

CENTRO UNIVERSITÁRIO UNIDADE DE ENSINO SUPERIOR DOM BOSCO
CURSO ADMINISTRAÇÃO

EDUARDO AZEVEDO COIMBRA

RELAÇÃO PORTO-CIDADE: análise da movimentação de graneis sólidos e líquidos
em um porto público como vetor do desenvolvimento socioeconômico

São Luís

2023

EDUARDO AZEVEDO COIMBRA

RELAÇÃO PORTO-CIDADE: análise da movimentação de graneis sólidos e líquidos em um porto público como vetor do desenvolvimento socioeconômico

Monografia apresentada ao Curso de Administração do Centro Universitário Unidade de Ensino Superior Dom Bosco como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Administração.
Orientador: Prof. Esp. Daniel de Matos Pereira.

São Luís

2023

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Centro Universitário - UNDB / Biblioteca

Coimbra, Eduardo Azevedo

Relação porto-cidade: análise da movimentação de graneis sólidos e líquidos em um porto público como vetor do desenvolvimento socioeconômico. / Eduardo Azevedo Coimbra. __ São Luís, 2023.
50 f.

Orientador: Prof. Esp. Daniel de Matos Pereira.
Monografia (Graduação em Administração) - Curso de Administração – Centro Universitário Unidade de Ensino Superior Dom Bosco – UNDB, 2023.

1. Desenvolvimento. 2. Socioeconômico. 3. Granéis. 4. São Luís (MA). 4. Empresa – Porto do Itaqui. I. Título.

CDU 62-405.6(812.1)

EDUARDO AZEVEDO COIMBRA

RELAÇÃO PORTO-CIDADE: análise da movimentação de graneis sólidos e líquidos em um porto público como vetor do desenvolvimento socioeconômico

Monografia apresentada ao Curso de Administração do Centro Universitário Unidade de Ensino Superior Dom Bosco como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Administração.

Aprovada em: 04/12/2023

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Esp. Daniel de Matos Pereira

Especialista em Logística Portuária e QSSMA

Centro Universitário Unidade de Ensino Superior Dom Bosco (UNDB)

Prof. Esp. Teyla Maria Albuquerque Santos

Especialista em Gestão Empresarial

Centro Universitário Unidade de Ensino Superior Dom Bosco (UNDB)

Prof. Me. João Victhor Adler

Mestre em Gestão Empresarial

Centro Universitário Unidade de Ensino Superior Dom Bosco (UNDB)

Dedico a minha mãe, meu pai,
meus irmãos e amigos.

AGRADECIMENTOS

Ao olhar para trás, vejo que a jornada para chegar até aqui foi longa e cheia de desafios. Mas, graças ao apoio de pessoas especiais, eu consegui superar todos eles.

Agradeço a Deus, que me deu a vida e me guiou por esse caminho. Agradeço também aos meus pais, Eriadna e Edilson, que sempre me incentivaram a estudar e a acreditar em mim. E, por fim, agradeço aos meus irmãos, que sempre estiveram ao meu lado, nos momentos bons e nos ruins.

Ao escrever esse parágrafo, me pego pensando e chorando, lagrima de gratidão, de fé e perseverança, mãe, sou grato por sua vida e pela dádiva de ser seu filho. Aquela que só dormia quando chegava em casa e sempre com um belo sorriso me convidada a contar como foi meu dia. Ter a senhora como mãe é essencial para mim, lhe amo, enquanto houver vida, sempre lhe falarei isso.

Durante essa jornada única e marcante, tive o companheirismo e apoio nos momentos inenarráveis, à Rafa, que na qual compartilhamos de uma amizade invejável. Obrigado por estar comigo durante as risadas, os perrengues e por juntos defendermos ideais e sonhos, nunca esquecerei de tudo isso, que vivemos juntos.

Agradecimento especial à Tatiana, Keysiane, Kessyane e Adna, pelas lágrimas que foram colhidas e por entenderem os momentos que tive que ser ausente. Ao meu quinteto, Jullyene, Jhennyfer, Juliana e Douglas, vocês são sensacionais e me fizeram lembrar que até nos momentos mais turbulentos é necessário um momento de pausa.

Sou muito grato também aos meus professores, que me ensinaram tanto e me ajudaram a crescer como pessoa e como profissional. E, especialmente, ao meu orientador, que me guiou e me apoiou durante todo o processo de elaboração deste trabalho.

Mas, mais do que tudo, agradeço às leis de cotas e de afirmação, que me deram a oportunidade de realizar o meu sonho de cursar uma faculdade. Essas leis são um símbolo de esperança e de justiça. Elas representam a possibilidade de uma educação de qualidade para todos, independentemente da sua origem social. Sinto-me honrado e privilegiado por ser um beneficiário dessas leis. Elas me deram a oportunidade de mudar a minha vida e de construir um futuro melhor para mim e para a minha família.

Esse trabalho é dedicado a todas as pessoas que acreditam na educação como um instrumento de transformação social. É um trabalho que representa a minha esperança em um futuro mais justo e igualitário.

“Não existe vento favorável para o marinheiro que não sabe aonde ir.”
(LABPORTOS, 2022, p. 58).

RESUMO

A movimentação de granéis sólidos e líquidos em portos públicos é um importante fator para o desenvolvimento socioeconômico da cidade onde está localizado. No caso do Porto do Itaqui, localizado na cidade de São Luís, no Maranhão, a movimentação de granéis sólidos e líquidos tem um impacto significativo no desenvolvimento da cidade. O objetivo geral deste estudo é analisar o impacto da movimentação de granéis sólidos e líquidos no Porto do Itaqui no desenvolvimento socioeconômico da cidade de São Luís. A pesquisa foi realizada por meio de uma revisão bibliográfica, análise documental e pesquisa de campo. A revisão bibliográfica foi realizada para fundamentar o estudo e identificar as principais teorias e conceitos relacionados ao tema. A análise documental foi realizada para coletar dados sobre o Porto do Itaqui, o Estado do Maranhão e a cidade de São Luís. A pesquisa de campo foi realizada por meio de formulário com indivíduos maranhenses e população que mora próximo ao porto. Os resultados da pesquisa mostraram que a movimentação de granéis sólidos e líquidos no Porto do Itaqui tem um impacto positivo no desenvolvimento socioeconômico da cidade de São Luís, pois: gera empregos diretos e indiretos, contribuindo para a redução do desemprego e do subemprego na cidade. Gera renda, aumentando o poder de compra da população, garante arrecadação tributária, contribuindo para o financiamento das políticas públicas e contribui para o desenvolvimento industrial e comercial da cidade, atraindo empresas para a região. A pesquisa concluiu que a movimentação de granéis sólidos e líquidos no Porto do Itaqui tem um impacto significativo no desenvolvimento socioeconômico da cidade de São Luís. No entanto, é importante que as autoridades públicas e as empresas privadas que atuam no setor portuário adotem medidas para mitigar os impactos negativos do desenvolvimento do porto e garantir o desenvolvimento sustentável da cidade.

Palavras-chave: Desenvolvimento. Socioeconômico. Granéis. São Luís. Itaqui.

ABSTRACT

The handling of solid and liquid bulk in public ports is an important factor in the socio-economic development of the city where it is located. In the case of the Port of Itaqui, located in the city of São Luís, Maranhão, the movement of solid and liquid bulk has a significant impact on the city's development. The general objective of this study is to analyze the impact of solid and liquid bulk handling at the Port of Itaqui on the socio-economic development of the city of São Luís. The research was carried out through a literature review, documentary analysis and field research. The literature review was carried out to provide a basis for the study and identify the main theories and concepts related to the topic. The documentary analysis was carried out to collect data on the Port of Itaqui, the State of Maranhão and the city of São Luís. Field research was carried out using a form with individuals from Maranhão and the population living near the port. The results of the research showed that the movement of solid and liquid bulk at the Port of Itaqui has a positive impact on the socio-economic development of the city of São Luís, as it: generates direct and indirect jobs, helping to reduce unemployment and underemployment in the city. It generates income, increasing the population's purchasing power, guarantees tax collection, contributing to the financing of public policies and contributes to the city's industrial and commercial development,

Keywords: Development. Socio-economic. Bulk. São Luís. Itaqui.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Trapiches do Porto de Santos	18
Figura 2 - Visão panorâmica aérea do Porto do Itaqui em 1970	21
Figura 3 – Visão panorâmica aérea do Porto do Itaqui em 2016	22
Figura 4 - Visão panorâmica aérea do Porto do Itaqui em 2016	22
Figura 5 – Capacidade, Oportunidades e Requisitos	26
Figura 6 - Dashboard Geral I	49
Figura 7 - Dashboard Geral II	49

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Evolução da movimentação de granéis sólidos no Porto do Itaqui entre 2001 e 2022.....	29
Gráfico 2 - Evolução da movimentação de granéis líquidos no Porto do Itaqui.....	30
Gráfico 3 - Cidades da pesquisa.....	35
Gráfico 4 - Gênero e raça	36
Gráfico 5 - Grau de escolaridade versus faixa etária	37
Gráfico 6 - Formas de contribuição do Porto do Itaqui para a economia do	38
Gráfico 7 - Formas de contribuição do Porto do Itaqui para o desenvolvimento	39
Gráfico 8 - Contribuição do Porto do Itaqui para redução da desigualdade.....	40
Gráfico 9 - Ações do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável	41

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Ranking: PIB em 2015	27
--	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ESG	<i>Environmental, Social and Governance</i>
ASG	Ambiental, Social e Governança
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
EMAP	Empresa Maranhense de Administração Portuária
ALUMAR	Consórcio de Alumínio do Maranhão
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
CONCLA	Comissão Nacional de Classificação
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
CNAE	Classificação Nacional das Atividades Econômicas
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
IDHM	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
LGPD	Lei Geral de Proteção de Dados

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	15
1.1 Objetivos	16
1.1.1 Objetivo geral	16
1.1.2 Objetivos específicos.....	16
1.2 Metodologia	17
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	18
2.1 Histórico da relação porto-cidade	18
2.2 Portos e cidades	23
2.3 Importância da movimentação de granéis	24
2.4 Índice de desenvolvimento humano	25
2.5 Produto interno bruto	27
3 MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS	28
3.1 Custo e lucro	31
4 RESULTADOS E DISCURSÕES	31
4.1 Ética e proteção dos dados	32
4.2 Resultados e interpretação dos dados bibliográficos	33
4.3 Resultados e interpretação dos dados de campo	35
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	41
REFERÊNCIAS	44
APÊNDICE A – Questionário da pesquisa de campo	48
APÊNDICE B – Dashboard de dados obtidos	49

1 INTRODUÇÃO

Segundo Ximenes (2000), porto é um ponto da costa fluvial, marítima e/ou lastrear, onde os navios podem fundear ou usá-lo como abrigo de apoio. Também é onde é realizado o serviço de carga e descarga de mercadorias e pessoas, possibilitando vários tipos de movimentação.

