Grande:

Tenho a satisfação de consignar aqui um fato que enche da mais viva esperança a alma do povo maranhense. Refiro-me à Estrada de Ferro de São Luís a Caxias, com um ramal para o Porto do Itaqui, autorizado pela lei nº 1.329, de 3 de janeiro de 1905. Os estudos definitivos dessa estrada foram aprovados pelo decreto nº6.670, de 3 de outubro de 1907, e por portaria de 27 de novembro, também desse ano, foram expedidas as instruções relativas ao estudo do Porto do Itaqui. (FERNANDES, 2003, p.64).

Embora, a obra referente ao Porto do Itaqui tenha ficado sob os cuidados do engenheiro Manuel Carneiro de Sousa Bandeira, a navegação fluvial era uma das preocupações desse governo, pois o cenário da navegação a vapor não estava promissora em decorrência da crise econômica que o Maranhão vivenciava e das poucas viagens marítimas realizadas, incluindo apenas, a cidade de Fortaleza, Manaus e o porto de Belém; dessa forma, a Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão recebia poucos investimentos do Ministério da Viação, órgão que detinha responsabilidade por esse setor, na época. (FERNANDES, 2003).

Convém lembrar, que a ilha do Maranhão e seu sítio destacam-se pelos rios Anil e Bacanga, cuja situação estuarina em função do Golfão Maranhense recebe a contribuição dos rios continentais, genuinamente maranhense, sobretudo o Pindaré, Mearim e Itapecuru, os quais contribuíram fortemente para o comércio durante a colonização, pois a função portuária de São Luís remonta ao atracadouro Santa Maria e depois porto para onde convergia a produção a ser exportado, o que foi intensificado



com a criação do Estado Maranhão e Grão-Pará, em 1627. São Luís, gradativamente, é uma cidade portuária, assim conhecida como “cidade insular que faz de cada ludovicense um construtor de portos e pontes” (SEVILLA, 2008, p.11), pois no período 1755 -1889, com a monocultura do açúcar e do algodão e o transporte de colonos e escravos, e potencialidade hidrográfica, o Porto do Rio Bacanga, hoje conhecido como Portinho, foi uma das infraestruturas principais que intermediou os ciclos econômicos na época, e o bairro da Praia Grande concentrava as atividades comerciais portuárias, porém com a expansão mercantil, as condições da maré e calado não eram mais adequadas à demanda que se apresentava. E somente, a partir de 1950-1970, a expansão territorial teve um novo “boom”, houve a ligação de São Luís com a construção de avenidas e pontes, e em 1973, o Porto do Itaqui foi inaugurado como suporte para a capital maranhense, que já era vislumbrada como industrial.

Segundo a ANTAQ (2012), as obras do Itaqui iniciaram em 1960, sob responsabilidade do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais (DNPRC). Em 1973, foi criada a Companhia Docas do Maranhão (Codomar), a fim de administrar as novas instalações. A infraestrutura nesse período consistia em um cais com 637 m de extensão, e passou a operar no dia 4 de julho de 1974. Somente em 2000 foi instituída a Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP) , no intuito de administrar e explorar o Porto do Itaqui, o cais de São José de Ribamar, e os terminais de Ferry-Boat, da Ponta da Espera, em São Luís e do Cujupe, no município de Alcântara.

A EMAP trata-se de uma empresa pública, criada por meio da Lei Estadual nº 7.225, de 31 de agosto de 1998, sendo alterado, em seu artigo 66º, pela Lei Estadual nº 7.356, de 29 de dezembro, com jurisdição em todo o Estado do Maranhão, fica sediada no Porto do Itaqui, na Baía de São Marcos, foro na capital São Luís, de personalidade jurídica de direito privado, com autonomia administrativa, técnica, patrimonial e financeira.

