
BRASIL E CHINA: INTERAÇÕES ENTRE O LOCAL E GLOBAL - O FLUXO DE COMMODITIES DO PORTO DO ITAQUI-MA

BRAZIL AND CHINA: GLOBAL-LOCAL INTERACTIONS. THE FLOW OF
COMMODITIES FROM THE ITAQUI'S (MA) HARBOR

BRASIL Y CHINA: INTERACCIONES ENTRE LO LOCAL Y LO GLOBAL - EL FLUJO
DE *COMMODITIES* DESDE EL PUERTO DE ITAQUI-MA

Igor Ferreira Fóscolo¹

<http://lattes.cnpq.br/6940795569273835>

<https://orcid.org/0009-0009-9699-6837>

Zulene Muniz Barbosa²

<https://orcid.org/0000-0002-5464-6881>

<http://lattes.cnpq.br/7487645099144590>

RESUMO: Neste artigo, analisa-se a dinâmica do fluxo comercial de commodities entre Brasil e China via Complexo Portuário do Itaqui, no Maranhão e, a relação entre o global e o local face reorganização mundial dos espaços produtivos influenciada pela presença da China no comércio internacional contemporaneamente. Concluímos que essa interação reforça a posição do Brasil como país exportador, sem, no entanto, significar desenvolvimento social para o estado.

Palavras-chave: desenvolvimento regional; comércio internacional; China. Porto do Itaqui.

ABSTRACT: In this article we analyse the flow of commodities between Brazil and China via the Itaqui Harbor Complex in Maranhão and the relationship between the global and the local expressed by the dynamics of the global reorganization of productive spaces influenced by China's presence in international trade at the same time. We conclude that this interaction reinforces Brazil's position as an exporting country, without, however, signifying social development in Maranhão.

Keywords: regional development; international trade; China; Itaqui's Harbour.

¹ Mestre pelo Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional, da Universidade Estadual do Maranhão (PPDSR-UEMA). Docência substituto no Departamento de Relações Internacionais da Universidade Estadual do Maranhão (UEMA). E-mail: igorfoscolo1@gmail.com.

² Doutora em Ciências Sociais. Professora da Universidade Estadual do Maranhão, MA, Brasil. E-mail: zulenembarbosa@gmail.com

RESUMEN: Este artículo analiza la dinámica de los flujos comerciales de materias primas entre Brasil y China a través del Complejo Portuario de Itaqui en Maranhão, y la relación entre lo global y lo local ante la reorganización global de los espacios productivos, influenciada por la presencia de China en el comercio internacional contemporáneo. Concluimos que esta interacción refuerza la posición de Brasil como país exportador, sin que ello implique desarrollo social para el estado.

Palabras clave: desarrollo regional; comercio internacional; China. Puerto de Itaqui.

INTRODUÇÃO

Este artigo analisa o fluxo comercial de commodities entre Brasil e China por meio do Complexo Portuário do Itaqui no estado do Maranhão. O objetivo é examinar a relação entre o global e o local expressa pela dinâmica de reorganização mundial dos espaços produtivos influenciada pela presença cada vez maior do gigante asiático no comércio internacional. É importante considerar que o comércio entre os dois países aumentou, substancialmente, na última década com a China se projetando na economia globalizada.

Não é demais lembrar que nas primeiras década do século XXI, o Brasil experimentou o que veio a ser conhecido como boom das commodities, período com forte alta dos preços de matérias primas como alimentos, petróleo e recursos energéticos, somado à crescente demanda de economias emergentes, conectadas a uma mudança na conjuntura econômica global, impulsionada pela entrada da China na Organização Mundial do Comércio (OMC), em 2001. Segundo dados atualizados da OMC, o Estado chinês é o maior exportador de mercadorias com alcance de seus produtos em todos os continentes do planeta. Os seus níveis importação cresceram 7% em 2013 alcançando o montante de US\$ 1,95 trilhão e isso representou 10,3% de todas as importações realizadas no período (OMC, 2014).