A colonização portuguesa no Brasil foi marcada pela exploração do pau-brasil, que passou a ser um produto altamente valorizado na Europa (ZEMELLA, 1950). Para transportar essa matéria-prima, os portugueses construíram portos em diversos pontos do litoral brasileiro, incluindo a região Norte e Nordeste. Em 1808, a família real portuguesa fugiu da França e se instalou no Brasil, como uma das medidas adotadas pelo príncipe regente D. João VI, sendo uma delas a abertura dos portos brasileiros ao comércio internacional. Essa ação impulsionou o desenvolvimento dos portos brasileiros, que passaram a receber navios de diversos países. (FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS, 2023; SANTOS, 2012; SANTOS, 2020)

A industrialização do Brasil, que teve início no século XIX, também contribuiu para o desenvolvimento dos portos brasileiros. Os portos passaram a ser utilizados para importar matérias-primas e exportar produtos manufaturados. No século XX, os portos foram modernizados para atender às novas demandas do comércio internacional. Essa modernização incluiu a construção de novos terminais de carga e a adoção de novas tecnologias. (RIBEIRO; SIQUEIRA, 2023; SANTOS, 2020)

Os portos não são apenas infraestruturas de transporte, também são importantes para o desenvolvimento das cidades onde estão localizados. A relação porto-cidade pode ser positiva ou negativa. Em alguns casos, os portos podem gerar poluição e outros problemas ambientais. Já em outros casos, os portos podem contribuir para o crescimento econômico e social da cidade. (SANTOS, 2020)

O desenvolvimento socioeconômico de portos com as práticas de ESG - *Environmental, Social and Governance* (que em português significa Ambiental, Social e Governança) podem contribuir para o crescimento econômico e social da região de forma sustentável. As práticas de ESG podem auxiliar a mitigar os impactos negativos do desenvolvimento dos portos e a promover o desenvolvimento equitativo da região. A implementação das práticas contribui diretamente a garantir que o desenvolvimento

dos portos seja um processo sustentável, que beneficie os stakeholders. (RISSATO, 2023; PRADO, 2023; PEREIRA; SANTOS; PEDROSA, 2023)

Segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ (2022), a taxa de movimentação de cargas nos portos da região Norte e Nordeste do Brasil vem crescendo nos últimos anos. As instalações portuárias da região Norte, movimentaram 138,4 milhões de toneladas no ano de 2022, esse marco histórico da região em questão, representa uma variação exponencial de 12% em relação ao ano de 2021. Já a região Nordeste atingiu uma movimentação de 84,6 milhões de toneladas no ano de 2021, o que representa um crescimento de 4,71% em comparação ao ano anterior. Essa tendência é impulsionada por diversos fatores, incluindo o crescimento da economia da região, o aumento do comércio exterior, a modernização dos portos e principalmente a geolocalização privilegiada para importação e exportação. Um estudo da relação porto-cidade, levando em consideração o Porto do Itaqui como vetor do desenvolvimento socioeconômico pode ser fundamental para tomada de ações estratégicas da gestão, além da alta contribuição para a academia e sociedade maranhense. (MARANHÃO, 2023)

1.1 Objetivos

Essa pesquisa tem como intuito, identificar oportunidades e desafios para o desenvolvimento do Complexo Portuário da área Itaqui-Bacanga. Além disso, a pesquisa pode contribuir para a elaboração de políticas públicas que promovam o desenvolvimento sustentável dos portos e das cidades onde estão localizados.

1.1.1 Objetivo geral

Analisar o impacto da movimentação de granéis sólidos e líquidos em um porto público no desenvolvimento socioeconômico da cidade onde está localizado.

1.1.2 Objetivos específicos

- Identificar os principais produtos movimentados como granéis sólidos e líquidos no Porto do Itaqui;

- Caracterizar a composição da movimentação de granéis sólidos e líquidos no porto público;
- Avaliar o impacto da movimentação de granéis sólidos e líquidos no emprego, na renda, na arrecadação tributária, no desenvolvimento da indústria, do comércio e do turismo na cidade onde está localizado;
- Identificar os impactos socioeconômicos do desenvolvimento do Porto do Itaqui;
- Avaliar o papel das práticas de ESG no desenvolvimento socioeconômico da cidade de São Luís.

1.2 Metodologia

A pesquisa será realizada por meio de uma revisão bibliográfica, análise documental e pesquisa de campo. A revisão bibliográfica será realizada para fundamentar o estudo e identificar as principais teorias e conceitos relacionados ao tema. A análise documental será realizada para coletar dados sobre o Porto do Itaqui, o Estado do Maranhão e a cidade de São Luís. A pesquisa de campo será realizada por meio de formulário com indivíduos maranhenses e população que mora próximo ao porto.

O estudo espera contribuir para o entendimento da relação entre o desenvolvimento do Porto do Itaqui e a importância deste para o desenvolvimento socioeconômico na cidade de São Luís. Os resultados da pesquisa poderão subsidiar a implementação de políticas públicas e ações empresariais que promovam o desenvolvimento socioeconômico da cidade de São Luís de forma sustentável.

A movimentação de granéis sólidos e líquidos em um porto público é um importante fator para o desenvolvimento socioeconômico da cidade onde está localizado. Esses granéis são utilizados para a produção de bens e serviços, o que gera emprego, renda e arrecadação tributária. Sendo assim, questiona-se: **De que forma a movimentação de granéis sólidos e líquidos em um porto público impacta o desenvolvimento socioeconômico da cidade de São Luís?**

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 Histórico da relação porto-cidade

Para Cruz, Leal e Pinho (2016), O litoral brasileiro que conta com mais de 10.460,74 Km de extensão, foi fundamental para o desenvolvimento do país desde a colonização. Dado a abundância em enseadas, baías e estuários de rios, foi permitido a construção de portos ao longo de todo o litoral, que se tornaram importantes centros de comércio e de povoamento.

Segundo Santos (2012), os primeiros portos surgiram no país a partir da ocupação e povoamento territorial. Durante o período colonial, os portos eram pequenos trapiches e ancoradouros naturais, que serviam para embarque e desembarque de pessoas, mercadorias e armas. Em função do pacto colonial e das dificuldades técnicas e naturais das navegações entre os portos da costa brasileira, o maior movimento nos portos era sempre em relação à Coroa, que explorava gêneros tropicais e metais preciosos e importava produtos manufaturados. Com a independência em 1822 e com a nova organização administrativa, os portos passaram a ser de responsabilidade da Intendência dos Arsenais da Marinha. Em 1845, foi criada a Capitania dos Portos, responsável pelo policiamento e melhoramento nos portos.

Figura 1- Trapiches do Porto de Santos



Fonte: Santos apud Novo Milênio (2019)

Santos ressalta que:

“A vinda de D. João trouxe muitos melhoramentos para o Brasil, um dos mais importantes, foi sem dúvida a abertura dos portos que alavancou o comércio brasileiro, com a importação e exportação, e que hoje, representa 95% de todo o comércio exterior do Brasil. (SANTOS, 2012, p.11)

O desenvolvimento dos portos é um processo que envolve a expansão da infraestrutura portuária, o aumento da capacidade de movimentação de cargas e a diversificação das atividades econômicas. Esse processo pode ter um impacto significativo no desenvolvimento econômico e social da região onde está localizado.

Segundo Cunha (2022), a teoria da economia regional sugere que o desenvolvimento de infraestruturas, como os portos, pode contribuir para o crescimento econômico regional. Isso ocorre porque os portos permitem a conexão entre a região e o resto do mundo, o que facilita o comércio e a atração de investimentos. Ele também afirma que, o desenvolvimento dos portos pode ter um impacto positivo no desenvolvimento econômico e social da região onde está localizado, gerando empregos, oportunidades de negócios, aumento da renda e do PIB regional, além de contribuir para a redução da pobreza, da desigualdade social e da exclusão social.

A Lei de Modernização dos Portos, nº8.630/1993, estabeleceu um novo modelo de gestão portuária, com o objetivo de tornar os portos brasileiros mais ágeis e competitivos frente ao mercado internacional. O novo modelo foi baseado em dois níveis de gestão, federal e local, e na autonomia de função regulatória às autoridades marítimas, aduaneiras, sanitárias, policiais, ambientais e de trabalho. (SANTOS, 2012).

A Nova Lei dos Portos, nº12.815/2013, assim como a Lei de Modernização, teve o objetivo de aumentar a competitividade do setor portuário e redução dos custos. A nova lei, estabelece que exploração indireta é realizada através de concessões ou arrendamentos de bens públicos antes de leilão, e a lei determina que o prazo do contrato pode ser prorrogado apenas uma vez durante o mesmo período (25 anos). A ANTAQ passa a ter autorização a mediar conflitos entre operadores autorizados e usuários, tal como receber solicitação de autorização para instalação portuária. (TONOLLI; VIEIRA; VERRUCK; GONÇALVES, 2015, p.176; BRASIL,2013)

Tavares adverte que:

De certo modo, a Lei nº 8.630, promulgada à exatamente sete anos assemelha-se a famosa Carta Régia que decretou à “abertura dos portos as

nações amigas”, editada pelo príncipe regente D. João, em 28 de janeiro de 1808. Ambas as determinações do poder vigente nas respectivas épocas visavam ampliar o comércio exterior, particularmente as exportações. A diferença é que, no caso da Lei nº 8.630 – agora vigente embora não integralmente implantada – o objetivo explícito é abrir os portos nacionais, pelo lado de dentro, franqueando-os aos exportadores, não apenas amigos, mas também indispensáveis à crucial recuperação da economia brasileira.(TAVARES, 2011, p.182)

De acordo com Ornelas (2008), a relação porto-cidade é uma relação complexa e multifacetada, que envolve uma série de fatores, incluindo a localização geográfica, a infraestrutura, a atividade econômica e a regulamentação. A relação, baseia-se, sobretudo, em vínculos funcionais e espaciais. Os vínculos funcionais referem-se à relação entre o porto e a cidade em razão de atividades industriais, comerciais, de transportes e de outras atividades econômicas. Os vínculos espaciais referem-se à proximidade física entre o porto e a cidade.