Ante o reordenamento do setor na escala federal, somente por meio do Decreto de 25 de julho de 2005, o Porto do Itaqui passou a ser considerado porto organizado do Maranhão. O porto referido pode ser acessado de quatro formas: 1) rodoviário, pela rodovia BR -222 a 95 km de Itaqui; 2) ferroviário, pela Ferrovia Norte-Territórios, Redes e Desenvolvimento Regional: Perspectivas e Desafios, Santa Cruz do Sul, RS, Brasil, 13 a 15 de setembro de 2017

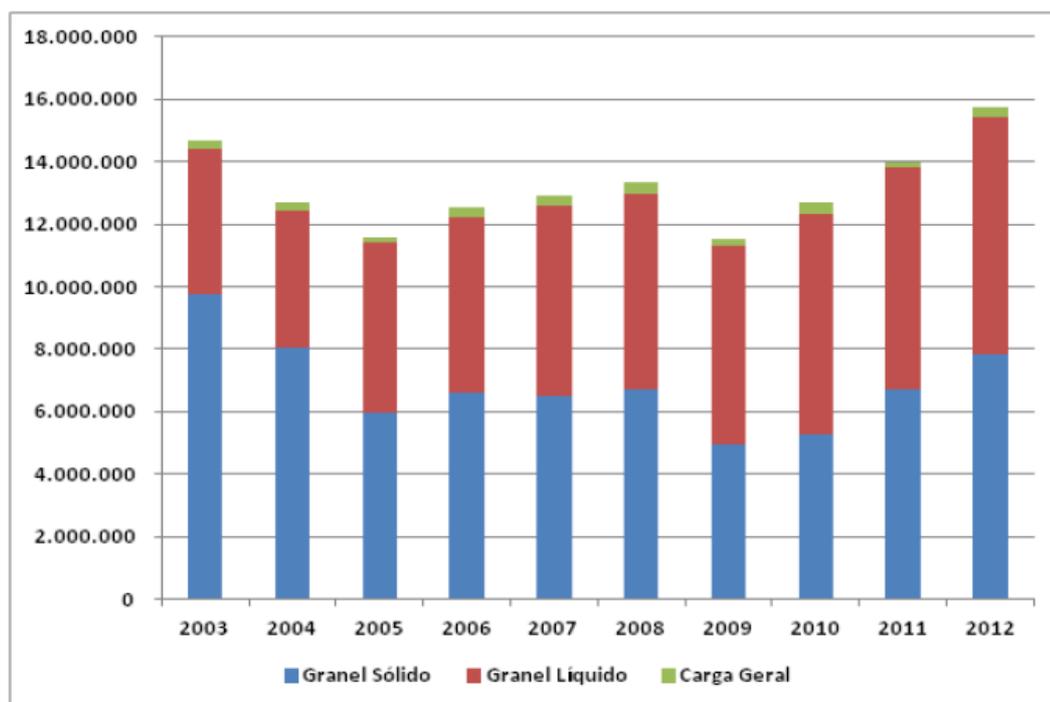


Sul, e Transnordestina; 3) fluvial pelos rios Mearim, Pindaré, dos Cachorros e Grajaú; e 4) marítimo (o canal de acesso oferece profundidade de 23 m e 1,8 m de largura). (ANTAQ, 2012).

O complexo portuário da cidade de São Luís – Maranhão, assim como mostra a figura 1, é composto pelo porto do Itaqui e terminais: da Vale, e Alumar. O Itaqui apresenta posição geográfica estratégica, pois está localizado na Baía de São Marcos, e situado na região conhecida como MATOPIBA – Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia, interligado assim, às ferrovias Estrada de Ferro Carajás, Ferrovia Norte-Sul e Transnordestina (EMAP, 2016), próximo ainda do mercado europeu e norte-americano, assim como o Canal do Panamá, Nicarágua e Suez, com infraestrutura composta por oito berços – 100, 101, 102, 103 e 108 que permite a atracação de navios de grande porte. (EMBRAPA, 2013). Outro fator que destaca a potencialidade econômica do Porto do Itaqui é quanto à eficiência multimodal, ao ser interligado por rodovias e ferrovias, e com grande capacidade logística de recebimento e distribuição, no que se refere aos graneis líquidos (petroquímicos, vegetais e biocombustíveis e derivados do petróleo) e sólidos (soja, ferro-gusa, cobre, fertilizantes, carvão, dentre outras commodities importadas e exportadas. (EMAP, 2016).

