



# III SLAEDR

SIMPÓSIO LATINO-AMERICANO DE ESTUDOS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

III ELAGS ENCUENTRO LATINO AMERICANO DE GESTIÓN SOCIAL

VII SIDER SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL



DE 8 A 11 DE NOVEMBRO DE 2022



PROMOTORES:



APOIO:



## ABSTRACT

The objective of this article was to discuss the municipal development of the municipality of São Luís, from 2005 to 2016. The methodology consisted of using socioeconomic data from the municipality, in addition to the Firjan Municipal Development Index (IFDM). The results showed that in the last twelve years, both the urbanization process and the municipal development had a positive evolution in the growth rate, following the productive dynamics of the port terminal, which presented a sharp growth in the flow of cargo, stimulating the interaction between the port and the city. São Luís is a port city with unique maritime characteristics with great capacity to boost regional and urban development.

**Keywords:** Urban economy; Logistics; Urban Development.

## INTRODUÇÃO

No Brasil, o processo de crescimento urbano apresentou inúmeras fragilidades, e os aspectos sociais são aqueles que mais expõem tais características. Desse modo, a metropolização das cidades brasileiras caracterizou-se por intensificar e replicar, além das desigualdades sociais, também as disparidades territoriais, mesmo com a gradual modernização (MELLO-THÉRY; THÉRY, 2016).

As áreas metropolitanas brasileiras, principalmente as capitais localizadas no litoral, sofreram intensas transformações nas últimas décadas. Essas transformações refletiram a dinâmica urbana das cidades, que por sua vez, são estruturadas pelos setores produtivos que dão sustentação ao processo de crescimento econômico. Porém, as transformações ocorridas nos últimos anos não foram suficientes para reparar as desigualdades existentes nas regiões metropolitanas (CLEMENTINO, 2017).

Dentre as transformações metropolitanas, um importante processo nas metrópoles e cidades litorâneas é a relação “porto-cidade”. Essa relação particulariza o desenvolvimento urbano em tais localidades em meio a expansão de empreendimentos industriais importantes para a economia local e regional. Neste caso, a alta mobilidade entre os diferentes matizes de logística e tecnologias, economias de aglomeração e a concentração de setores tecnológicos, são elementos fomentados pelos espaços metropolitanos. As economias de mercado ao proporcionar o aumento em produtividade contribuem para o crescimento urbano (BENKO, 1996; CAMPOS et al., 2016).

A dinâmica econômica de uma cidade ou metrópole localizada em zona portuária se relaciona com o crescimento e o desenvolvimento de uma estrutura logística, no caso um porto, principalmente pela cadeia de indústrias localizadas em seu entorno, pois favorece o desenvolvimento tecnológico e potencializa o fluxo comercial (AKABANE; GONÇALVES, 2008). Diante disso, a cidade de São Luís por ter uma dinâmica portuária relevante frente o cenário nacional e dispor de um complexo portuário com o terminal do Porto do Itaqui, se destaca como um dos portos públicos de maior atividade do país. Além disso, os constantes investimentos realizados em infraestrutura que contribuem para a expansão metropolitana e o escoamento dos produtos de parte do Norte e Centro-Oeste do Brasil, coloca a cidade em situação privilegiada. Desta forma, compreender a relação existente entre o porto e a cidade é

# III SLAEDR

SIMPÓSIO LATINO-AMERICANO DE ESTUDOS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

III ELAGS ENCUENTRO LATINO AMERICANO DE GESTIÓN SOCIAL

VII SIDER SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL



DE 8 A 11 DE NOVEMBRO DE 2022



fator essencial para o entendimento do desenvolvimento local e regional, principalmente em regiões que possuem a dinâmica econômica sustentada num *hub* logístico.

Diante disso, o presente artigo faz apontamentos e discorre sobre o desenvolvimento municipal de São Luís, no período de 2005 a 2016. Dada a característica histórica e o processo de desenvolvimento, serão abordados a relação “porto-cidade”, assim como o movimento de urbanização visando compreender a expansão da cidade de São Luís.

O artigo está estruturado além desta introdução em cinco partes. A segunda seção aborda com brevidade a relação “porto-cidade” e o desenvolvimento urbano, mostrando as principais características do desenvolvimento urbano das cidades portuárias. A terceira parte trata das características históricas portuárias de São Luís, expondo a história de ocupação da capital maranhense. A quarta parte apresenta a área de estudo e os procedimentos metodológicos. A quinta parte expressa os resultados e discussão e, por fim, encerra-se com as considerações finais.

## CIDADE E O DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÔMICO

Existe uma caracterização das áreas urbanas por parte da estrutura de agregação espacial, definida pela população urbana e por sua organização produtiva, o que ilustra o sistema de uma cidade. As cidades portuárias se diferenciam das demais em virtude da dinâmica econômica e em função da maior abertura às relações com o exterior, o que permite maior acessibilidade à inovação, tanto social, quanto tecnológica, tal como, a troca de conhecimento e a concentração de serviços públicos aduaneiros. A cidade e o porto constituem uma relação simbiótica o que caracteriza a complexidade no conjunto de interações que se modificam no tempo, tanto perante as dinâmicas econômicas, produtivas, tecnológicas e sociais (OCHOA, 005; FERRERA DE LIMA, 2012; RIBEIRO; BELOTO, 2020).

O advento de novas dinâmicas comerciais específicas e a reorganização mundial dos espaços produtivos em função da globalização, culminou em novas demandas, alterando a dinâmica portuária e, conseqüentemente, no desenvolvimento das cidades portuárias. Mesmo assim, houve um distanciamento nas relações “porto-cidade”, tanto no aspecto espacial, econômico e logístico, isto em função de alguns fatores, tais como: o forte crescimento urbano nas zonas portuárias; a necessidade do recebimento de navios de maior porte; e, a reorganização dessas áreas em função de questões de segurança e ambientais (MONIÉ; VIDAL, 2006; CLEMENTINO, 2017).