Conforme analisa Jabbour (2021), a capacidade da China em produzir respostas rápidas frente às principais questões globais a posiciona como um dos principais atores da geopolítica internacional e um aspecto importante dessa projeção é justamente o aumento de suas relações comerciais, principalmente, com economias exportadoras de produtos primários. Deve ser sublinhado que a influência chinesa na geopolítica global retoma um processo iniciado em 1978, pelo Partido Comunista Chinês (PCCh), com a implementação de reformas econômicas, a modernização de setores produtivos, nomeadamente, a qualificação da mão de obra interna, e políticas de atração do Investimento Externo Direto em setores rurais e urbanos.

A presença do Estado representado pelo PCCh, na coordenação do planejamento e de desenvolvimento do país, associado a uma vigorosa abertura econômica, orientada por uma

visão estratégica de desenvolvimento criaram condições para a projeção da China como potência regional. Deve ser sublinhado que no início dos anos 2000, países da América Latina como Argentina, Venezuela, Bolívia e Equador rompem com a programática neoliberal, elegendo líderes progressistas a partir de um giro a esquerda e centro esquerda. Esses governos fortaleceram relações políticas e econômicas orientadas para a integração regional. Blocos de cooperação como o Mercado Comum do Sul (Mercosul), União das Nações Sul-Americanas (Unasul) e Comunidade dos Estados Latino-americanos e Caribenhos (CELAC), se consolidaram na região contribuindo para o aumento da participação da América Latina na economia global. Cabe mencionar que nesse período, o protagonismo do Brasil no processo de integração regional, sob o governo Lula, ultrapassou o contexto do Cone Sul e passou a abranger todo o subcontinente (FUSER, ABRÃO, 2020. p. 243).

No rastro deste processo o Estado Chinês aproximou-se de países latino-americanos, estabelecendo relações de cooperação no setor de produção de energia por meio do gás natural na Bolívia, favorecendo países como Chile e Uruguai, ambos com recursos energéticos considerados mais escassos. E por meio de uma política deliberada de investimentos em projetos de infraestrutura, fortalecendo a interconexão e fomento comercial como estratégia de atuação externa. Cabe citar o Fórum China-CELAC, criado em 2014, com o objetivo de promover a cooperação de países membros da Comunidade Latino-Americana e Caribenhos (CELAC). Esses processos contribuíram para aumentar a presença chinesa na região, com o fortalecimento de relações de cooperação através da Nova Rota da Seda. No caso brasileiro, o aumento da relação comercial com a China produziu uma demanda interna pela ampliação da produção de matérias primas para atender ao mercado externo, mas também, investimentos visando o aumento da eficácia do transporte e escoamento das mercadorias.

O Maranhão, com sua porção considerável de commodities agrícolas e minério de ferro, movimenta um acentuado fluxo de mercadorias via Complexo Portuário do Itaqui. É importante destacar que a rota de exportação do Norte do país, representa uma quantidade significativa dentro do volume de manufaturas intensivas em recursos naturais e primários, revelando que o peso desses produtos baseados em recursos naturais exportados totaliza mais de 80% de toda a pauta exportadora (SILVA, 2018, p.34).

Segundo o Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos (IMESC), no intervalo entre janeiro e novembro de 2023, o Maranhão movimentou 5,1 bilhões de dólares em exportação, dentre os quais a soja foi o produto mais exportado em termos de

valor, US\$ 2,1 bilhões (IMESC, 2023). Deste total, 74,6% da soja produzida no estado foi vendida para a China, significando US\$ 1,9 bilhão do produto exportado. Dados divulgados pela Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa) revelam que a projeção da produção de soja no Maranhão que deve aumentar 37% até 2028 (CONTINI et. al, 2018).

Este cenário de expansão da produção agrícola indica uma demanda de investimento no setor. A construção do Terminal de Grãos do Maranhão (TEGRAM), a entrada em operação da Ferrovia Norte e Sul que liga Palmas (TO) e Açailândia (MA) e a conexão com a Estrada de Ferro Carajás (EFC) formam o corredor de exportação que se destina ao Itaqui. Trata-se de um projeto que visa responder à demanda pelo aumento do armazenamento de grãos no Complexo Portuário do Itaqui tendo em vista o aumento progressivo de exportação de matérias primas, através do porto, nos primeiros anos do século XXI.