O porto apresenta localização estratégica, próximo aos EUA, Europa, Ásia e China, dispendo atualmente, de oito berços de atracação, estrutura “constituída por instalações portuárias terrestres: cais e píeres de atracação e de acostagem, além de armazéns, edificações em geral e vias internas de circulação rodoviária e ferroviária” (PLANO MESTRE, 2012, p.31). E movimenta cargas diversas, graneis sólidos e líquidos, como, por exemplo, biodiesel, ferro-gusa, fertilizante, alumínio, trigo, dentre outras.

E, “em 2012 o Porto do Itaqui movimentou 15.753.759 toneladas de carga, sendo 7.840.635 t de graneis sólidos, 7.587.883 t de graneis líquidos e 325.241 t de carga geral”. (PLANO MESTRE, 2015, p.19). Sendo que, na exportação predomina as cargas sólidas, como ferro-gusa e soja, enquanto que na importação, o desembarque consiste na carga geral, como os derivados do petróleo e fertilizantes.

**Figura 1.0:** Evolução da movimentação em Itaqui (2003-2012).

Fonte: PLANO MESTRE, 2015.

É notória a relevância que o porto apresenta na economia do Estado, uma vez que:

Em 2013, o volume total de operações no Porto do Itaqui foi de 15,3 milhões de toneladas. Em 2014, a movimentação somou 18 milhões de toneladas. Em 2015, o porto operou 21,8 milhões de toneladas em cargas. Em 2016, a operação teve um total de 16,9 milhões de toneladas, uma queda de 22,57% em relação ao ano anterior. Em 2017, impulsionado pelo bom desempenho da safra de soja, o Porto do Itaqui movimentou no primeiro semestre 8,9 milhões de toneladas em todas as operações. (JORNAL IMPARCIAL, 24 de agosto de 2017).

E segundo o presidente da EMAP, em entrevista concedida ao Jornal Imparcial, aproximadamente 35% do ICMS gerado na economia do Estado é resultado das importações do Porto do Itaqui, e em destaque o imposto dos combustíveis