Irigaray e Stocker contempla informando que:

As questões ambientais, sociais e de governança (Environmental, Social and Governance [ESG]) estão permeando cada vez mais as decisões das empresas sobre quais práticas adotar e quais desempenho e retorno a serem esperados pela sociedade e pelos seus stakeholders. O conceito de ESG (em português, Ambiental, Social e Governança) é um conjunto bastante amplo de questões, desde a pegada de carbono até as práticas trabalhistas e de corrupção, que justificam a criação de critérios e práticas que direcionam o papel e a responsabilidade dos negócios em direção aos fatores ambientais, sociais e de governança corporativa. (IRRIGAY E STOCKER, 2022, p.1)

Para Monié e Vidal (2006), o transporte marítimo é um elo essencial das redes produtivas globais, sendo responsável pela maioria dos fluxos de bens materiais entre os continentes. No passado, esse meio de transporte era caro e pouco seguro, mas nos últimos 20 anos, sua melhoria permitiu reduzir o tempo de permanência dos navios no cais e aumentar a capacidade de carga dos mesmos, contribuindo para a diminuição do custo do frete marítimo. A modernização do transporte marítimo, bem como o desenvolvimento do uso do contêiner, impôs uma transformação radical no sistema portuário mundial. Nos anos 1980 e 1990, os países inseridos nos fluxos do comércio global empreenderam reformas portuárias para conferir maior competitividade aos portos e à base produtiva nacional.

É importante destacar que:

A reforma portuária brasileira combinada com o aumento dos investimentos no sistema portuário ilustra essa tendência: novas formas de regulação, descentralização e modernização das infraestruturas e dos equipamentos, 22 aparentemente, contribuíram para o aumento da eficiência das operações portuárias e para a diminuição do custo dos serviços que era, até então, um dos mais elevados do mundo. Até 1990, o sistema foi orientado e controlado

pela Portobrás, quando esta foi extinta pelo governo federal, do então presidente Fernando Collor de Mello, e compreendia portos administrados pela mesma, portos administrados pelas companhias Docas, concessões estaduais, concessões particulares e terminais privados. Com a extinção da Portobrás, deflagrou-se uma crise no setor, cujas negociações e articulações políticas redundaram na promulgação da Lei nº 8.630/93, que preconizou a modernização do setor. Para a sua formulação, aparentemente não foram consideradas as diferenças regionais e especificidades de cada porto, também não se observando a definição de uma política de orientação geral para os portos. Na verdade, essa lei neutralizou todas as anteriores, confirmando-se a definição de um órgão regulador do sistema apenas no início da década seguinte (2002), a ANTAC - Agência Nacional de Transportes Aquaviários. (MONIÉ; VIDAL, 2006, p.9)

Segundo Leão e Valente Júnior (2018), o Maranhão pode ser considerado um dos estados, com território mais privilegiado, pois é cortado por rios perenes, com grande extensão e rico em abundância. Os autores destacam ainda, que o Estado possui substanciais aquíferos subterrâneos, e conta com 640 km de extensão litoral. De acordo com a Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP (2023), o local onde o Porto do Itaqui está instalado, foi escolhido pelos franceses quando se estabeleceram no local em 1612. Porém, somente em 1960 que foi iniciado a construção do cais do porto, realizado pelo Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis. O cais tinha aproximadamente 637 metros e iniciou suas operações em 1972.

Figura 2 - Visão panorâmica aérea do Porto do Itaqui em 1970



Fonte: Site do Porto do Itaqui

Figura 3 – Visão panorâmica aérea do Porto do Itaqui em 2016



Fonte: Site do Porto do Itaqui

Figura 4 - Visão panorâmica aérea do Porto do Itaqui em 2016



Fonte: Site do Porto do Itaqui

No que tange ao modal aquaviário, elementos estratégicos se destacam na capital hidroviária, que contribui para a economia maranhense, que neste caso é o Complexo Portuário do Itaqui. É um complexo que se forma, pelo porto público de Itaqui e pelos terminais privados de Ponta da Madeira - Vale S.A., e o Consórcio de Alumínio do Maranhão – ALUMAR, tornando-se o segundo maior complexo portuário do Brasil em movimentação de cargas. O complexo portuário em questão é o principal indutor do desenvolvimento econômico e social do Maranhão, e apesar de ter um histórico operacional de movimentação de cargas, diga-se de passagem, satisfatório, o complexo necessita permanentemente de investimentos. (LEÃO; VALENTE JUNIOR, 2018, p.2)

De acordo com EMAP (2023), a empresa possui sua política estratégica alicerçada sobre os valores como: ética, transparência, respeito à vida, ao meio ambiente e diversidade, saúde e segurança dos colaboradores e a comunidade, empreendedorismo e inovação. Segundo a empresa, a atividade portuária no Porto do Itaqui, gera aproximadamente 16 mil colaboradores, sejam eles diretos ou indiretos. Além disso, cerca de 35% de todo o ICMS - Imposto sobre Circulação de

Mercadorias e Serviços, que é arrecado no Estado do Maranhão, advém da importação e exportação de graneis do Porto do Itaqui.

2.2 Portos e cidades

Os portos são infraestruturas essenciais para o comércio internacional e para o desenvolvimento econômico dos países. Eles são responsáveis por movimentar cargas de todo o mundo, conectando produtores e consumidores em diferentes regiões. E para Castro (2006), portos são os elementos de elo entre a produção e o consumo final, entre o mar e o interior, entre o comércio internacional e o mercado nacional. A relação entre portos e cidades tem evoluído ao longo do tempo. No passado, os portos eram geralmente localizados no centro das cidades, desempenhando um papel importante na economia urbana. No entanto, com o desenvolvimento do transporte rodoviário e ferroviário, os portos passaram a ser localizados em áreas periféricas das cidades. (SOUZA, 2016)

Vale destacar que:

A relação porto-cidade é complexa e dinâmica, envolvendo uma variedade de atores e interesses. Os portos podem gerar impactos positivos e negativos nas cidades, incluindo benefícios econômicos, sociais e ambientais. (SILVA, 2018).

Silva (2020) destaca os benefícios da relação, que atualmente, os portos são considerados ativos estratégicos para o desenvolvimento das cidades. Eles podem contribuir para a geração de empregos, o aumento da arrecadação tributária e o desenvolvimento de atividades econômicas relacionadas.

Para Silva (2022), a pesquisa sobre a relação porto-cidade é um campo de estudo relativamente novo, mas que tem ganhado importância nos últimos anos. A compreensão dessa relação é essencial para o desenvolvimento sustentável das cidades que abrigam portos. O autor continua:

A relação porto-cidade é uma relação complexa e dinâmica, que envolve uma variedade de atores e interesses. Os portos podem gerar impactos positivos e negativos nas cidades, e o desenvolvimento sustentável da relação requer a adoção de medidas para conciliar esses impactos. (SILVA, 2022).

Souza (2016), nos informa que, A relação porto-cidade pode ser dividida em duas dimensões: espacial e funcional. A dimensão espacial refere-se à localização física do porto em relação à cidade. A dimensão funcional refere-se às interações e

interdependências entre as atividades portuárias e urbanas. Para esclarecer as dimensões:

A dimensão espacial da relação porto-cidade pode ser classificada em três tipos: portos integrados, portos segregados e portos mistos. Os portos integrados estão localizados no centro da cidade, enquanto os portos segregados estão localizados em áreas periféricas. Os portos mistos apresentam características de ambos os tipos (CASTRO, 2006).

Enquanto:

A dimensão funcional da relação porto-cidade pode ser analisada a partir de três perspectivas: econômica, social e ambiental. A perspectiva econômica refere-se aos benefícios econômicos gerados pelas atividades portuárias para a cidade. A perspectiva social refere-se aos impactos sociais das atividades portuárias para a cidade. A perspectiva ambiental refere-se aos impactos ambientais das atividades portuárias para a cidade" (SILVA, 2022, p. 13)

Silva (2022), enfatiza que o desenvolvimento sustentável da relação porto-cidade requer a adoção de medidas para mitigar os impactos negativos das atividades portuárias e maximizar os benefícios. Essas medidas podem incluir: investimentos em tecnologias e processos mais sustentáveis, gestão integrada dos recursos naturais, incentivos ao desenvolvimento econômico e social e participação da sociedade civil.

2.3 Importância da movimentação de granéis

Segundo a Receita Federal (2023), considera-se operador portuário a pessoa jurídica que seja previamente qualificada para realizar atividades de movimentação de mercadorias e passageiros dentro do território do porto organizado. De acordo com Comissão Nacional de Classificação – CONCLA, e o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2023), a Classificação Nacional das Atividades Econômicas – CNAE, que respalda e enquadra a atividade econômica dos operadores portuários é o CNAE 52.31-1, que tem como responsabilidade:

Esta classe compreende: as atividades da administração da estrutura portuária, tais como o balizamento da área portuária, a manutenção da dragagem e das condições físicas do porto, as atividades de operação de terminais marítimos e fluviais, de uso público ou privado, o armazenamento no parque portuário de mercadorias provenientes ou destinadas às embarcações, a operação e gestão de equipamentos destinados a carga e descarga, a carga e descarga de embarcações. (RECEITA FEDERAL, 2023)

De acordo com a Lei nº12.815/2013, o porto organizado é um bem público construído e equipado para amparar as necessidades de navegabilidade,

movimentação de cargas e passageiros, e armazenamento de mercadorias, cujo tráfego e operações portuárias estão sujeitos a jurisdição da autoridade portuária. A lei também informa que, a área do porto organizado é uma zona delimitada por ação do Poder Executivo, no qual compreende as instalações portuárias e todos os equipamentos e infraestrutura de salvaguarda e de acesso ao porto organizado. Enquanto a instalação portuária está localizada dentro ou fora da área do porto organizado, sendo utilizada para movimentação de pessoas, ou armazenagem de mercadorias. (BRASIL, 2013)

Segundo EMAP (2022), o Porto do Itaquí é um porto multimodal, que utiliza as ferrovias para receber grãos, celulose e cobre, e envia combustíveis para as principais cidades da área de influência. O terminal de fertilizantes está sendo construído com uma conexão ferroviária que permitirá uma distribuição eficiente diretamente do porto para as áreas produtivas da região central do país.