Sobre os investimentos chineses anunciados no Brasil, Cariello (2021) demonstra que entre 2007 e 2020, houve maior interesse por investimentos nos setores de geração de energia, mineração e agricultura. O setor elétrico atraiu 31% do valor dos investimentos anunciados, sendo seguido pelas áreas de extração de petróleo e gás natural (23%), extração de minerais metálicos (11%), agricultura (9%), metalurgia (6%), fabricação de veículos automotivos (4%), fabricação de produtos químicos (4%), serviços financeiros (4%) e obras de infraestrutura (3%). Os 6% restantes incluem 14 setores com participação individual inferior a 2%. A Soja, Alumínio, Celulose e Minério de Ferro estão entre os produtos mais exportados, enquanto as importações, a pauta concentra-se em combustíveis e lubrificantes, Álcool/Etanol e Fertilizantes. O Nordeste brasileiro em 2019, alcançou o primeiro lugar entre as regiões que mais receberam investimentos chinês, cerca de 34% dos projetos. O estado do Maranhão recebeu investimentos da China Communications Construction Company (CCCC), empresa que adquiriu 51% das ações para construção do Porto TUP São Luís (PINHEIRO, 2018).

Inaugurado em 1974, o Porto do Itaqui integra-se ao contexto de desenvolvimento regional como parte de um processo político que visou a modernização do estado do Maranhão desde o governo Sarney. Nos anos 1980, a com a implantação do Programa Grande Carajás e o consequente fomento da exploração do minério de ferro, estruturou-se um complexo portuário para responder as demandas de escoamento para o mercado mundial. A proposta preliminar da Companhia Vale do Rio Doce (CRVD) para a Amazonia oriental foi, na verdade, a configuração de um projeto nacional de exportação, concebido como instrumento de política econômica dos militares para resolver os problemas de endividamento externo do país. Ao

analisar as temporalidades da política no Maranhão (BARBOSA, 2003) enfatiza o papel desempenhado pela oligarquia Sarney na implantação do Projeto Ferro Carajás e a moderna estrutura ferrovia-porto, hoje, totalmente reconectada a essa nova rodada de transnacionalização do capitalismo.

Atualmente, o Complexo Portuário do Itaqui é referência estratégica para a logística de escoamento e exportação de produtos brasileiros, principalmente, commodities como minério de ferro e soja, o que lhe confere relevância no atendimento da crescente demanda por exportação de matérias primas, incidindo por meio de sua hinterlândia, regiões para além de seu entorno imediato como, por exemplo, as regiões centro-oeste e sudeste. De acordo com informações vinculadas em mídias eletrônicas, em 2022, a Secretaria de Desenvolvimento Econômico do governo do Maranhão apoiou a organização do simpósio “As Potencialidades do Maranhão na Nova Rota da Seda da China: Oportunidades de Negócios e de Desenvolvimento para o Brasil”, para discutir a inclusão do estado como vetor de investimentos, não apenas no âmbito do Complexo Portuário, mas, também, projetos envolvendo outros setores econômicos cobertos por sua hinterlândia.

A INSERÇÃO DA CHINA NA AMÉRICA LATINA

Na análise do fluxo comercial entre China e Brasil (Maranhão incluso) é possível identificar aspectos amplamente discutidos por Ruy Mauro Marini (2000) na sua obra já clássica “A dialética da Dependência”, análise com a qual estabelecemos pontos de contato com o método do materialismo histórico como caminho explicativo teórico-prático para o entendimento da realidade em permanente processo de transformação.

Assim, para compreender a influência da China no continente latino-americano, no momento atual, é imprescindível contextualizar o cenário da experiência neoliberal durante a década de 1990. Perry Andersom (1995) analisa a profunda recessão do capitalismo nos anos 1970 e destaca a crise da dívida pública de países ocidentais com dimensões alarmantes, inclusive na Inglaterra e nos EUA. A partir de 1991, os índices econômicos tornaram-se sombrios nos países da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) haja vista a produção de 38 milhões de desempregados. Nesse contexto, o padrão fordista - keynesiano dava sinal de esgotamento com a chegada da crise do modelo econômico do pós-guerra. A Europa e os EUA passam a enfrentar um quadro crítico de crise,

predominantemente, marcada pela dificuldade de valorização do capital que se manifestou no padrão fordista/keynesiano e conseqüentemente na quebra do compromisso que deu sustentação ao Estado burguês do tipo *welfare state* (Barbosa, 2006).