Num direcionamento em busca de entendimento sobre o contínuo afastamento das relações entre a cidade e a zona portuária em seus mais variados aspectos, Ochoa (2005) descreve que dinâmica portuária em um determinado território tem função e dinâmica própria. Se a zona portuária possui vários portos, então o sistema de funções da zona portuária cria especializações e estruturas próprias para o fluxo de cargas e serviços, mas mantendo sua autonomia da estrutura urbana. Nas cidades portuárias existe frequentemente um arranjo constituindo uma relação entre as estruturas industriais e a frente portuária separada por uma barreira rodo ferroviária que interliga diferentes núcleos industriais.

# III SLAEDR

SIMPÓSIO LATINO-AMERICANO DE ESTUDOS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

III ELAGS ENCUESTRO LATINO AMERICANO DE GESTIÓN SOCIAL

VII SIDER SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL



DE 8 A 11 DE NOVEMBRO DE 2022



PROMOTORES:



APOIO:



Clementino (2017), aponta que as atividades marítimas e portuárias contribuem para o crescimento urbano, e nos últimos anos acabaram ampliando e especializando seus terminais, favorecendo cada vez mais esse crescimento. Segundo Santos (2008), o processo de globalização unificou o espaço, sendo os lugares sujeitos à intercomunicação, e que os investimentos, a circulação das riquezas, as distribuições das mercadorias são guiadas por essa lógica mundial, reconduzindo os lugares como local de encontro de interesses, tanto mundiais e locais, quanto distantes e próximos.

A compreensão da relação “porto-cidade” só é possível se houver o entendimento das mudanças no âmbito, social, político e econômico, ou seja, em seu aspecto global, assim como da integração nos sistemas de trocas mundiais, sistemas econômicos, dinâmicas econômicas locais e dinâmicas urbanas próprias. Os portos podem exercer, além de funções secundárias relacionadas ao turismo, ao lazer e a questões históricas das cidades, desempenhar funções industriais, comerciais, financeiras e militares. As cidades portuárias possuem uma estrutura que comportam simultaneamente um encadeamento mundial de fluxos de mercadorias e participam da configuração dos núcleos urbanos que pertencem (MONIÉ; VIDAL, 2006; CLEMENTINO, 2017; RIBEIRO; BELOTO, 2020)

Não restrito apenas a uma utilização da perspectiva técnica e operacional, a área portuária configura-se como um mecanismo a cargo de um projeto de desenvolvimento. As estruturas que dão sustentação ao arranjo portuário, detêm mais uma natureza logística do que propriamente um caráter de desenvolvimento local (MONIÉ; VIDAL, 2006; RIBEIRO; BELOTO, 2020).

Em regiões portuárias, o planejamento territorial ganha elementos de maior complexidade, a exemplo de pressões locais, invasões de áreas de preservação ambiental, déficit crescente na infraestrutura, saneamento básico e habitação, desemprego e subemprego ocasionados pela instabilidade econômica nacional e mundial e pela sazonalidade característica do turismo de veraneio, o que acaba exigindo maior habilidade e cuidado no direcionamento de projetos de desenvolvimento dessas localidades (OLIVEIRA et al., 2013).

O processo de desenvolvimento portuário não acontece de maneira regular e sequencial, mas sim de forma cíclica, o que resulta no agravamento dos impactos socioambientais no momento de acelerado crescimento. Entretanto, a reestruturação recente dos espaços urbanos industrializados tem balizado várias transformações, como especializações produtivas locais, e até mesmo o estímulo ao surgimento de zonas e complexos industriais integrados em regiões metropolitanas ou cidades médias, com disponibilidade de trabalho barato e bens de serviços com acesso a portos, aeroportos e ferrovias. A atividade portuária não é restrita apenas ao âmbito econômico, está muito além, envolvendo aspectos territoriais, capaz de alterá-lo consideravelmente ao longo do tempo, transformando a estrutura urbana para uma nova ordenação territorial (OLIVEIRA et al., 2013; PEREIRA JUNIOR, 2015; RIBEIRO; BELOTO, 2020).

**DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÔMICO E AS CARACTERÍSTICAS PORTUÁRIAS DE SÃO LUÍS - MA**

# III SLAEDR

SIMPÓSIO LATINO-AMERICANO DE ESTUDOS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

III ELAGS ENCUENTRO LATINO AMERICANO DE GESTIÓN SOCIAL

VII SIDER SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL



DE 8 A 11 DE NOVEMBRO DE 2022



PROMOTORES:



APOIO:



A história colonial da Ilha de São Luís é iniciada conforme relatos de Bandeira (2016), com a autorização da coroa francesa no reinado de Maria de Médicis para a realização da expedição de Daniel de La Touche visando o reconhecimento do Norte do Brasil. A cidade de São Luís caracteriza-se por seu processo de colonização peculiar, principalmente quando observado o movimento ocorrido nas demais capitais brasileiras.

Conforme descreve Andrès (2014), a capital maranhense teve início com a fundação do Forte e a Vila de São Luís em 08 de setembro de 1612, homenageando o Rei Santo Luís IX, acontecimento este estabelecido por Daniel de La Touche, Sieur de La Ravadière e seu companheiro François de Razily, ambos tenentes-gerais de Luís XIII, no qual tinham o objetivo de fundar a “França Equinocial”. Porém, o plano e a feição urbanística da cidade foram realizados pelos portugueses após a expulsão dos franceses, estabelecendo a ocupação territorial.