A EMAP informa que, a empresa fechou o ano de 2021 com mais de 31 milhões de toneladas de cargas operadas, e ressalta que esse indicador aumentou em 23% em relação ao ano de 2020. Estratificando os dados apresentados no relatório, a EMAP destaca que os graneis líquidos aumentaram em 56%, já os graneis sólidos tiveram um aumento de 12%. As receitas operacionais de 2021, fecharam em R\$ 326,9 milhões de reais, o patrimônio líquido foi calculado em R\$ 644,173 milhões e R\$ 971,340 milhões em ativos.

Segundo o relatório da EMAP:

No Porto do Itaquí são movimentadas várias cargas classificadas como graneis líquidos. Entre os derivados de petróleo estão o diesel, a gasolina, o QAV, o GLP e o MGO. Além destes, são movimentados petroquímicos (soda cáustica) e biocombustíveis, como etanol.(EMAP,2022)

O relatório também destaca sobre os graneis sólidos:

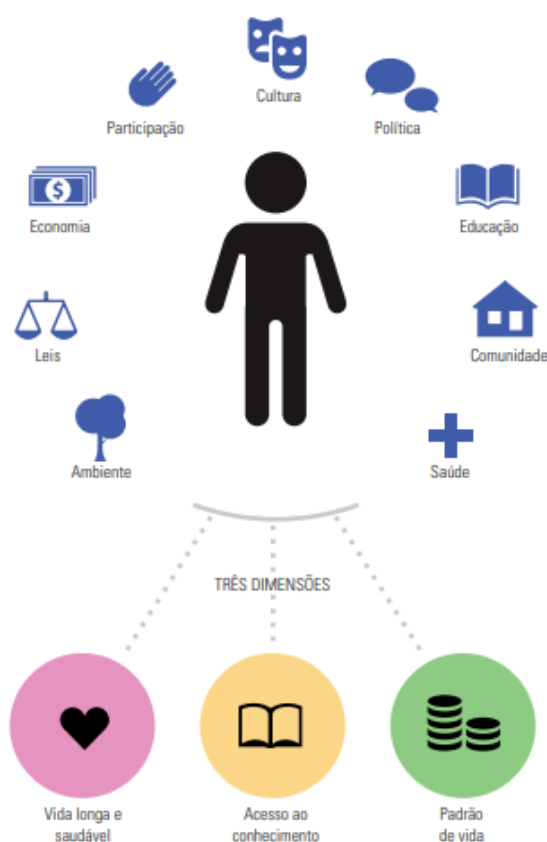
Os graneis sólidos movimentados no Porto do Itaquí em 2021 possuem grande variedade e têm origem vegetal e mineral. Os graneis sólidos vegetais são soja (farelo), milho, arroz e trigo. Já os minerais correspondem a fertilizantes, manganês, calcário, cobre, clínquer e ferro-gusa. (EMAP,2022)

2.4 Índice de desenvolvimento humano

Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, em conjunto com o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento – PNUD (2013),

desenvolvimento humano é o processo de expansão da liberdade do indivíduo, para que o mesmo possa escolher a vida que deseja, levando em consideração suas capacidades e oportunidades. O IDH contempla três requisitos, destacados como mais importantes, que tem como objetivo a ampliação da liberdade do indivíduo: a oportunidade de viver uma vida longa e saudável, neste caso sendo o requisito de saúde, acesso ao conhecimento e aprendizagem, sendo o requisito de educação, e o gozo de um bom padrão de vida, sendo o requisito de renda.

Figura 5 – Capacidade, Oportunidades e Requisitos



Fonte: IPEA e PNUD – IDH Municipal (2013)

De acordo com dados obtidos no censo demográfico de 2010, o governo do Estado do Maranhão, estabeleceu um plano de ação para o crescimento e melhoria nos indicadores do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal. A gestão escolheu 30 municípios que tiveram resultados inexecuível para reverter o quadro situacional. As ações foram voltadas para as dimensões de saúde, educação e renda. (MARANHÃO, 2015)

2.5 Produto interno bruto

Para Siedenberg (2003) apud Sandroni (1987), o Produto Interno Bruto – PIB, tem referência ao valor total de todos os bens e serviços finais produzidos na área econômica de um país. Isto pode ser feito em qualquer país, independentemente da nacionalidade dos proprietários da pessoa jurídica que produz os bens e serviços em questão.

Destaca-se:

O Maranhão possui o quarto maior PIB do Nordeste, ou seja, R\$ 78,5 bilhões em 2015, o que corresponde a 1,3% do total da economia brasileira (R\$ 5,9 trilhões em 2015) e 9,2% do total da economia do Nordeste (R\$ 848,5 bilhões em 2015).(LEÃO; VALENTE JUNIOR, 2013, p.3)

Leão e Valente Junior (2013), lembram que, considerando a série histórica 2002-2015, o PIB maranhense apresentou taxas de crescimento acima da média do Nordeste e do Brasil, com exceção dos anos de 2006, 2008 e 2015

Tabela 1 - Ranking: PIB em 2015

Ranking	Município	PIB (R\$ 1.000)	% do PIB do Maranhão	População (2023)	% da População do Maranhão	PIB per capita (R\$ 1,00)
1°	São Luís	26.832.481	34,19	1.073.893	15,6	24.986,18
2°	Imperatriz	5.964.890	7,6	253.123	3,7	23.565,19
3°	Balsas	2.629.706	3,35	92.144	1,3	28.539,09
4°	Açailândia	2.027.416	2,58	109.685	1,6	18.483,99
5°	São José de Ribamar	1.714.914	2,19	174.267	2,5	9.840,73
6°	Caxias	1.454.671	1,85	161.137	2,3	9.027,54
7°	Timon	1.344.276	1,71	164.869	2,4	8.153,60
8°	Santa Inês	1.144.137	1,46	83.238	1,2	13.745,37
9°	Bacabal	1.019.263	1,3	102.656	1,5	9.928,92
10°	Santo Antônio dos Lopes	933.361	1,19	14.253	0,2	65.485,25

Fonte: Adaptado de Leão e Valente Júnior, 2018

3 MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS

O Porto do Itaqui, em 2022, movimentou 33,610 milhões de toneladas de cargas, sendo 23 milhões de toneladas de granéis sólidos e 10,610 milhões de toneladas de granéis líquidos. A movimentação de granéis sólidos no Porto do Itaqui vem crescendo de forma constante ao longo dos anos. Em 2001, o porto movimentou 4,8 milhões de toneladas de granéis sólidos, o que representa um crescimento de 500% em 21 anos. Esse crescimento é resultado de fatores como a expansão da produção mineral no Maranhão, o aumento da demanda por commodities agrícolas no mercado internacional e o desenvolvimento da infraestrutura portuária. (EMAP, 2023)

A análise do relatório de movimentação de granéis sólidos no Porto do Itaqui, considerando os anos de 2001 a 2022, onde foi realizado a divisão histórica em três fases:

I. Fase de crescimento inicial (2001-2010)

Nessa fase, a movimentação de granéis sólidos no Porto do Itaqui cresceu a uma taxa média de 12,5% ao ano. Esse crescimento foi impulsionado pela expansão da produção mineral no Maranhão, principalmente de minério de ferro e manganês.

II. Fase de crescimento acelerado (2011-2020)

A fase em questão revela que a movimentação de granéis sólidos no Porto do Itaqui cresceu a uma taxa média de 20% ao ano. Esse crescimento foi impulsionado pela expansão da produção agrícola no Maranhão, principalmente de soja e milho, e pelo aumento da demanda por commodities agrícolas no mercado internacional.

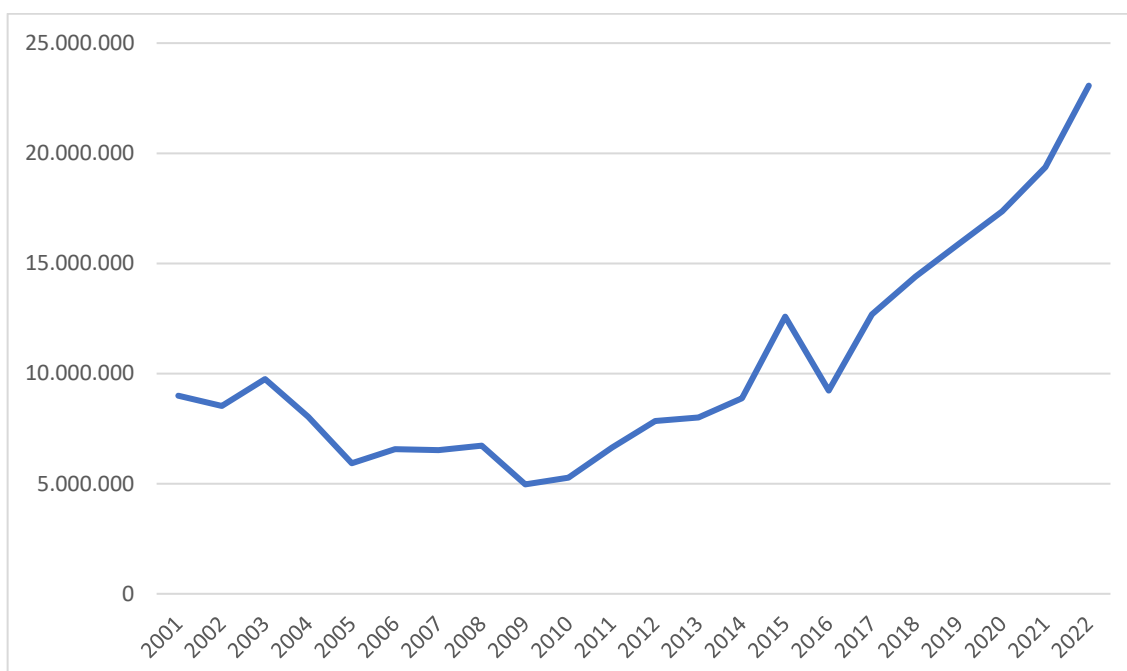
III. Fase de consolidação (2021-2022)

Nessa fase, a movimentação de granéis sólidos no Porto do Itaqui cresceu a uma taxa média de 15% ao ano. Esse crescimento foi impulsionado pela continuidade da expansão da produção mineral e agrícola no Maranhão, além do desenvolvimento da infraestrutura portuária.