O mundo capitalista avançado caía numa longa e profunda recessão, combinando pela primeira vez baixas taxas de crescimento com altas taxas de inflação. Em 1979, os governos de Margareth Thatcher (Inglaterra) e, Ronald Reagan (EUA) adotaram uma gestão econômica de orientação monetarista, priorizando o combate à inflação em relação à preservação do emprego e dos rendimentos do trabalho, abandonando assim, as diretrizes keynesianas. Aos poucos as políticas monetaristas foram associadas a outras propostas, como a desregulamentação e redução dos gastos públicos.

Efetivamente este neoliberalismo renovado (por Hayek e Milton Friedman) disseminou-se, durante os anos 1970, pelo mundo “ocidental” sob o impulso dos governos inglês e norte-americano e das agências econômicas multilaterais como o Fundo Monetário Internacional e o Banco Mundial. O reformismo neoliberal passa a adotar uma perspectiva puramente mercantil, tendo como horizonte uma economia globalizada (Sallun. Jr. p.264, 2011). Essa noção de globalização neoliberal, conforme analisa Boito Jr. (1999), apresenta o espaço econômico internacional como um grande mercado homogêneo e livre da intervenção estatal; espaço, este, que seria produzido pela existência e atuação das firmas ditas globais.

A partir dessa premissa, os economistas estadunidenses elaboram o receituário político-econômico neoliberal, traduzido no consenso de Consenso de Washington ao elencarem um conjunto de medidas de austeridade econômica/fiscais e controle cambial direcionada aos governos latino-americanos. A proposição era o ajuste dessas economias aos novos reordenamentos dos mercados transnacionalizados. Nos anos 1990, a experiência neoliberal provocou um aberto processo de desindustrialização nas economias da América Latina, diminuindo o peso do Produto Interno Bruto. Boito Jr. (2007) aponta ainda, que a abertura comercial, como parte deste processo de desindustrialização, desorganizou a cadeia produtiva de determinados setores industriais, diminuindo a competitividade das empresas e causando um quadro de déficit nas trocas com o mercado externo.

No Brasil, o agronegócio ganhou destaque, nos anos 1990, sendo um dos setores econômicos que se beneficiaram desse processo de desindustrialização. Associado ao processo de abertura comercial e financeira, combinada com uma taxa de câmbio estabilizada, o setor econômico do Agro concentrou a produção de uma monocultura direcionada para a exportação,

ao mesmo tempo, auxiliando para o aumento do fluxo de chegada de dólares na economia brasileira. Isso gerou divisas para a remuneração do capital financeiro nacional e internacional.

É bom lembrar que o Consenso de Washington, como já mencionado, ao longo dos anos 1990 produziu um efeito catastrófico para as economias latino-americanas e, como resultado, a doutrina neoliberal perdeu força, dada a ascensão no início dos anos 2000, de lideranças de esquerda e de centro esquerda, como no Brasil, Venezuela Uruguai e Equador. Esses governos eleitos pelo voto popular transitaram para uma agenda desenvolvimentista sem, necessariamente, abandonar completamente o neoliberalismo. A agenda política passava a privilegiar questões relacionadas à projeção dessas economias para uma perspectiva de aproximação econômica com o Sul Global (América Latina, África e Ásia). Essa posição ganhou força dentro dos fóruns políticos regionais, como a Celac, Unasul e Mercosul com o aumento das relações comerciais entre países latino-americanos e China.

A relação entre China e o Sul Global, passa a ser orientada, principalmente, pelo aumento do fluxo comercial de commodities no setor de energia e produtos manufaturados. É um cenário (Vadell *et al.* 2016) que elucida para uma nova “network power”, uma lógica de relacionamento entre centro-periferia atrelada às relações de troca e fluxos de investimentos. O novo consenso se baseia em três condições: 1) inovação e experimentação constante; 2) ênfase dada pela China para a qualidade de vida, principalmente, equidade e sustentabilidade, em questões de desenvolvimento; 3) o princípio de “autodeterminação”, que deixa de lado os ditames, as condicionalidades e as orientações do Banco Mundial e do Fundo Monetário Internacional. Neste contexto, o Maranhão torna-se, potencialmente, estratégico para a manutenção da parceria comercial entre Brasil e China. O Terminal Marítimo de Ponta da Madeira tem capacidade de movimentar 230 milhões de toneladas de minério de ferro e outras atividades primárias