São Luís era um importante porto comercial da região meio norte brasileiro por garantir a Inglaterra com produtos agrícolas, principalmente algodão no período da revolução industrial, sendo considerado em 1835 a quarta cidade mais importante do império brasileiro (ANDRÈS, 2014). É de destacar que o Maranhão viveu a sua maior pujança econômica frente a cultura algodoeira entre os anos de 1750 e 1820, com o porto tendo um papel importante nesse processo que transformou São Luís em um dos principais exportadores (CLEMENTINO, 2017). Nesse caso, a cidade obtinha vantagem expressiva por ser capital, além de sede administrativa e entreposto comercial, no qual escoava boa parte das riquezas advindas do interior do Estado pelo porto, permitindo o estabelecimento de uma elite de comerciantes cuja atividade centravam no comércio de exportação (ANDRÈS, 2014).

No século XIX, o Maranhão já apresentava uma dinâmica comercial expressiva, enviando e recebendo navios para os mais variados portos do mundo, possuindo em comparação com seus consórcios comerciais um leque variado, dispondo de cinco parceiros principais, sendo eles: Portugal, Grã-Bretanha, França, Estados Unidos e Espanha (PAULA, 2009). Conforme Botelho (2005), nesse período as atividades portuárias eram as responsáveis por assegurar a estada da elite no centro urbano de São Luís, vindo a ocorrer o processo de desconcentração desta classe para outros bairros só ao longo do século XX, culminando em uma nova organização urbana.

Arruda (1988), ressalta que a economia maranhense no período colonial foi alicerçada com a produção agrícola, essencialmente o algodão e o arroz, com uma participação desses produtos na exportação na ordem de 73% a 82%, respectivamente. Prado (1981), relata que o Maranhão foi a primeira região do Brasil a exportar o algodão, tanto que, a atividade acabou transformando a economia local em uma das mais dinâmicas e próspera, o autor ainda destaca que a economia brasileira no período colonial era destinada ao fornecimento de produtos agrícolas e minerais ao comércio europeu.

É notório a grande importância das navegações para o Maranhão, tanto no que se refere ao processo de colonização, quanto para a sua dinâmica econômica, destacando-se ainda mais São Luís, por ser o grande centro econômico e zona portuária estratégica necessária para a manutenção das relações de comércio com o exterior. Fernandes (2020), assegura que para compreender a história do Maranhão é preciso explorar as raízes das navegações promovidas no século XV e XVIII pelos europeus.

# III SLAEDR

SIMPÓSIO LATINO-AMERICANO DE ESTUDOS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

III ELAGS ENCUENTRO LATINO AMERICANO DE GESTIÓN SOCIAL

VII SIDER SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL



DE 8 A 11 DE NOVEMBRO DE 2022

RELAGS



PROMOTORES:



APOIO:



## ÁREA DE ESTUDO E PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Nesta seção será apresentado o procedimento utilizado para a realização do estudo que busca compreender o processo de desenvolvimento municipal da capital maranhense, São Luís. Nesse sentido, realizou-se inicialmente uma pesquisa bibliográfica a fim de obter informações relativas à relação entre a cidade e a zona portuária, especificamente ao processo de urbanização. A zona portuária tem grande importância, pois a economia de São Luís se expande em virtude da expansão no complexo portuário, especialmente o Porto Itaqui, que tem mostrado dinamicidade face aos setores produtivos do Maranhão.

O município de São Luís fica localizado em uma ilha conhecida como Ilha Grande ou Ilha de *Upoan Açu*, constituída por mais três municípios, além da capital maranhense, sendo eles: São José de Ribamar, Paço do Lumiar e Raposa, que juntos representam os quatro municípios da Grande Ilha, constituindo uma área de aproximadamente 831,7 km<sup>2</sup> (FIGURA 1) (BANDEIRA, 2013). São Luís possui privilegiada posição geográfica, fazendo parte do Golfão Maranhense, uma importante zona costeira. A capital fica situada na porção norte do Maranhão, região Nordeste do Brasil, fronteira ao norte com o Oceano Atlântico; ao sul, com a baía de São José e com o Estreito dos Mosquitos; a leste com a baía de São José e a oeste com a baía de São Marcos (BANDEIRA, 2013).

Figura 1. Localização do município de São Luís – MA - Brasil - 2021.



Fonte: Mapasblog (2021).

A cidade de São Luís é caracterizada por domiciliar grandes empreendimentos do setor de mineração, a exemplo da Vale e Alumar, empreendimentos que favoreceu a transformação da cidade em um polo regional que atrai um contingente significativo de mão de obra e de empresas prestadoras de serviços para as indústrias (MASULLO; LOPES, 2017). Ademais, a capital ludovicense possui um dos maiores complexos portuários do Brasil, o complexo

# III SLAEDR

SIMPÓSIO LATINO-AMERICANO DE ESTUDOS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

III ELAGS ENCUENTRO LATINO AMERICANO DE GESTIÓN SOCIAL

VII SIDER SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL



DE 8 A 11 DE NOVEMBRO DE 2022



PROMOTORES:



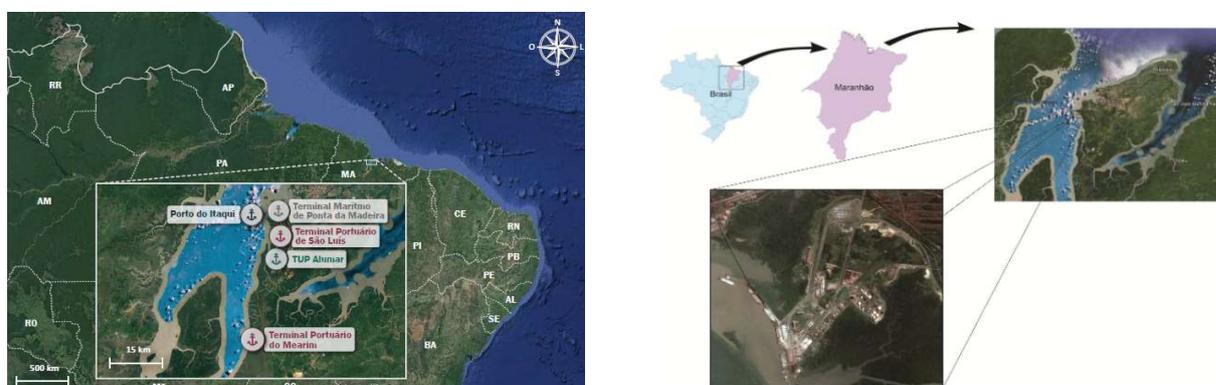
APOIO:



portuário do Itaqui (FIGURA 2). Esse complexo portuário é formado por uma gama de instalações que compreendem cinco terminais portuários, o Porto Organizado do Itaqui, Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (TMPM), Terminal de Uso Privado (TUP) Alumar em funcionamento, e os terminais Portuário de São Luís e Terminal Portuário do Mearim em fase de projeto (MTPA, 2018).

Neste complexo fica localizado o Porto do Itaqui, o porto brasileiro de natureza pública com maior profundidade e o quinto em movimentação de cargas (EMAP, 2016).

Figura 2. Localização do Complexo Portuário do Itaqui e do Porto do Itaqui em São Luís -MA – 2021.



Fonte: SNP/MTPA (2017); EMAP, (2021)

A área de abrangência do Porto do Itaqui limita-se com o Distrito Industrial na região do Itaqui, no litoral oeste da Ilha (Baía de São Marcos), a 11 km do centro da cidade, a extensão territorial ocupada pela EMAP (Empresa Maranhense de Administração Portuária) perfaz uma área superficial de 5.100.000 m<sup>2</sup>, no qual teve início de suas operações em 1974, sendo inicialmente administrado pela Companhia Docas do Maranhão (Codomar), subordinada ao Governo Federal por meio do Convênio de Delegação nº 016/2000, firmado entre o Ministério dos Transportes e o Governo do Estado em 2001, passando a ser gerenciado pela EMAP (EMAP, 2021a).

Quanto ao processo de desenvolvimento será utilizado o Índice Firjan de Desenvolvimento Municipal (IFDM) como instrumento de análise para os anos de 2005 a 2016. Os dados foram obtidos na base de dados da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN), sendo disponibilizado o índice geral, assim como a forma desagregada nas dimensões educação, saúde e emprego & renda, o que favorece a compreensão da dinâmica do desenvolvimento em cada dimensão analisada. O IFDM varia de 0 a 1, com a seguinte classificação: < 0,4 baixo desenvolvimento; entre 0,4 e 0,6 Desenvolvimento regular; entre 0,6 e 0,8 Desenvolvimento moderado; e acima de 0,8 Alto desenvolvimento (FIRJAN, 2018).

Com isso, buscando discutir o processo de urbanização da cidade de São Luís mediante o crescimento da atividade portuária, foram utilizados dados referentes a movimentação de cargas no Porto do Itaqui obtidos no relatório de movimentação de cargas da do Porto do Itaqui Produto Interno Bruto (PIB); despesas por função habitação e urbanismo; número de empregos formais

# III SLAEDR

SIMPÓSIO LATINO-AMERICANO DE ESTUDOS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

III ELAGS ENCUESTRO LATINO AMERICANO DE GESTIÓN SOCIAL

VII SIDER SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL



DE 8 A 11 DE NOVEMBRO DE 2022



PROMOTORES:



APOIO:



e população estimada. Os dados foram extraídos das bases do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2020a; IBGE, 2020b); IPEADA (2019); Ministério da Economia (RAIS) (BRASIL, 2021) e do site da Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP, 2021b).

## RESULTADOS E DISCUSSÕES

Considerando os aspectos populacionais do município de São Luís - MA, observou-se no ano de 2005 uma população estimada de 978.824,00 de habitantes, crescendo para 1.082.935,00, correspondendo a uma variação de 10,64% ao longo do período analisado. Nesse período, a capital maranhense apresentou uma taxa de crescimento anual positiva de 0,89%, porém, menor que a taxa de crescimento do Estado de 1,16%. Quanto ao Produto Interno Bruto (PIB) observado, São Luís em 2016 dispôs de um total de R\$ 32.529.530,1, e uma taxa de crescimento anual de 17,13%, no período de 2005 a 2016, valor abaixo do crescimento estadual de 19,99%. Ou seja, mesmo apresentando valores positivos o município não acompanhou a dinâmica de crescimento estadual, tanto no que se refere ao crescimento econômico quanto ao contingente populacional. Nesse cenário é importante destacar que no período analisado São Luís obteve o incremento no PIB *per capita* de 176,23%, a uma taxa de crescimento de 14,69%, enquanto, o Maranhão apresentou um aumento de 198,25% com uma taxa de crescimento de 16,52% no seu PIB *per capita*. Esses valores foram superiores ao do Brasil no mesmo período, que apresentou taxa de variação percentual do PIB *per capita* de 158,14%, com variação de 13,18% na taxa de crescimento, o que assegura a melhor performance de São Luís e do estado do Maranhão quanto ao crescimento econômico nacional (IBGE, 2020; IPEADATA, 2019).