VIII Seminário Internacional sobre

Desenvolvimento regional

Territórios, redes e
Desenvolvimento Regional:
Perspectivas e Desafios



Programa de Pós-Graduação
**Desenvolvimento
Regional**
mestrado e doutorado

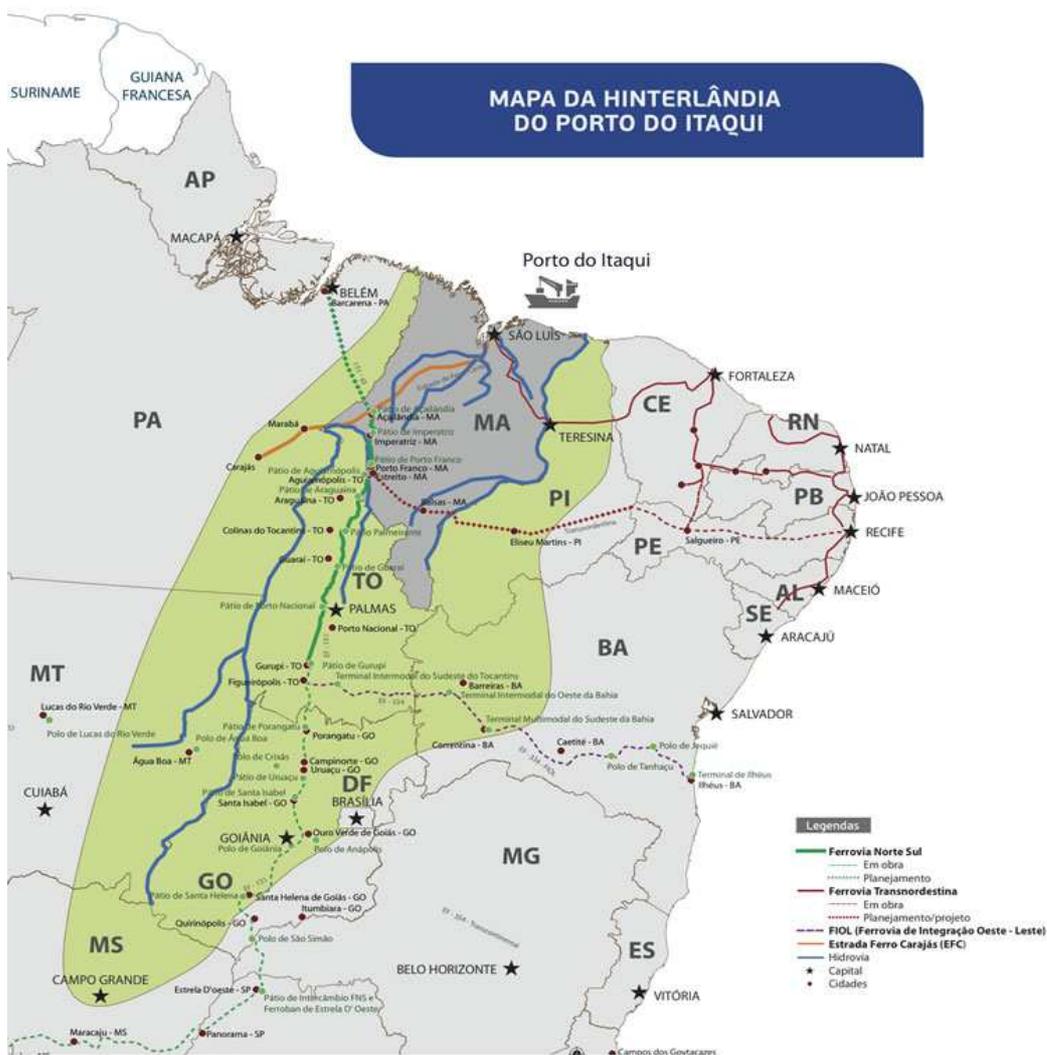


transportados contribui significativamente para a geração de emprego e renda.

Outro fator que reflete a importância do porto para o Estado e para a cidade de São Luís é o aspecto econômico quanto ao Produto Interno Bruto – PIB, estadual e municipal. De acordo com Ferreira (2017), no período de 2014, PIB do Maranhão foi de 3,9%, e a capital apresentou 34,26% do PIB estadual, sendo composto por 0,1% (setor agropecuário), 27,9% (indústria) e 72,00% (serviços), ou seja, concentra a maior parte da acumulação de riquezas em relação aos demais municípios maranhenses.

Entretanto, as configurações socioambientais são evidentes a partir de uma análise do Plano Mestre do ano de 2015, no que diz respeito às áreas de influência que são modificadas direta e indiretamente, em decorrência das atividades portuárias, dentre elas está o meio físico e biótico, ou seja, a extensão da Baía de São Marcos, bem como a bacia hidrográfica do Bacanga e Itaqui, além dos rios Grajaú, Pindaré e dos Cachorros, e o município de São Luís.

Figura 2.0: Localização Porto do Itaqui e a integração ferroviária.



Fonte: EMAP, 2016.

4.0 A produção do espaço e as configurações socioambientais do Porto do Itaqui.



Para tanto, cabe-se observar, a priori, o Complexo Portuário do Itaquí, em específico, a área do porto organizado, administrada pela EMAP, no que se refere à abrangência dos impactos socioambientais portuários causados à fauna aquática e às comunidades próximas.