O PORTO DO ITAQUI, OS FLUXOS COMERCIAIS E A DINÂMICA ENTRE GLOBAL E O LOCAL

Localizado na Baía de São Marcos, no município de São Luís do Maranhão, o Complexo Portuário do Itaqui iniciou suas atividades em julho de 1974, sendo administrado pela Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap). Desde 2001, uma das suas principais características está relacionada ao acesso aquaviário do porto. A Baía de São Marcos é a maior

da costa norte do Brasil, com canais de grande profundidade, além disso, possui naturalmente a maior variação de maré do mundo, o que permite o atracamento excepcional de navios de grande porte nos portos do estado. (EMAP, 2018). Podemos considerar, também, o aspecto multimodal (ferrovia, rodovia e hidrovia) do Complexo Portuário do Itaqui, que possui acesso terrestre pelas rodovias BR-135, BR-402 e BR-222, Ferrovia Norte-Sul e a já citada Estrada de Ferro Carajás.

Cabe ressaltar, também, o aspecto geograficamente privilegiado do Maranhão no que diz respeito à logística de transporte mundial, pois está próximo de grandes centros consumidores (Europa, Ásia e Estados Unidos), o que reforça a posição do Brasil como um dos principais produtores de matérias-primas da América Latina e principal parceiro comercial da China no continente. Se pensarmos o local e o global, São Luís se insere na rota das cidades portuárias de grande relevância na dinâmica do comércio internacional e na ordem econômica e geopolítica global, na qual a China vem ocupando cada vez mais espaço e presença comercial na região. O Itaqui, articula-se a dinâmica do comércio global na medida em que representa esse ponto estratégico. As operações portuárias, no âmbito da logística, apresentam condições para operacionalizar o envio cada vez maior de soja e minério de ferro para a China e, desta forma, posiciona-se estrategicamente como importante referência para movimentar o interesse chinês pelo mercado de commodities brasileiro.

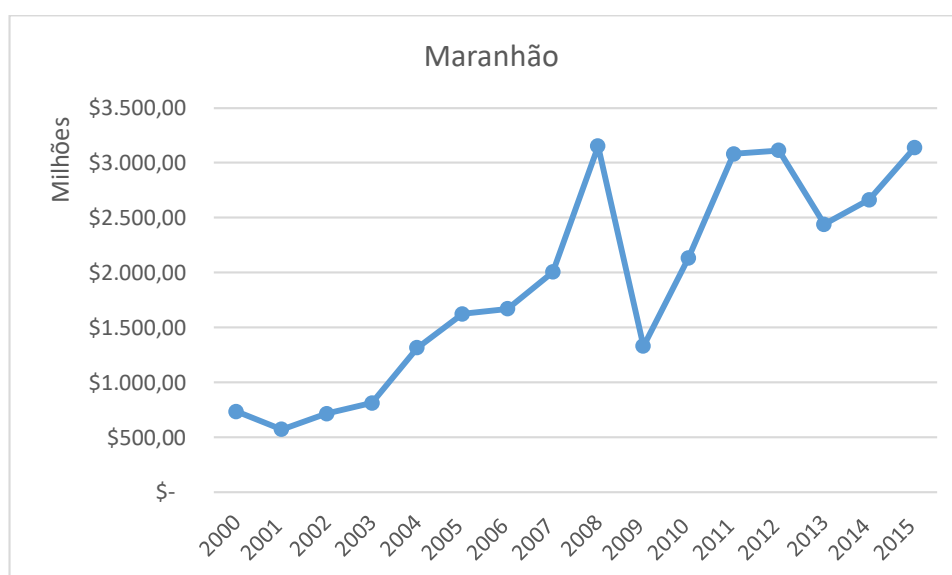
No que diz respeito à dinâmica das operações, percebe-se a correlação entre o processo de ampliação, modernização e diversificação das operações portuárias em função do aumento da relação comercial entre Brasil e China, o que vem orientando a necessidade de modernização do porto para oferecer condições logísticas vantajosas para produção, armazenagem e escoamento de modo que as operações/atividades portuárias pudessem satisfazer a crescente demanda da China pela importação de commodities. Tomando como referência o Plano Mestre do complexo portuário do Itaqui, a projeção da demanda de cargas se baseia, por um lado, em uma metodologia que caracteriza o contexto econômico e concorrencial no qual está inserido e, por outro, as premissas, consideradas no cálculo da demanda, para cada um dos cenários (tendencial, otimista e pessimista), bem como avalia o impacto da projeção de demanda portuária sobre o acesso aquaviário e sobre os acessos terrestres (BRASIL, p. 521. 2018).