Considerando todo histórico do relatório de movimentação, temos os principais produtos movimentados como granéis sólidos no Porto do Itaquí são:

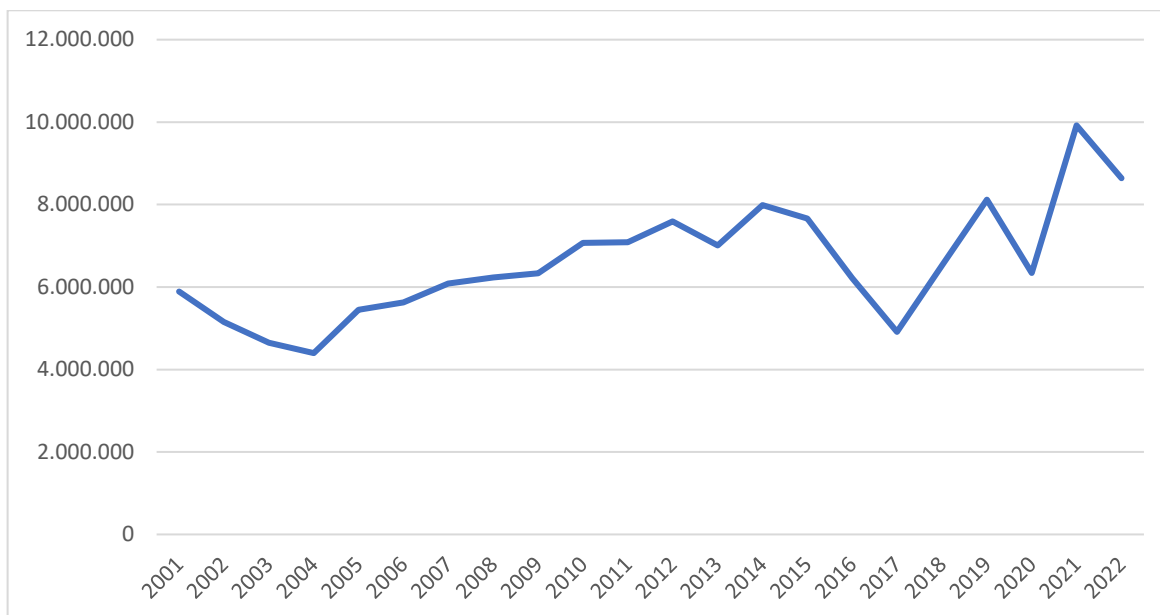
- Minério de ferro: 10,4 milhões de toneladas (45,3%)
- Soja: 6,4 milhões de toneladas (27,8%)
- Milho: 2,9 milhões de toneladas (12,6%)
- Manganês: 1,7 milhão de toneladas (7,4%)
- Açúcar: 1,2 milhão de toneladas (5,2%)

Gráfico 1 - Evolução da movimentação de granéis sólidos no Porto do Itaquí entre 2001 e 2022.



Fonte: Elaborador pelo autor (EMAP, 2023)

Já a movimentação de granéis líquidos no Porto do Itaquí vem crescendo de forma constante ao longo dos anos, com exceção de 2020, quando houve uma queda de 4% em relação ao ano anterior, devido à pandemia de COVID-19.

Gráfico 2 - Evolução da movimentação de granéis líquidos no Porto do Itaqui

Fonte: Elaborado pelo autor (EMAP, 2023)

O gráfico mostra que a movimentação de granéis líquidos no Porto do Itaqui cresceu de forma constante ao longo dos anos, com exceção de 2020, quando houve uma queda de 4% em relação ao ano anterior, devido à pandemia de COVID-19.

Os principais produtos movimentados como granéis líquidos no Porto do Itaqui são:

- Petróleo: 6,200,000 toneladas (58,2%)
- Combustíveis: 3,400,000 toneladas (32,2%)
- Produtos químicos: 500,000 toneladas (4,8%)

O petróleo é o principal produto movimentado no Porto do Itaqui, representando 58,2% da movimentação total de granéis líquidos em 2022. Os combustíveis são o segundo produto mais movimentado, representando 32,2% da movimentação total. Enquanto os produtos químicos são o terceiro produto mais movimentado, representando 4,8% da movimentação total.

A movimentação de granéis líquidos no Porto do Itaqui tem um impacto significativo no desenvolvimento socioeconômico da região. O porto gera empregos, renda e arrecadação tributária, além de estimular o desenvolvimento de outros setores

da economia, como a indústria, o comércio e o turismo. (EMAP, 2023)

3.1 Custo e lucro

Segundo os relatórios financeiros da EMAP nos anos de 2010 a 2022, os balanços patrimoniais evidenciam que a empresa tem crescido de forma constante ao longo dos anos. Esse crescimento é resultado de vários fatores, incluindo o aumento da movimentação de cargas no Porto do Itaqui, a expansão da infraestrutura portuária e a melhoria da gestão da empresa. Os custos da EMAP aumentaram de forma constante ao longo dos anos, acompanhando o crescimento da empresa. Em 2010, os custos da empresa eram de R\$ 1,3 bilhão. Em 2022, os custos da empresa eram de R\$ 3,8 bilhões

Tabela 2 - Histórico do Balanço Patrimonial – EMAP (2010 – 2022)

Ano	Ativo	Passivo	Patrimônio Líquido
2010	3,9 bilhões	1,4 bilhões	2,5 bilhões
2011	4,6 bilhões	1,7 bilhões	2,9 bilhões
2012	5,4 bilhões	2,0 bilhões	3,4 bilhões
2013	6,3 bilhões	2,3 bilhões	4,0 bilhões
2014	7,3 bilhões	2,6 bilhões	4,7 bilhões
2015	8,4 bilhões	2,9 bilhões	5,5 bilhões
2016	9,6 bilhões	3,2 bilhões	6,4 bilhões
2017	10,9 bilhões	3,5 bilhões	7,4 bilhões
2018	12,3 bilhões	3,8 bilhões	8,5 bilhões
2019	13,8 bilhões	4,1 bilhões	9,7 bilhões
2020	15,4 bilhões	4,4 bilhões	11,0 bilhões
2021	17,1 bilhões	4,7 bilhões	12,4 bilhões
2022	19,0 bilhões	5,0 bilhões	14,0 bilhões

Fonte 1: Adaptado de Porto do Itaqui (2023)

4 RESULTADOS E DISCURSÕES

A pesquisa foi realizada no Estado do Maranhão, no período de 19/10/2023 a 08/11/2023. Para coleta de dados, foi utilizado um formulário online, disponibilizado em um link de acesso público. O formulário foi respondido por 200 indivíduos,

selecionados de forma aleatória entre a população das cidades do Maranhão. Os dados obtidos seguiram um padrão de utilização, passando por etapas, sendo:

1. Coleta de dados: onde foi realizado a disponibilização do questionário;
2. Organização: os dados foram organizados e estruturados para facilitar o armazenamento e tratamento;
3. Armazenamento: dados foram armazenados em local seguro e com acesso restrito apenas ao autor e orientador;
4. Análise: análise prática para identificação de padrões e tendências;
5. Disponibilização: os dados e informações condizentes que foram caracterizados como essenciais para este estudo, foram encaminhados e tratados e estão expostos nesta pesquisa;
6. Destruição: os dados considerados desnecessários foram descartados de forma ética e segura, preservando a integridade das informações prestadas pelos entrevistados.

4.1 Ética e proteção dos dados

Para garantir a ética da pesquisa, foram adotadas as seguintes medidas: os participantes foram informados sobre o objetivo da pesquisa e uso dos dados coletados, os entrevistados foram convidados a consentir com o uso de seus dados e aqueles que não concordaram não tiveram êxito em participar da pesquisa (sendo uma pergunta obrigatória para responder demais questionamentos), as informações coletadas foram armazenadas de forma segura e confidencial. Essas medidas foram adotadas para garantir que os participantes da pesquisa tivessem seus direitos respeitados e que seus dados fossem utilizados de forma ética e responsável.

Além disso, a pesquisa foi realizada de acordo com as diretrizes da Lei Geral de Proteção de Dados - LGPD, que estabelece regras para o tratamento de dados pessoais no Brasil. A LGPD garante aos indivíduos o direito à privacidade, à proteção de seus dados pessoais e ao controle sobre o uso de seus dados. As medidas adotadas para garantir a ética da pesquisa e a conformidade com a LGPD são importantes para garantir a confiabilidade dos resultados da pesquisa e para proteger os direitos dos participantes.

4.2 Resultados e interpretação dos dados bibliográficos

A movimentação de granéis sólidos e líquidos em portos públicos pode gerar diversos impactos socioeconômicos positivos e negativos na região onde está localizado. Os impactos positivos da movimentação de granéis sólidos e líquidos em portos públicos incluem:

- Geração de empregos: a movimentação de cargas em portos públicos gera empregos diretos e indiretos na região. Os empregos diretos são aqueles relacionados à operação do porto, como trabalhadores portuários, operadores de máquinas, técnicos e engenheiros. Os empregos indiretos são aqueles gerados em atividades relacionadas ao porto, como transporte, alimentação, hospedagem e serviços.
- Aumento da renda: a geração de empregos na região também contribui para o aumento da renda da população.
- Arrecadação tributária: a movimentação de cargas em portos públicos gera arrecadação tributária para o governo federal, estadual e municipal.
- Desenvolvimento industrial: a movimentação de cargas em portos públicos pode contribuir para o desenvolvimento industrial da região, pois facilita a importação de matérias-primas e a exportação de produtos manufaturados.
- Desenvolvimento comercial: a movimentação de cargas em portos públicos também pode contribuir para o desenvolvimento comercial da região, pois facilita o comércio local e regional.
- Desenvolvimento turístico: a movimentação de cargas em portos públicos pode contribuir para o desenvolvimento turístico da região, pois atrai turistas interessados em conhecer a atividade portuária.