Ao analisar o estoque de empregos formais da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), São Luís em 2005 teve um saldo de 180.928,00 em empregos, já em 2016 esse número chegou a 331.233,00, com uma taxa de crescimento anual de 6,92%. Masullo e Lopes (2017), salientam que a capital atraiu um considerável fluxo migratório de pessoas em busca de empregos, colaborando para a retenção de grande parte da riqueza dos municípios circunvizinhos, o que a torna uma cidade de característica econômica centralizadora, realidade que favorece a ampliação da desigualdade social e ao depauperamento da qualidade de vida na região. O município por ter uma posição estratégica que facilita a logística da produção, além da população, polariza os investimentos econômicos e os empreendimentos locais (IMESC, 2011; BRASIL, 2021).

Um aspecto provocado pelo processo de migração em função da busca de empregos foi o aumento da população urbana na região metropolitana de São Luís, o que tem contribuído para a reorganização da característica urbana municipal. Ao analisar a composição populacional do município de São Luís, constatou-se que a taxa de urbanização conforme dados do IBGE (2010) é de 94,45%, caracterizando a prevalência da população urbana. Nesse sentido, já se percebe a natureza de cidade portuária de São Luís, e a especificidade da relação “porto-cidade”, principalmente no processo de urbanização.

Julga-se importante o setor portuário para a cidade de São Luís, seja pelo processo histórico do surgimento da cidade, ou mesmo, pela relevância econômica desempenhado pela dinâmica da atividade no processo de crescimento e do desenvolvimento municipal, gerando empregos e atraindo investimentos. É perceptível a expressividade do Porto do Itaqui no que concerne a

# III SLAEDR

SIMPÓSIO LATINO-AMERICANO DE ESTUDOS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

III ELAGS ENCUESTRO LATINO AMERICANO DE GESTIÓN SOCIAL

VII SIDER SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL



DE 8 A 11 DE NOVEMBRO DE 2022



PROMOTORES:



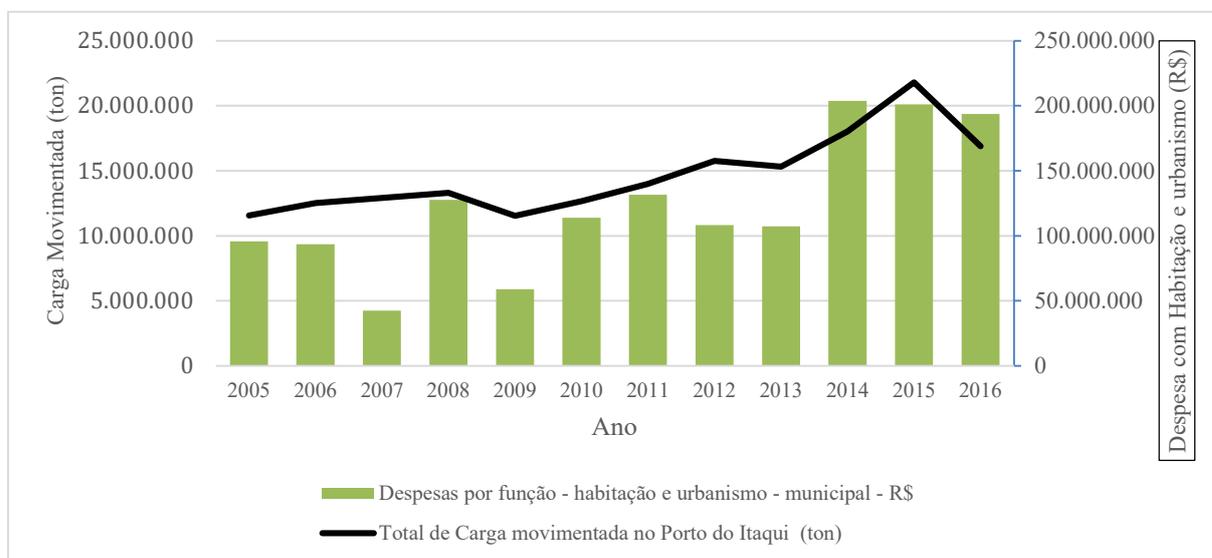
APOIO:



relevância econômica, explicitamente por movimentar produtos importantes para a balança comercial. As principais movimentações portuárias são de cargas de natureza a granel de sólidos e a granel líquidos, sendo o sólido vegetal o de maior destaque, como grãos de soja, milho, trigo, arroz, e farelo de soja. Dados da EMAP mostram que em 2016, o maior percentual da movimentação de cargas no Porto do Itaqui consistiu em produtos a granel sólido, com 54,6% operacionalizando, já os produtos a granel líquido e cargas em geral corresponderam a 36,8% e 8,6%, respectivamente (EMAP, 2019).

O gráfico 1, apresenta a evolução da movimentação de carga no Porto do Itaqui no período de 2005 a 2016, e a despesa municipal por função - habitação e urbanismo. A quantidade de cargas movimentadas no período teve uma evolução de 46,9%, ou seja, quase que o dobro, a uma taxa de crescimento de 3,86%, o que indica o progresso obtido pela quantidade de carga operacionalizada. Mesmo o Porto do Itaqui apresentando taxa de crescimento acima de 3% ao ano, a projeção realizada pela EMAP (2018), prever para o complexo portuário um crescimento mais lento para o horizonte de 2016 a 2060, variando entre 0,6% e 0,9% ao ano.

Figura 1. Carga movimentada no Porto do Itaqui e Despesa por função habitação e urbanismo em São Luís – MA – 2005 - 2016.