Em relação à projeção de demanda de exportação de soja, a China figura como maior importador da commodities, projeções que indicam o aumento expressivo da exportação de minério de ferro nos próximos anos e décadas. A dinâmica entre o global e o local, nesse

contexto, pode ser vislumbrada a partir das relações entre o fluxo de comércio. Esta interdependência pode trazer vantagens pontuais para o estado do Maranhão em relação à modernização de infraestruturas necessárias para realização de atividades exportadora, contudo a contrapartida social e ambiental desse processo de modernização pode impactar negativamente o desenvolvimento de populações locais inseridas no “corredor de exportação”, principalmente aquelas residentes em áreas próximas à Linha de Ferro Carajás que, embora não participem diretamente do processo, sofrem os impactos.

Para uma melhor contextualização do cenário apresentado, o gráfico a seguir demonstra o fluxo comercial de exportação do Maranhão para a China. Pode ser observada a série histórica de exportação na qual estão representados os valores totais registrados para cada ano em relação ao histórico, compreendendo o período entre 2000 e 2015. A análise deste recorte temporal é imprescindível para melhor contextualização da evolução das relações comerciais entre os dois países.

Gráfico 1 – Exportações do Maranhão para a China (série histórica)



Fonte: Elaboração própria com base em *Comex Stat*

De acordo com o gráfico, o fluxo de exportação do Maranhão para a China apresentou crescimento durante os primeiros anos do século XXI, nomeadamente, até a crise de 2008, período em que as exportações sofrem uma queda abrupta em função das consequências geradas pela grande crise financeira global daquele ano. Mas, embora, entre 2008-2009 o fluxo de valores exportados tenha sofrido uma queda de cerca de 50%, a partir de 2010, o comércio

retorna à sua tendência de crescimento. Assim, na medida em que o Itaqui vem se consolidando como expoente para a parceria entre Brasil e China, no âmbito do comércio de produtos primários, a perpetuação dessa parceria se torna cada vez mais perceptível no horizonte de médio e longo prazo. O outro efeito, é o que essa dinâmica pode gerar para as cadeias produtivas no estado. Ou seja, além do setor agrícola, outras atividades econômicas como indústria e serviços que podem se beneficiar com o aumento da influência chinesa.

Cabe sublinhar que a presença da China ainda que reforce a condição do estado do Maranhão como produtor de matéria-prima de baixo valor agregado, voltado para exportação, é importante produzir estudos voltados para proposição de políticas de desenvolvimento regional com potencial político de minimizar o agravamento das condições de pobreza extrema no estado. Certamente as soluções requerem medidas de curto e longo prazo, mas com metas que incluam mudanças estruturais que ultrapasse os limites da necessidade de expansão dos mercados e possa produzir novas condições históricas. Nesse sentido, é imperativo retomarmos as proposições de Ruy Mauro Marini.

REFERÊNCIAS

BARBOSA, Z. (2004). As “**temporalidades**” da **Política no Maranhão**. Lutas Sociais, (9/10), 19–26. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/ls/article/view/18970>

BARBOSA, Z. M.; PEREIRA, J. J.; MOTA, Célia Maria da; FERREIRA, Nilce Cardoso; MESQUITA, B. A. **Formação socioeconômica do Maranhão**. In: Edna Ramos de Castro; Índio Campos. (Org.). Formação Socioeconômica da Amazônia. 1ed. Belém: Biblioteca do NAEA/UFPA, 2015, v. 2, p. 1-640.

BARBOSA, Z. M. **A rota dos grandes projetos no Maranhão: a dinâmica entre o local, o regional e o transnacional**. In: Anais do V Simpósio Internacional Lutas Sociais na América Latina? Revoluções nas Américas: passado, presente e futuro?, 2013, Londrina. Anais do V Simpósio Internacional Lutas Sociais na América Latina/2013. Londrina, 2013. v. 1. p. 38-46. Disponível em: https://www.uel.br/grupo-pesquisa/gepal/v4_zulene_e_desni_GIV.pdf

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

BOITO JR., Armando. As relações de classe na nova fase do neoliberalismo no Brasil. **Sujetos sociales y nuevas formas de protesta en la historia reciente de América Latina**. Buenos Aires: CLACSO, p. 271-296, 2006.