Visto assim, as atividades portuárias do complexo concentram-se diretamente na Baía de São Marcos, e geograficamente, esta é uma região estuarina, ou seja, composta de água doce e salgada, em virtude do encontro das águas dos rios e oceânicas, e desse modo oferece condições ecológicas para o desenvolvimento de espécies exóticas, como, por exemplo, os manguezais. E, ela abrange, em média, “220.000 ha de espelho d’água com marés de 7 a 9m de altura, 80.000 ha de florestas de mangue, e um entorno com 400.000 ha de campos costeiros (...) uma orla de aproximadamente 1.100km de perímetro e com acesso portuário”. (ALMEIDA, 2016, p. 6). E a intervenção portuária se dá, não somente, por meio do Porto do Itaquí, e sim do Terminal Marítimo da Ponta da Madeira (ALUMAR), Porto Grande e agora, em 2017, com a construção do porto da WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais.

Entretanto, tal ecossistema é fortemente ameaçado, em decorrência, das atividades portuárias, como, por exemplo, a água de lastro. Um problema que é posto em evidência na dissertação do FERES (2010) - Mestrado em Sustentabilidade e Ecossistemas, do Departamento de Oceanografia, da Universidade Federal do Maranhão– UFMA, tal estudo, segundo a entrevista realizada em novembro de 2016, com o orientador Marco Cutrim, que falou sobre a introdução dos organismos exóticos no Golfão Maranhense, o que representa uma ameaça às espécies existentes na Baía de São Marcos, e no presente estudo foram analisadas as espécies exóticas de outros países que adentram no ecossistema, por meio das embarcações portuárias, podendo causar impactos econômicos e ecológicos às espécies aqui existentes. Tais fatores são oriundos da frequência de atracação dos navios estrangeiros e já houve presença confirmada de espécies exóticas em águas maranhenses, como, o cirripédio (*A. reticulatus*), de origem do Japão, que adentrou nas águas maranhenses por água de lastro das embarcações portuárias, causando danos à sobrevivência das espécies nativas.



Segundo FERES (2010), o PDZ (2012), documento elaborado pela EMAP, não apresenta nenhum plano mitigatório ou fiscalização quanto ao despejo da água de lastro, no que diz respeito à invasão de espécies exóticas.

Outro tipo de impacto a citar é a expulsão dos moradores da Comunidade de Cajueiro, sendo uma Área de Influência Indireta, que localiza-se entre o Porto do Itaqui e o Porto da ALUMAR- Ponta da Madeira, de acordo com a figura 3.0:

Figura 3.0: Localização da Comunidade do Cajueiro



Fonte: Google Earth. 2017.



A Comunidade do Cajueiro vivencia uma problemática que materializa o poder estatal, por meio do setor portuário. A questão envolve danos socioambientais indiretos do Complexo Portuário do Itaqui, e paralelamente, tem-se a instalação do empreendimento da WPR Gestão de Portos e Terminais LTDA que ocorreria no ano de 2014, porém está com início previsto para 2017, tal obra já foi autorizada pelo governo do Estado, o que causou até o presente momento, disputas territoriais, perda de identidade da comunidade e conflitos ambientais. Para tanto, segue uma breve análise sobre realidade da Comunidade do Cajueiro, pelo presidente da Associação de Moradores:

“Antes tinha mais comida, mas a lama tomou conta dos peixes, principalmente, o peixe-pedra e os mariscos, hoje a produção e a caça diminui...tinha camarão, tatu, cutia, préa, mas por conta das “dragas” e dos portos não existe mais”. (Presidente e morador da Comunidade do Cajueiro, entrevista realizada no dia 27 de janeiro de 2017).

O presente relato demonstra a redução do pescado em decorrência do processo de dragagem que ocorre em portos para facilitar a navegabilidade e atracação das embarcações.

Figura 4.0: Resíduos de embarcações na Praia de Parnauçu - Cajueiro.





Fonte: Dados da pesquisa, 2017.

O conflito socioambiental supracitado é uma realidade existente desde 2014, não somente, no Cajueiro, e sim, nos demais povoados que se concentram ao sudoeste do estado do Maranhão, como, por exemplo, Taim, Rio dos Cachorros, Tauá-Mirim, Porto Grande, dentre outros que passam por disputas territoriais e ambientais semelhantes por estarem localizadas em áreas de interesse econômico dos agentes sociais de produção, uma vez que oferecem condições naturais favoráveis, por ser uma região estuarina, agregando assim manguezais e uma diversidade na biota marinha.