Fonte: Elaborado com dados da EMAP e IPEADATA

Junto ao crescimento das movimentações de cargas foi possível perceber importantes avanços em infraestrutura de transporte interligando as regiões produtoras ao complexo portuário, a exemplo da ampliação da Ferrovia dos Carajás e a Ferrovia Norte-Sul (FNS). Os investimentos na área portuária foram direcionados para infraestrutura no sistema de transporte intermodal visando, principalmente, a interligação com o Complexo Portuário do Itaqui. Assim, o Complexo tornou-se um elo entre a produção de parcela do Norte, Nordeste e Centro-Oeste com conexões para os mercados europeus e asiáticos e o canal do Panamá (DINIZ, 2013). Os investimentos em logística de ligação entre modais ferroviários e rodoviários com São Luís dinamizaram a região portuária, principalmente o setor urbano com a geração de empregos e contribuem para o aumento de receitas municipais.

# III SLAEDR

SIMPÓSIO LATINO-AMERICANO DE ESTUDOS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

III ELAGS ENCUESTRO LATINO AMERICANO DE GESTIÓN SOCIAL

VII SIDER SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL



DE 8 A 11 DE NOVEMBRO DE 2022



PROMOTORES:



APOIO:



De acordo com Akabane e Gonçalves (2008), a indústria portuária proporciona ao conjunto urbano que está inserida uma série de contribuições econômicas e sociais, oportunizando o desenvolvimento e a geração de riquezas. Segundo a EMAP (2016), o Porto do Itaqui só no primeiro semestre de 2016 movimentou R\$ 7,3 bilhões em mercadorias chegando a um lucro líquido de R\$ 28,9 milhões, contribuindo com cerca de 35% de todo o ICMS arrecadado no Maranhão.

No gráfico 1, também é demonstrado a evolução das despesas realizadas referente a habitação e urbanismo no município de São Luís, onde a taxa de crescimento anual com esse tipo de despesa chega a 8,51%, com variação de 102,13%, indicando certa atenção por meio de investimentos acentuados com essa função. Conforme Sakurai, (2009), os municípios que mais investem na função habitação e urbanismo possuem as maiores taxas de urbanização, além de um aporte populacional mais elevado constituído por menores proporções de jovens e idosos residentes. Silva et al. (2019), estudando o crescimento econômico das cidades portuárias brasileiras verificaram que os gastos públicos em saúde e educação nesses lugares são bem maiores que outros tipos de gastos.

Considerando o IFDM geral médio no período de 2005 a 2016, observa-se que o município de São Luís apresentou um desenvolvimento moderado (0,8). A evolução do índice geral consistiu em 17,54%, a uma taxa de crescimento de 1,46%, mesmo com tal crescimento no horizonte analisado a classificação do município não foi alterada. Quando comparado a média do IFDM geral nacional (0,6), que caracteriza um desenvolvimento regular, com o desenvolvimento do município constata-se que o desenvolvimento municipal da capital maranhense é superior à média nacional, o que revela um desenvolvimento mais acentuado comparado com os municípios brasileiros. Nas dimensões educação, saúde e emprego & renda, os índices médios de desenvolvimento municipal de forma desagregada de São Luís apresentaram a mesma similaridade, e conseqüentemente a mesma classificação de desenvolvimento moderado. Porém, o índice que apresentou a maior taxa de evolução no período em análise foi o IFDM saúde, com um crescimento de 1,62% ao ano.

Renzi, Ferrera de Lima e Piacenti (2021), usaram o IFDM para analisar o desenvolvimento municipal. Eles determinam o nível de desenvolvimento de um município conforme o seu IFDM e a média do IFDM nacional desagregando da seguinte maneira: Ciclo Virtuoso - IFDM Emprego e Renda, Saúde e Educação > Média; Tendendo ao Desenvolvimento Econômico - IFDM Saúde e Educação > Média; Tendendo ao Crescimento Econômico com Educação - IFDM Emprego e Renda e Educação > Média; Tendendo ao Crescimento Econômico com Saúde - IFDM Emprego e Renda e Saúde > Média; Tendendo à melhor formação de Capital Humano - IFDM Educação > Média; Tendendo a melhores condições de saúde - IFDM Saúde > Média; Tendendo ao Crescimento Econômico - IFDM Emprego e Renda > Média; Ciclo Vicioso - IFDM Emprego e Renda, Saúde e Educação < Média. E diante dessa classificação o nível de desenvolvimento municipal socioeconômico de São Luís no período de 2005 a 2016 é classificado como “Tendendo ao Crescimento Econômico” com saúde, em virtude de apresentar IFDM Emprego e Renda e Saúde superior à média nacional.

Desse modo, São Luís ao apresentar um nível de desenvolvimento econômico em crescimento fica evidente a relevância dos setores produtivos localizados na região metropolitana para o seu desenvolvimento, destacando sobremaneira, o setor portuário dentre aqueles que mais

# III SLAEDR

SIMPÓSIO LATINO-AMERICANO DE ESTUDOS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

III ELAGS ENCUENTRO LATINO AMERICANO DE GESTIÓN SOCIAL

VII SIDER SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL



DE 8 A 11 DE NOVEMBRO DE 2022



PROMOTORES:



APOIO:



contribuem para esse processo, essencialmente a geração de empregos. Segundo Benko (1996), os espaços metropolitanos favorecem economias de aglomeração, além de alta concentração de setores tecnificados, assim como a rápida mudança tecnológica. Ademais, conforme Campos et al. (2016), as atividades econômicas buscam sempre os espaços mais lucrativos, fazendo com que aquelas com maior rentabilidade por área ocupem esses espaços tão concorridos, sendo caracterizados pelos núcleos urbanos. Além disso, São Luís exerce uma força centrípeta de ordenação urbana sobre os municípios à sua volta devido possuir a maior concentração dos serviços urbanos (MASULLO; LOPES, 2017).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo deste trabalho foi fazer apontamentos e discorrer sobre o desenvolvimento municipal do município de São Luís, no período de 2005 a 2016. De forma sistemática analisou-se o processo de urbanização e o desenvolvimento da cidade durante o período de relevante evolução na atividade portuária.