CARIELLO, Tulio. **"Investimentos chineses no Brasil: Histórico, tendências e desafios globais (2007-2020)."** Rio de Janeiro: Conselho Empresarial Brasil-China (2021). Disponível

em: <https://www.cebc.org.br/2021/08/05/investimentos-chineses-no-brasil-historico-tendencias-e-desafios-globais-2007-2020/>

CONTINI, E; et.all. **Complexo Soja – Caracterização e Desafios Tecnológicos**. Série Desafios do Agronegócio Brasileiro (NT1), 2018. Disponível em: <https://www.embrapa.br/documents/10180/0/COMPLEXO+SOJA++Caracteriza%C3%A7%C3%A3o+e+Desafios+Tecnol%C3%B3gicos/709e1453-e409-4ef7-374c-4743ab3bdcd6> Acesso em: janeiro de 2024.

COMEXSTAT (2016). Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/municipio> Acesso em: 20/11/23.

COUTINHO, N. C. **O Estado Brasileiro: gênese, crise, alternativas**. In: LIMA, Júlio César França; NEVES, Lúcia Maria Wanderley. Fundamentos da educação escolar do Brasil contemporâneo. Rio de Janeiro, Fiocruz, p.173-200, 2007.

DA SILVA, Fabricio Pereira. O fim da onda rosa e o neogolpismo na América Latina. **Revista Sul-Americana de Ciência Política**, v. 4, n. 2, p. 165-178, 2018.

EMAP. Disponível em: <https://www.portodoitaqui.com/porto-do-itaqui/planejamento-portuario>, 2023.

FERREIRA, A. J. de A. (2021). **O complexo portuário de São Luís do Maranhão na economia contemporânea**: indicações para debate. InterEspaço: Revista de Geografia e Interdisciplinaridade, 7(20), e202135. Disponível em: <https://doi.org/10.18764/2446-6549.e202135>. Acesso em: 8 jan. 2023.

FUSER, I; ABRÃO, R. **Integração energética na América do Sul: perspectivas, impasses e obstáculos**. Brazilian Journal of Latin American Studies, (2020). 19(37), Disponível em: 240-267. <https://doi.org/10.11606/issn.1676-6288.prolam.2020.171246>. Acesso em: 8 jan. 2023.

JABBOUR, Elias; DANTAS, Alexis **China contemporânea: seis interpretações**. Cap 02: Apontamentos sobre a geopolítica da China. Belo Horizonte: Autêntica, 2021.

JABBOUR, Elias; DANTAS, Alexis. **A (nova) Economia do Projeto como estágio superior do socialismo chinês**. Revista Desenvolvimento e Civilização, 2021.

MARINI, R.M. **Dialética da dependência / uma antologia da obra de Ruy Mauro Marini**; organização e apresentação de Emir Sader. Petrópolis, RJ; Vozes; Buenos Aires: CLACSO, 2000.

PINHEIRO, J. S. **Investimento em infraestrutura portuária: Uma análise da exportação de soja no Terminal de Grãos do Maranhão**. 2018. 100f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Socioeconômico/CCSO) - Universidade Federal do Maranhão, São Luís. Disponível em: <https://tede2.ufma.br/jspui/handle/tede/2186> Acesso em: janeiro de 2024.

SALLUM JR. B. Governo Collor: **O reformismo Liberal e a Nova Orientação da Política Externa Brasileira**. Revista de Ciências Sociais, vol 54, nº 2, p.259-288, 2011.

WTO. **Modest trade growth anticipated for 2014 and 2015 following two Years slump**. Press releases (abril/2014), 2014. Disponível em: https://www.wto.org/english/news_e/pres14_e/pr721_e.htm

SALLUM JR. B. **Boletim de Conjuntura Econômica Maranhense**. Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos (IMESC). -Vol. 11, no. 3 (jul./set.) 2023. – São Luís, 2019. Disponível em:

<https://imesc.ma.gov.br/src/upload/publicacoes/46f67328d6889caa56b8b1d3eacad0d6.pdf>

Acesso em: janeiro de 2024.