A partir disso, entende-se que o Porto do Itaqui e demais empreendimentos a serem instalados contribuem diretamente para tal realidade, e observa-se o conflito ambiental inicia-se quanto à disputa da comunidade pelo uso da natureza, como meio de subsistência e renda, caracterizando o ponto inicial para a eclosão das demais lutas sociais. Enquanto que, os detentores do capital, os portos e o poder estatal impõe como deve ser o uso dos recursos naturais, aqui entendidos como meio de acumulação de riqueza, e não como necessidades coletivas.

Diante disso, a pesquisa que está em andamento busca ainda informações nos órgãos governamentais do setor portuário e ambiental, a fim de identificar o papel dos agentes públicos quanto ao planejamento, regulação e fiscalização dos aspectos socioambientais portuários que estão em dissonância com os econômicos, bem como o papel do Estado nesse processo.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ utiliza instrumentos de mensuração ambiental, como o Índice de Desempenho Ambiental – IDA e norteia o planejamento ambiental portuário de acordo com a pirâmide socioambiental e econômica, no sentido de direcionar os portos quanto às ferramentas de prevenção e controle de impactos ambientais negativos, porém não assumem papel fiscalizatório na execução dessa política portuária.



O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA assume responsabilidade, atualmente, somente quanto à elaboração do Plano contingencial para desastres ambientais, por meio do Núcleo de Emergência Ambiental realizado juntamente com a EMAP e demais empresas que atuam no porto. E a Secretaria Estadual do Meio Ambiente do Maranhão – SEMA informou que faz o processo de licenciamento ambiental, e inclusive está regular e vigente até 2019, e o processo fiscalizatório não ocorre com frequência quanto aos aspectos ambientais.

A questão socioambiental é preocupante na área do Porto Organizado do Itaqui, e pouco abordada por sua gestão, uma vez que os investimentos só intensificaram no período de 2012- 2015, atingindo, não somente, a capital, mas a todos os municípios maranhenses, em relação à capacidade de infraestrutura portuária e logística como instrumento principal do aumento da produção, além da perspectiva de investimento portuário internacional que amplia de forma contínua, assim como afirmou o presidente da EMAP, em 2017, que já houve uma visita dos árabes nas instalações portuárias internas e externas para futuras oportunidades de negócios nas áreas de logística, agronegócio e outras para execução em 2018.

Para tanto, a pesquisa tende a ampliar um olhar sobre a materialidade do Desenvolvimento Regional Sustentável na área portuária, pois o que se identifica, até então, é um desenvolvimento econômico segmentado dos eixos ambiental e social, ou seja, desigual.

6. Considerações finais

Visto assim, a realidade ambiental dos portos é alvo de muitas discussões, mesmo que de forma tardia, visualizam-se muitos danos presentes e futuros, como o grande volume de emissão de dióxido de carbono (CO²). Contudo, as alternativas vão surgindo, por meio de estudos ambientais e das próprias operações



portuárias, como, por exemplo, para a redução dos poluentes tem o processo de cabotagem e a articulação com o transporte ferroviário, o que resulta em uma logística mais eficaz e menos poluente.

Diante disso, o porto do Itaqui expande-se de forma contínua dentro de um cenário global e estratégico, todavia as interpelações aqui propostas buscam discutir em outras pesquisas, como este pode contribuir para o desenvolvimento regional sustentável.

Cabendo aqui repensar em outros aprofundamentos da pesquisa, se o porto do Itaqui oferece de fato um desenvolvimento regional sustentável, onde os aspectos econômicos integram-se aos níveis ambientais e sociais, pois a realidade vigente aponta um desenvolvimento desigual, e que este precisa ser reavaliado em vários pontos de sua expansão, uma vez que apresenta continuamente vários danos sociais ambientais, como invasão de espécies exóticas nas bacias hidrográficas, em decorrência do processo de água de lastro que não é fiscalizado sistematicamente, dentre outras influências ambientais quanto à mudança de linha de costa, áreas de pesca que são afetadas como consequência de obras de implantação de infraestrutura, supressão de trechos de ecossistemas importantes como manguezais e derramamento de cargas tóxicas no mar.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Índice de Desempenho Ambiental** – IDA para as instalações portuárias. Brasília, DF, 2012. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/portal/MeioAmbiente_IDA.asp>. Acesso em: 10 de janeiro de 2014.