Destaca-se que a atividade portuária representada pela movimentação de cargas no Porto Itaqui teve um expressivo aumento entre os anos de 2005 a 2016, avançando 46,9% a dinâmica produtiva. Isso exigiu da cidade a necessidade de melhoria em infraestrutura e nos serviços básicos à população, além da reorganização do espaço urbano frente às alterações provocadas pelo dinamismo econômico.

Frente aos resultados da pesquisa percebeu-se que o município investiu significativamente nos serviços de urbanização, dado que as funções referentes a habitação e urbanismo em pouco mais de uma década apresentaram um crescimento de 102%. E, seguindo a evolução tanto da atividade portuária quanto de investimentos em urbanização, o índice de desenvolvimento municipal acompanhou a dinâmica de crescimento a ponto de apresentar um nível de desenvolvimento municipal tendendo ao crescimento econômico com saúde. Esse nível de desenvolvimento municipal de São Luís pode ser explicado pelos constantes crescimento de sua matriz produtiva, favorecida pelo crescimento da atividade portuária que proporciona à cadeia produtiva maior geração de empregos e consequentemente aumento na renda e investimentos em saúde. Aponta-se ainda que o aumento em infraestrutura portuária acaba por proporcionar um espraiamento na infraestrutura urbana melhorando a qualidade de vida da população e no desenvolvimento da cidade.

Como sugestão para novas pesquisas evidencia-se a necessidade de estudos que possam analisar a expansão da cidade de São Luís em virtude do crescimento do complexo portuário, assim como o processo de periferação da cidade.

## REFERÊNCIAS

AKABANE, G. K; GONÇALVES, M. A. A importância do modelo de Autoridade Portuária como opção no planejamento logístico. **Revista Brasileira de Estratégia, Curitiba**, v. 1, n. 1, p. 19-28, jan./abr. 2008.

ANDRES, L. P. C. C. A Fundação de São Luís do Maranhão. **Revista da Cultura**, v. 23, p. 41, 2014.

# III SLAEDR

SIMPÓSIO LATINO-AMERICANO DE ESTUDOS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

III ELAGS ENCUENTRO LATINO AMERICANO DE GESTIÓN SOCIAL

VII SIDER SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL



DE 8 A 11 DE NOVEMBRO DE 2022



PROMOTORES:



APOIO:



ARRUDA, J. J. A. A economia brasileira no fim da época colonial: a diversificação da produção, o ganho de monopólio e a falsa euforia do Maranhão. **Revista de História**, n. 119, p. 3-21, 1988.

BANDEIRA, A. M. A vila de Índios do Vinhais Velho, em São Luís–Maranhão: Aspectos históricos de um assentamento humano de longa duração. **Revista Caminhos da História**, v. 21, n. 2, p. 1-23, 2016.

BANDEIRA, A. M. Ocupações de pescadores–coletores pré-coloniais na ilha de São Luís–MA: uma leitura a partir do Sambaqui do Bacanga. **Tarairiú–Revista Eletrônica do Laboratório de Arqueologia e Paleontologia da UEPB**, v. 1, n. 6, p. 12, 2013.

BENKO, G. **Economia, espaço e globalização**: na aurora do séc. XXI. São Paulo: Hucitec, p. 50-66, 1996.

BRASIL. Ministério da Economia. **Relação Anual das Informações Sociais (RAIS)**. 2021. Disponível em: < <https://bi.mte.gov.br/bgcaged/rais.php>>. Acesso em: 20 ago. 2021.

CAMPOS, L. F.; MARTINS, N. S. F.; OLIVEIRA, A. M. H. C.; SIMÕES, R. F.; Atributos urbanos e condição de ocupação da população economicamente ativa de Minas Gerais: uma análise multinível. **Informe Gepec**, v. 20, n. 1, p. 78-97, 2016.

CLEMENTINO, J. São Luís: cidade portuária em transformação. **Revista de Ciência & Tecnologia**, v. 21, n. 41, p. 3-14, 2017.

DINIZ, F. A. Novos investimentos no Maranhão: um cenário desenvolvimentista? **Cadernos do Desenvolvimento**, v. 8, n. 13, p. 89-108, 2013.

EMAP. Empresa Maranhense de Administração Portuária. **Localização**. 2021a. <<https://www.emap.ma.gov.br/porto-do-itaqui/localizacao>> Acesso em 15 de set. de 2021.

EMAP. Empresa Maranhense de Administração Portuária. **Movimentação de cargas**. 2021b. < <https://www.emap.ma.gov.br/porto-do-itaqui/operacoes-portuarias/movimentacao-de-carga>> Acesso em 15 de set. de 2021.

EMAP. Empresa Maranhense de Administração Portuária. **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - Porto do Itaqui**. 2019. Disponível em: <https://www.portodoitaqui.ma.gov.br/pdf/pdz-itaqui.pdf>. Acesso em: 16 jul. 2021.

EMAP. Empresa Maranhense de Administração Portuária. **Porto do Itaqui: geração de riqueza para o MA**. São Luís: 2016. Disponível em: <https://www.emap.ma.gov.br/imprensa/noticia/porto-do-itaqui-geracao-de-riqueza-para-o-ma>. Acesso em: 15 out. 2021.

FERNANDES, J. **Economia maranhense de 1890 a 2010**: superexploração e Estado oligárquico como entraves ao desenvolvimento. São Luís: EDUFMA, 2020.

# III SLAEDR

SIMPÓSIO LATINO-AMERICANO DE ESTUDOS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

III ELAGS ENCUENTRO LATINO AMERICANO DE GESTIÓN SOCIAL

VII SIDER SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL



DE 8 A 11 DE NOVEMBRO DE 2022



PROMOTORES:



APOIO:



FERRERA DE LIMA, J. **Indicadores de desigualdade regional**. In: PIACENTI, C. A.; LIMA, J. F. (Org.) *Análise Regional: metodologia e indicadores*. Curitiba: Ed. Camões. 2012.

FIRJAN. IFDM 2018 - **Índice Firjan de Desenvolvimento Municipal**. 2018. Disponível em: <[https://www.firjan.com.br/data/files/67/A0/18/D6/CF834610C4FC8246F8A809C2/IFDM\\_2018.pdf](https://www.firjan.com.br/data/files/67/A0/18/D6/CF834610C4FC8246F8A809C2/IFDM_2018.pdf)>. Acesso em: 12 de ago. 2021.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Estimativas Populacionais**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020a. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9103-estimativas-de-populacao.html?=&t=o-que-e>>. Acesso em: 27 set. 2020.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Produto Interno Bruto**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020b. Disponível em: <<https://sidra.ibge.gov.br/tabela/5938>>. Acesso em: 27 set. 2021.

IBGE. Instituto Brasileiro e Geografia e Estatísticas. **Censo Demográfico 2010 - Microdados**. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br/home/>> . Acesso em: 27 set. 2021.

IMESC. Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos. **Situação Ambiental da Ilha do Maranhão**. São Luís: IMESC, 2011.

IPEADATA. Instituto de Pesquisa Econômicas Aplicadas. **Dados população macrorregional**. Brasil, 2019. Disponível em: <http://www.ipeadata.gov.br/Default.aspx> Acesso em: 12 set. 2021.

MAPAS BLOG. Mapas de São Luís – MA. 2021 <<https://mapasblog.blogspot.com/2012/06/mapas-de-sao-luis-ma.html>> Acesso em 16 de set. de 2021.

MASULLO, Y. A. G.; LOPES, J. A. V. Indicadores Econômicos da Região Metropolitana da Grande São Luís. **Geografia, Ensino & Pesquisa**. v. 21, n.1, p. 30-40, 2017.

MELLO-THÉRY, N. A.; THÉRY, H. Cenários urbanos contemporâneos: novas ou velhas práticas no Brasil e na Amazônia? **PRACS: Revista Eletrônica de Humanidades do Curso de Ciências Sociais da UNIFAP**, v. 9, n. 1, p. 107-126, 2016.

MONIÉ, F.; VIDAL, S. M.S.C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista de Administração Pública**, v. 40, p. 975-995, 2006.

MTPA. Ministérios dos Transportes, Portos e Aviação Civil. **Plano Mestre do Complexo Portuário do Itaqui**. Florianópolis: MTPA, UFSC/LabTrans, 2018. Disponível em: [https://www.portodoitaqui.ma.gov.br/\\_files/arquivos/plano-mestre.pdf](https://www.portodoitaqui.ma.gov.br/_files/arquivos/plano-mestre.pdf). Acesso em: 16 jul. 2021.

OCHOA, A. R. Dinâmicas de crescimento em metrópoles portuárias. Tensões a oriente da cidade de Lisboa. **On the W@terfront**, p. 30-41, 2005.

OLIVEIRA, D. S.; DOMINGUES M. V. D. R.; ASMUS M. L.; ABDALLAH P. R. Expansão Portuária, Desenvolvimento Municipal e Alterações Ambientais no Brasil: desafios para a

# III SLAEDR

SIMPÓSIO LATINO-AMERICANO DE ESTUDOS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

III ELAGS ENCUENTRO LATINO AMERICANO DE GESTIÓN SOCIAL

VII SIDER SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL



DE 8 A 11 DE NOVEMBRO DE 2022



PROMOTORES:



APOIO:



gestão costeira. **Revista de Gestão Costeira Integrada-Journal of Integrated Coastal Zone Management**, v. 13, n. 1, p. 79-87, 2013.

PAULA, R. Z. A.; SILVA, M. R. M. O comércio marítimo do Maranhão no século XIX. **Revista HEERA**, p. 131-145, 2009.

PEREIRA JUNIOR, E. Dinâmicas industriais e urbanização no Nordeste do Brasil. **Mercator** (Fortaleza), v. 14, p. 63-81, 2015.

PRADO, C. Jr. **Formação do Brasil Contemporâneo**. São Paulo: 17ª edição. São Paulo: Brasiliense, 1981.

RENZI, A.; FERRERA DE LIMA, J.; PIACENTI, C. A. Apontamentos sobre o Desenvolvimento Humano Municipal no Estado de Mato Grosso do Sul. **Interações (Campo Grande)**, v. 22, p. 349-368, 2021.

RIBEIRO, R. R.; BELOTO, G. E. A organização do território urbano a partir da relação porto-cidade e seu reflexo na forma urbana. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 12, 2020.

SAKURAI, S. N. Ciclos políticos nas funções orçamentárias dos municípios brasileiros: uma análise para o período 1990-2005 via dados em painel. **Estudos Econômicos**. São Paulo, v. 39, p. 39-58, 2009.

SANTOS, M. **Técnica, espaço e tempo**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2008.

SILVA, C. A.; AMARAL, B. G.; ANZILAGO, M.; LUNKES, R. J. Análise entre os gastos do governo local e o crescimento econômico das cidades portuárias. **Race: revista de administração, contabilidade e economia**, v. 18, n. 1, p. 177-200, 2019.