_____. **O porto verde:** modelo ambiental portuário. Brasília: DF, 2011.

ALIER, J.M. **Correntes do ecologismo**. (pág. 21-39) In O Ecologismo dos Pobres. Conflitos ambientais e linguagens de valoração. São Paulo: Contexto, 2007.

ALMEIDA, Cecília M. V. B de. **Ecologia Industrial:** conceitos, ferramentas e aplicações. São Paulo: Edgard Blucher, 2006.

Territórios, Redes e Desenvolvimento Regional: Perspectivas e Desafios, Santa Cruz do Sul, RS, Brasil, 13 a 15 de setembro de 2017



ALMEIDA, Z.S; OLIVEIRA, V.M (Org.). **Avaliação ambiental no Complexo Portuário do Itaqui**. São Luís: EDUEMA, 2016.

BRASIL. Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. Anexo VIII: Atividades potencialmente poluidoras. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 1981**. Disponível: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm>. Acesso em: 16 de outubro de 2013.

BURNETT, F.L. **Urbanização e desenvolvimento sustentável: a sustentabilidade dos tipos de urbanização na cidade de São Luís do Maranhão**. São Luís, UEMA, 2008.

COELHO, M. C. N; GUERRA, A. J. T; CUNHA, S. B. (orgs.). **Impactos ambientais urbanos no Brasil: Impactos ambientais em áreas urbanas – teorias, conceitos e métodos de pesquisa**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

EMAP, Empresa Maranhense de Administração Portuária. Mapa da hinterlândia do Porto do Itaqui. São Luís, MA, 2016. Disponível em: <http://www.emap.ma.gov.br/porto-d_itaqui/planejamentodesenvolvimento/novos-negocios>. Acesso em: 09 de agosto de 2016.

EMAP, Empresa Maranhense de Administração Portuária: Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto do Itaqui – PDZ. 2ed^a. 2012. Disponível em: <<http://www.emap.ma.gov.br/porto-do-itaqui/planejamento-desenvolvimento>>. Acesso: 30/04/2017.

EMBRAPA. **Relatório do Diagnóstico do Macrozoneamento Ecológico-Econômico do Estado do Maranhão** / Mateus Batistella, Édson Luis Bolfe, Luiz Eduardo Vicente, Daniel de Castro Victoria, Luciana Spinelli Araújo (Org.). – Campinas, SP: Embrapa, 2013. 450 p.: il. (Embrapa Monitoramento por Satélite / Relatório Técnico, v.1). Disponível em: <https://www.cnpm.embrapa.br/projetos/macrozee/download/relatorio_diagnostico_v1_macrozeema.pdf>. Acesso em: 09 de agosto de 2016.

FILHO, Alcides Goularti. **Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera**. Economia e Sociedade, Campinas, v. 16, n. 3 (31), p. 455-489, dez. 2007. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ecos/v16n3/07.pdf>>. Acesso em: 14 de agosto de 2015.

FERES, Samir Jorge Cutrim. **Organismos exóticos: uma ameaça à sustentabilidade ambiental do Golfão maranhense**. - São Luís. Dissertação de Mestrado, Programa de pós-graduação em Sustentabilidade de Ecossistemas Universidade Federal do Maranhão, 2010.



FERREIRA, Antonio José de Araújo. **Políticas Territoriais e Reorganização do Território Maranhense**. Tese de Doutorado, Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP, 2008. Disponível em [www.teses.usp.br/teses/disponiveis/.../ANTONO JOSE DE ARAUJO.pdf](http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/.../ANTONO_JOSE_DE_ARAUJO.pdf).

_____. **A produção do espaço urbano em São Luís do Maranhão: passado e presente: há futuro?.** São Luís: EDUFMA, 2014.

FERNANDES, H.C (1881-1969). **Administrações maranhenses: 1822- 1929**. São Luís: Instituto Geia, 2003.

FLOGLIATTI, Maria Cristina. **Avaliação de impactos ambientais: aplicação aos sistemas de transporte**. Rio de Janeiro: Interciência, 2004.

FOSTER, J.B,. **Marxismo e Ecologia: fontes comuns de uma grande transição**. Lutas Sociais. vol.19. nº 35 – jul./ dez. 2015 – ISSN 1415-854X. NEILS – Núcleo de Estudos de Ideologias e Lutas Sociais. Programa de Estudos Pós-Graduados em Ciências Sociais – PUC/SP. São Paulo. 2015.

GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: EDUSP. 1993.
DEL GAUDIO, R.; FREITAS, E. e PEREIRA, D. **Desenvolvimento Sustentável e ideologia: interpelações**. Lutas Sociais, São Paulo, vol.19 n.35, p.98-111, jul./ dez.2015.

HARVEY, David, 1935-**O enigma do capital: e as crises do capitalismo / David Harvey; tradução de Joao Alexandre Peschanski**. - São Paulo, SP: Boitempo, 2011.

INÁCIO. et.al. **Desenvolvimento em questão: Desenvolvimento Regional Sustentável – abordagens para um novo paradigma**. Ed. Unijuí. Ano 11, nº24, set./dez.2013.

LÖWY, Michael. **Ideologias e Ciências Sociais. Elementos para uma análise marxista**. São Paulo: Cortez, 1986.

MARX, Karl. **A origem do capital: a acumulação primitiva**. São Paulo: Centauro, 2004.

MARX, Karl e ENGELS, Friedrich. **A Ideologia Alemã**. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

MÉSZÁROS, István, 1930- **A crise estrutural do capital**. 2ªed.- São Paulo: Boitempo, 2011.

SEP/PR, **Plano Mestre 2012**: Porto do Itaqui. UFSC: LABTRANS, Florianópolis, SC. 2012.

Territórios, Redes e Desenvolvimento Regional: Perspectivas e Desafios, Santa Cruz do Sul, RS, Brasil, 13 a 15 de setembro de 2017

VIII Seminário Internacional sobre

Desenvolvimento regional

Territórios, redes e
Desenvolvimento Regional:
Perspectivas e Desafios



Programa de Pós-Graduação
**Desenvolvimento
Regional**
mestrado e doutorado



SEP/PR, **Plano Mestre 2015**: Porto do Itaqui. UFSC: LABTRANS, Florianópolis, SC. 2015.

POULANTZAS, Nicos. **Poder político e classes sociais**. Porto: Editora Portucalense, Vol. II. 1971.

SALGADO NETO, José Bello. **Riscos e políticas do habitat nos manguezais em São Luís do Maranhão**. São Luís: Editora UEMA, 2015.

SANTOS, M. Espaço e Sociedade. Petrópolis: Vozes. 1979.

_____. Por uma Geografia Nova. São Paulo: Hucitec, Edusp, 1978.

_____. Técnica, Espaço, Tempo. São Paulo: Hucitec. 1994.

SEVILLA. **Guia de Arquitetura e Paisagem**. São Luís, Ilha do Maranhão e Alcântara. São Luís, Maranhão, 2008.

SMITH, Neil. **Para uma Teoria do Desenvolvimento Desigual I: A Dialética da Diferenciação e da Igualização Geográficas** (pág. 149-189) / **Para uma Teoria do Desenvolvimento Desigual II: A Escala Espacial e o “Vaivém” do Capital** (pág. 191 – 219) In *Desenvolvimento Desigual: Natureza, Capital e a Produção do Espaço*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

STEINBERGER, M. (Org). **Território, ambiente e políticas públicas espaciais**, Brasília: Paralelo 15 e LGE Editora, 2006.

.