Já os impactos negativos da movimentação de granéis sólidos e líquidos em portos públicos incluem:

- Poluição: a movimentação de cargas em portos públicos pode gerar poluição do ar, da água e do solo.
- Ruído: a movimentação de cargas em portos públicos pode gerar ruído, o que pode causar incômodo à população local.

- Acidentes: a movimentação de cargas em portos públicos pode gerar acidentes, que podem causar danos ao meio ambiente e à população

A movimentação de graneis sólidos e líquidos no Porto do Itaqui tem um impacto significativo no desenvolvimento socioeconômico da cidade de São Luís. O porto gera cerca de 20 mil empregos diretos e indiretos na região, contribui com R\$ 2 bilhões por ano para os cofres públicos do Maranhão e atrai investimentos para a região.

A movimentação de graneis sólidos é composta principalmente por soja, milho e açúcar. A soja é uma importante commodity agrícola, que é exportada para diversos países. O milho é uma importante matéria-prima para a indústria alimentícia e de energia. O açúcar é uma importante commodity agrícola, que é exportada para diversos países.

Já no caso de graneis líquidos a ação em questão é constituída principalmente por petróleo, combustíveis e produtos químicos. O petróleo é uma importante fonte de energia, que é exportada para diversos países. Os combustíveis são utilizados para o transporte de pessoas e mercadorias. Os produtos químicos são utilizados em diversos setores da economia, como a indústria e a agricultura.

A movimentação de graneis sólidos e líquidos no Porto do Itaqui tem um impacto positivo no desenvolvimento socioeconômico da cidade de São Luís. O porto gera empregos, renda e arrecadação tributária, além de contribuir para o desenvolvimento industrial, comercial e turístico da região. No entanto, a movimentação de cargas em portos públicos também pode gerar impactos negativos, como poluição, ruído e acidentes. É importante que as autoridades públicas e as empresas privadas que atuam no setor portuário adotem medidas para mitigar esses impactos e garantir o desenvolvimento sustentável dos portos.

As práticas de ESG podem contribuir para o desenvolvimento socioeconômico da cidade de São Luís de diversas maneiras, incluindo:

- Investimentos em tecnologias limpas para reduzir a poluição;
- Programas de educação ambiental para conscientizar a população sobre a importância da preservação ambiental;
- Investimentos em segurança pública para reduzir a criminalidade;

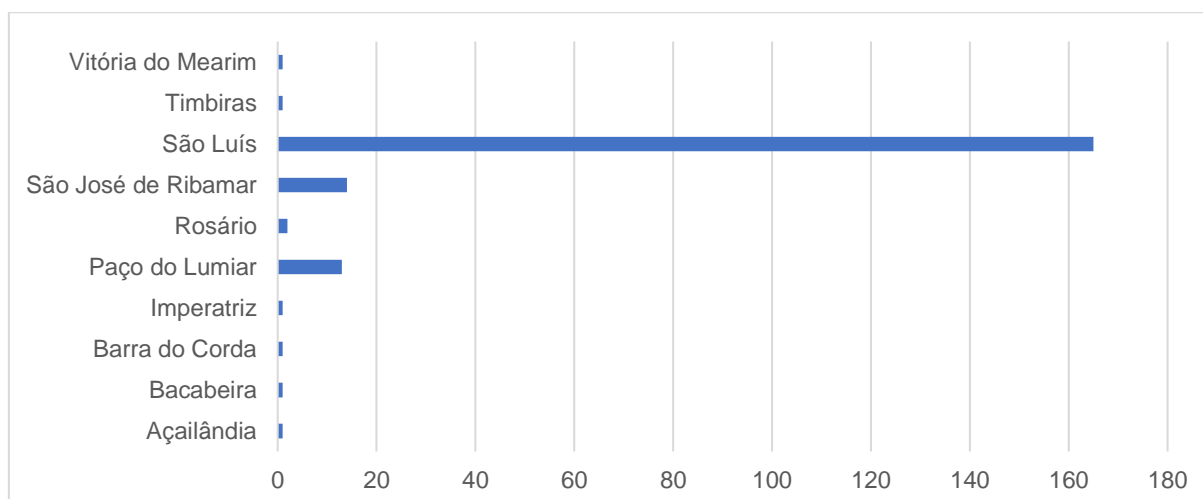
4.3 Resultados e interpretação dos dados de campo

A pesquisa de campo, com objetivo de realizar um comparativo, demonstra dados preciosos, que elencam a importância da discussão sobre o desenvolvimento socioeconômico na cidade de São Luís. A pesquisa teve um alcance de 200 participantes, onde todos declararam estarem cientes do uso das informações prestadas (APENDICE 1).

Os participantes foram selecionados de forma aleatória, onde a pesquisa foi divulgada através de redes sociais e aplicação presencial no Terminal de Integração da Praia Grande. A pesquisa presencial no local indicado, teve o objetivo de alcançar a população residente próximo ao Complexo Portuário do Itaqui, ou seja, moradores da Grande Area Itaqui Bacanga, que contempla grande bairros como por exemplo: Anjo da Guarda, Alto da Esperança, Bonfim, Cajueiro, Cidade Nova, Argola e Tambor, Fumacê, Gancharia, Gapara, Itaqui, Jambreiro, Mauro Fecury, entre outros.

As perguntas foram classificadas em dados diretos e indiretos, os dados indiretos tinham o intuito de analisar e acompanhar as informações socioeconômicas, enquanto a direta possuía o objetivo de observar práticas, relação e a conjuntura da relação porto-cidade.

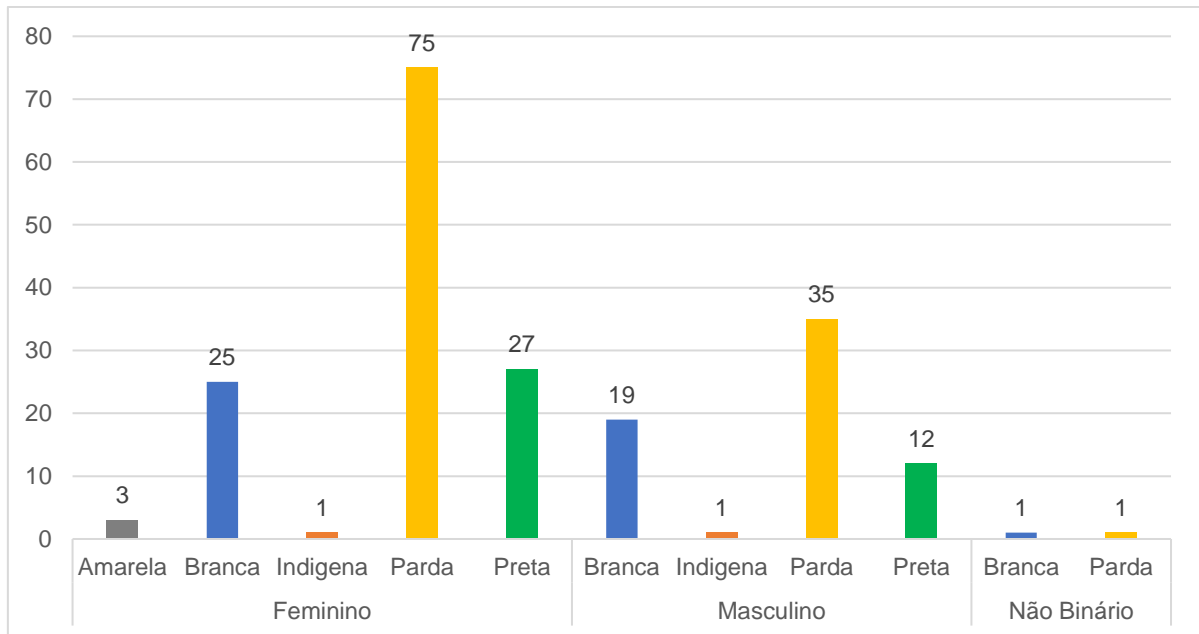
Gráfico 3 - Cidades da pesquisa



Observa-se através dos questionamentos sobre o local de residência dos entrevistados a predominância de residentes em São Luís, seguido por São José de Ribamar e Paço do Lumiar, municípios estes que fazem parte da “Grande Ilha”.

Um dos questionamentos iniciais é sobre informações de gênero e raça, o que contempla o seguinte cenário:

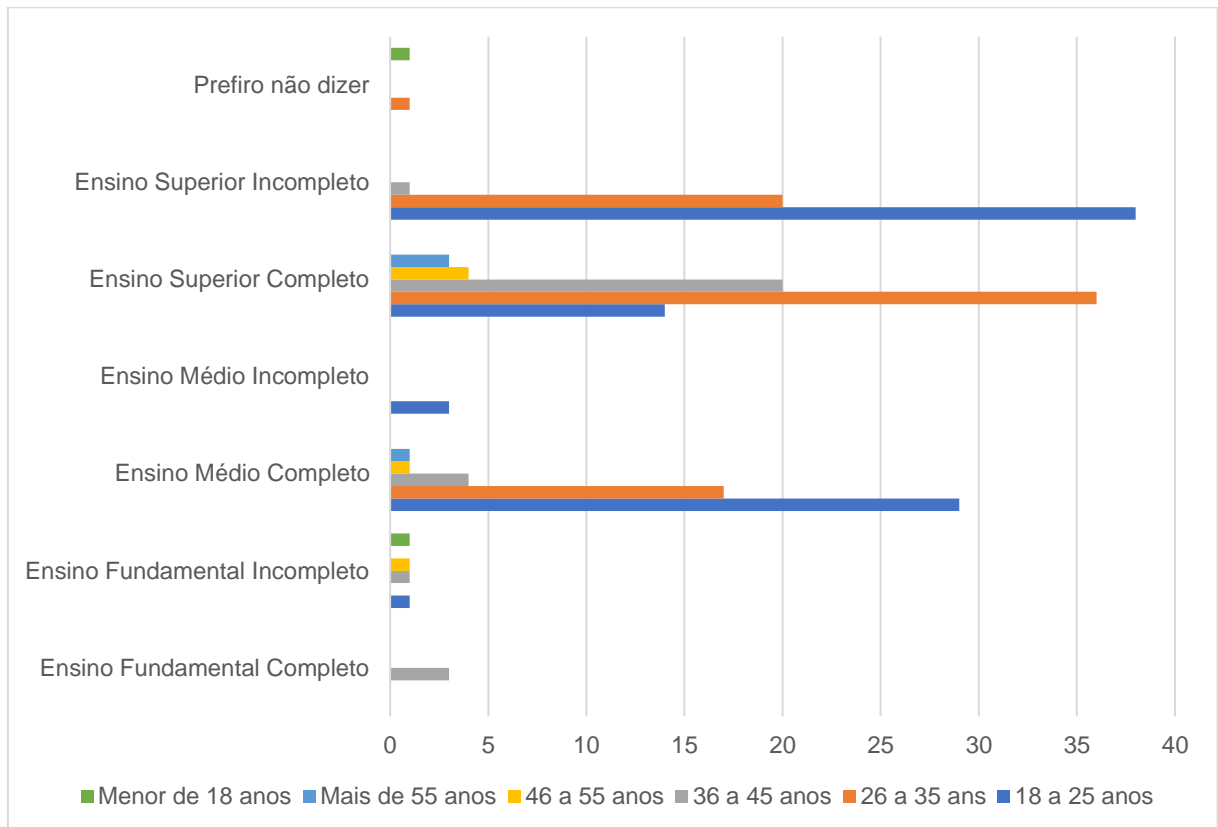
Gráfico 4 - Gênero e raça



Fonte: Elaborado pelo autor.

Ao analisar os indicadores há uma predominância da contribuição do gênero feminino, o que retrata 65,5% dos participantes. Há também um destaque para pessoas que se declaram como pardas, que é 55,5% dos contribuintes do estudo. Quanto aos participantes do gênero masculino, que representa 33,5%, sua maioria se declara como raça branca, ou seja, 9,5% dos entrevistados.

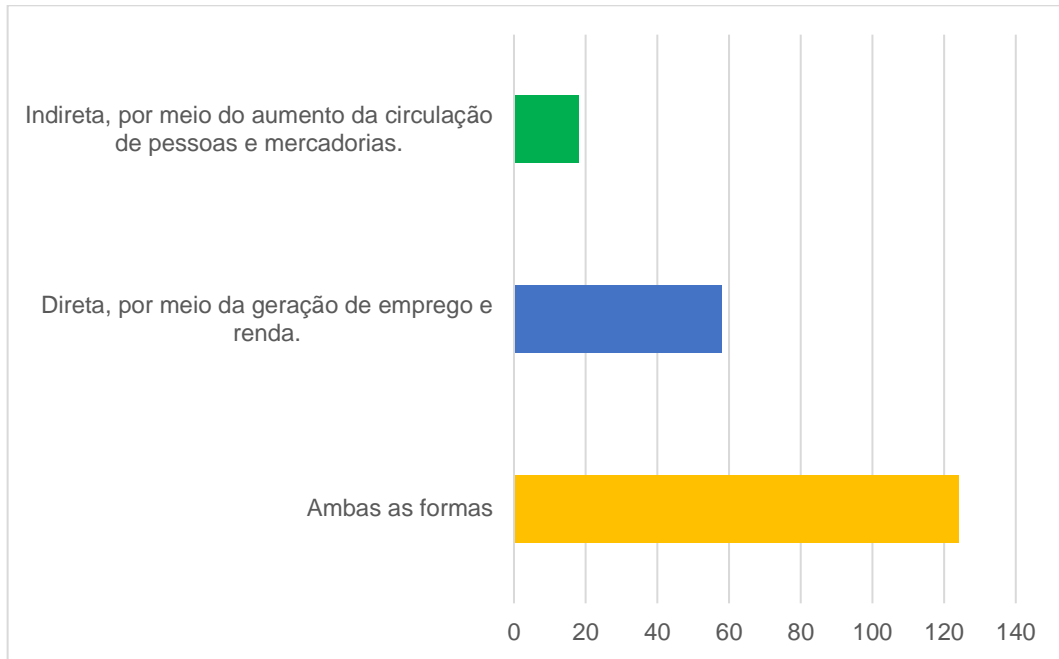
Os participantes também foram questionados sobre grau de escolaridade e faixa etária. Esse questionamento é necessário para realizar um comparativo sobre o grau de instrução dos participantes e agir de estratégia para a tomada de ação de acordo com a escolaridade e idade, pois a abordagem pode divergir a partir das informações anteriores. E ao questionar sobre o cenário ficou o seguinte:

Gráfico 5 - Grau de escolaridade versus faixa etária

Fonte: Elaborado pelo autor.

A maioria dos entrevistados tem entre 18 a 25 anos, enquanto 77 dos entrevistados possui ensino superior completo, sendo que 57 são do gênero feminino e tem entre 26 a 35 anos.

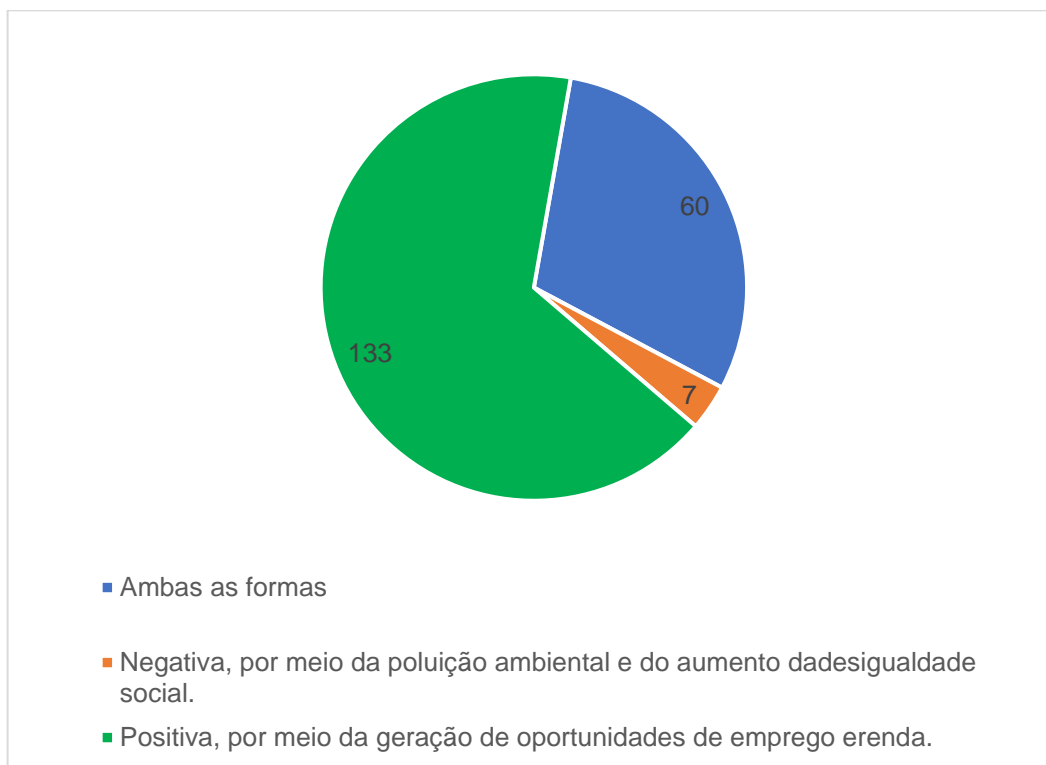
Ao questionar sobre a contribuição do Porto do Itaqui, para a economia do Estado, temos o seguinte cenário:

Gráfico 6 - Formas de contribuição do Porto do Itaqui para a economia do

Fonte: Elaborado pelo autor

É importante destacar que os participantes da pesquisa que consideram a contribuição indireta, em sua maioria, são residentes da cidade de São Luís, neste caso representando 7%. Enquanto, os que consideram a contribuição de forma direta, é notado que 24 possuem como grau de escolaridade o ensino médio completo e logo em seguida 21 com ensino superior completo. Esse paralelo revela a possibilidade de apresentar a população que a contribuição para a economia local é por meio da geração de emprego e renda e pelo aumento da circulação pessoas e mercadorias. Para apresentar essas informações, a EMAP, pode ser utilizar seus meios de comunicação e relatórios de ESG, adotando assim práticas de transparência no pilar de governança corporativa.

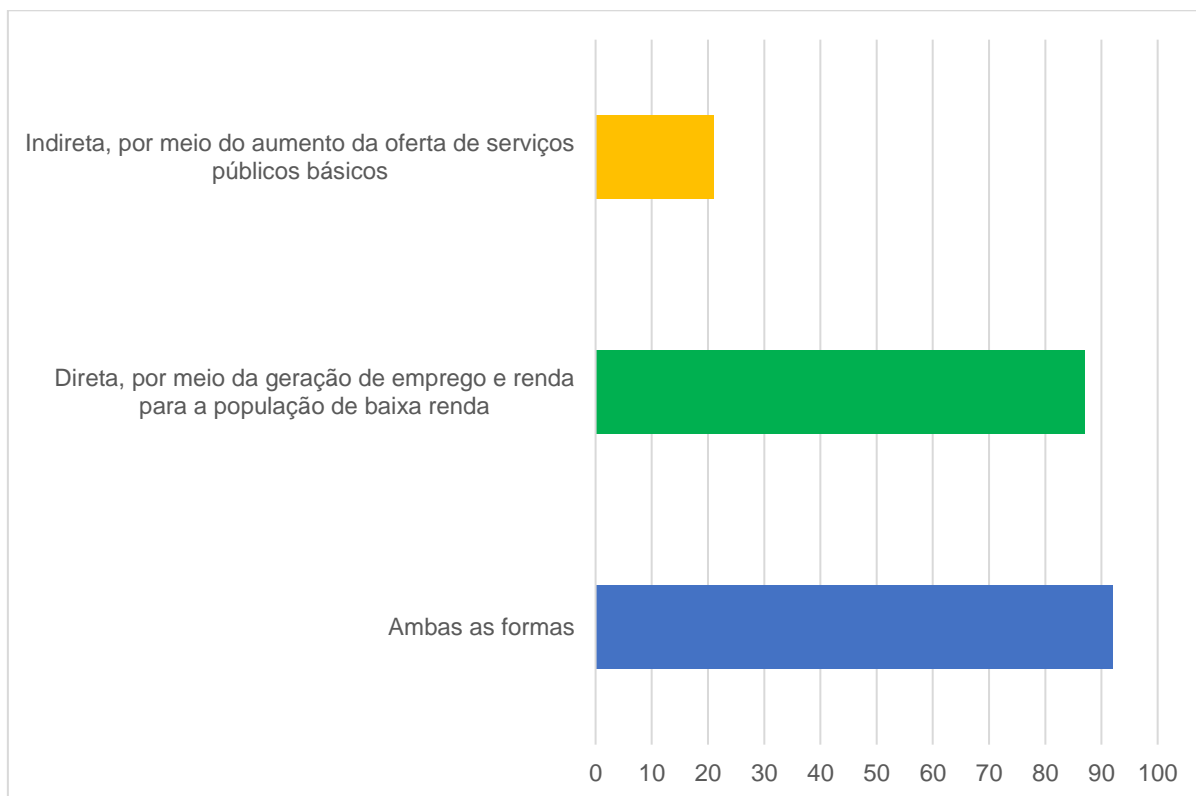
Ao questionar sobre a contribuição para o desenvolvimento social:

Gráfico 7 - Formas de contribuição do Porto do Itaqui para o desenvolvimento

Fonte: Elaborado pelo autor

Ao analisar o tópico em questão, é importante destacar o grau de relevância e importância das ações desenvolvidas pela EMAP e empresas que atuam no Complexo Itaqui-Bacanga, no que tange as ações de desenvolvimento social. Apesar do ótimo indicador, que apresenta que 133 participantes acreditam que o Porto do Itaqui contribui de maneira satisfatória para o desenvolvimento social do Estado, temos sete contribuintes da pesquisa que afirmam que a contribuição é negativa, por conta da poluição ambiental e do aumento de desigualdade social. Ao atrelar as respostas que afirmam que ambas as formas são de contribuição existem, é revelado 67 pessoas, ou seja, essas pessoas acreditam que há impacto positivo e negativo. A EMAP, em seu site, disponibiliza todas as ações e controles ambientais, ou seja, é ainda mais necessário práticas que promovam e gere entendimento da população que a EMAP e empresas que atuam no Complexo Portuário do Itaqui-Bacanga são empresas que auxiliam e preservam o meio-ambiente.

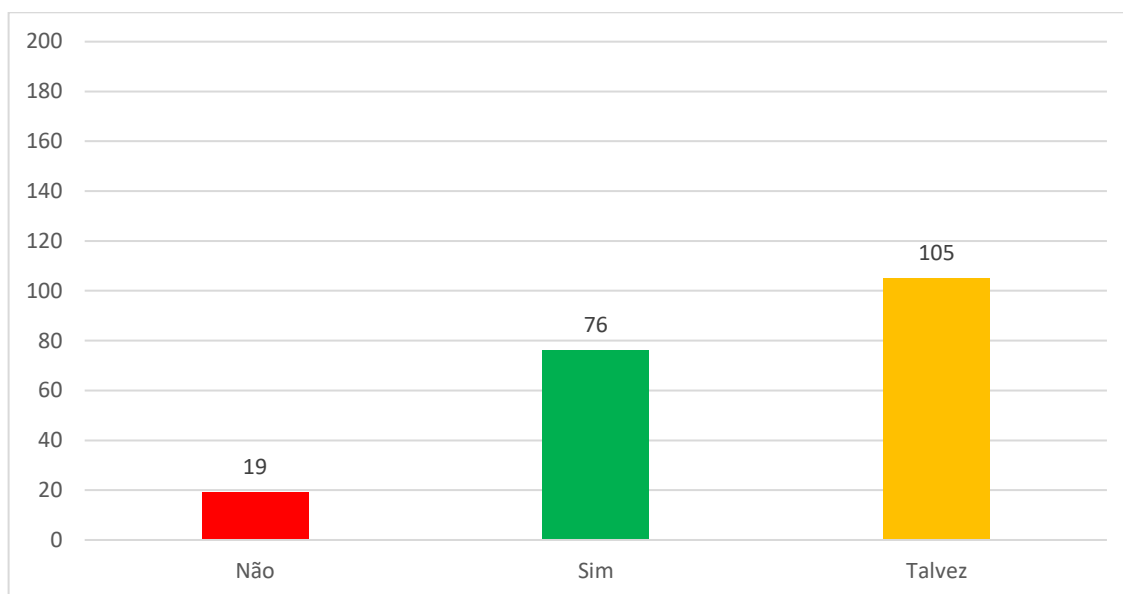
Questionamos os entrevistados sobre desigualdade social:

Gráfico 8 - Contribuição do Porto do Itaqui para redução da desigualdade

Fonte: Elaborado pelo autor.

Quanto a esta contribuição, é notório a percepção dos informantes que o Porto vem contribuindo de forma satisfatória para a redução de desigualdade social. Uma das ações que favorecem e que são elencadas, inclusive mencionada por um contribuinte da pesquisa, é a contratação de mão-de-obra maranhense para projetos dentro do Porto do Itaqui, a exemplo o “Programa de Residência Portuária”.

Um dos assuntos em alta nas organizações são as práticas de ESG, como mencionadas nesta pesquisa. Uma das preocupações da maioria dos empresários, gestores e líderes é a adoção das práticas e ações dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável – ODS, atrelado a Agenda 2030. Sendo assim, questionamos aos entrevistados se o Porto do Itaqui tem cumprido os ODS, e as respostas geraram o seguinte gráfico:

Gráfico 9 - Ações do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável

Fonte: Elaborado pelo autor.

Ao entrar na temática de ODS, foi questionado também sobre quais dos objetivos o Porto vem realizando, vale ressaltar que cada entrevistado tinha opção de marcar até cinco opções disponíveis, sendo gerado o seguinte indicador:

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa realizada teve com objetivo geral de analisar o impacto da movimentação de granéis sólidos e líquidos no Porto do Itaqui e contribuição no desenvolvimento socioeconômico de São Luís. O objetivo em questão foi alcançado, assim como os objetivos específicos. O estudo revela que a movimentação de granéis sólidos e líquidos no Porto do Itaqui tem um impacto positivo no desenvolvimento socioeconômico da cidade de São Luís, pois há:

- Aumento da geração de empregos: o Porto do Itaqui é um importante empregador na cidade de São Luís, gerando cerca de 20 mil empregos diretos e indiretos. Esses empregos são distribuídos em diversas atividades, incluindo a operação portuária, a logística, a indústria e o comércio.
- Aumento da renda: a movimentação de granéis sólidos e líquidos também contribui para o aumento da renda na cidade de São Luís. Em 2022, a movimentação de granéis sólidos e líquidos gerou cerca de R\$ 2 bilhões de reais em renda na cidade.

- Aumento da arrecadação tributária: a movimentação de granéis sólidos e líquidos também contribui para a arrecadação tributária na cidade de São Luís. Em 2022, a movimentação de granéis sólidos e líquidos gerou cerca de R\$ 1 bilhão de reais em arrecadação tributária na cidade.
- Desenvolvimento da indústria: os granéis sólidos e líquidos são utilizados na produção de diversos produtos, como alimentos, bebidas, produtos químicos e produtos de construção. A presença do Porto do Itaqui na cidade de São Luís atrai empresas industriais para a região. Essas empresas geram empregos, renda e arrecadação tributária.
- Desenvolvimento do comércio: os granéis sólidos e líquidos são utilizados na produção de diversos produtos, que são comercializados na cidade. A presença do Porto do Itaqui na cidade de São Luís facilita o comércio internacional, o que estimula o comércio local.
- Aumento da poluição: o Porto do Itaqui é um importante centro de emissão de poluentes atmosféricos, aquáticos e sonoros.
- Aumento da criminalidade: a presença do porto pode aumentar a criminalidade na região, devido ao aumento da circulação de pessoas e bens.
- Aumento da especulação imobiliária: o porto pode aumentar o valor dos imóveis na região, o que pode levar à especulação imobiliária e à expulsão de moradores locais.

As práticas de ESG podem contribuir para mitigar os impactos negativos do desenvolvimento do Porto do Itaqui e promover o desenvolvimento socioeconômico da cidade de São Luís de forma sustentável. Algumas práticas de ESG que podem ser implementadas no Porto do Itaqui incluem:

- Investimentos em tecnologias limpas para reduzir a poluição: o porto pode investir em tecnologias limpas, como energia solar e eólica, para reduzir as emissões de poluentes.
- Programas de educação ambiental para conscientizar a população sobre a importância da preservação ambiental: o porto pode promover programas de educação ambiental para conscientizar a população sobre a importância da preservação ambiental.
- Investimentos em segurança pública para reduzir a criminalidade: o porto pode investir em segurança pública para reduzir a criminalidade na região.

- Programas de regularização fundiária para combater a especulação imobiliária: o porto pode promover programas de regularização fundiária para combater a especulação imobiliária.
- Investimentos em infraestrutura urbana para atender às demandas da população nas áreas próximas ao porto: o porto pode investir em infraestrutura urbana, como transporte público e saneamento básico, para atender às demandas da população nas áreas próximas ao porto.

Além das recomendações acima, é importante considerar os seguintes aspectos para o desenvolvimento socioeconômico sustentável do Porto do Itaqui:

- A importância de um planejamento integrado entre o porto e a cidade: o planejamento do porto deve ser integrado ao planejamento da cidade, para garantir que o desenvolvimento do porto seja benéfico para toda a população.
- A necessidade de uma gestão participativa que envolva os diversos stakeholders: a gestão do porto deve ser participativa, envolvendo os diversos stakeholders, como a população, as empresas e o governo.
- A importância de monitorar os impactos socioeconômicos do desenvolvimento do porto: o impacto socioeconômico do desenvolvimento do porto deve ser monitorado regularmente, para garantir que o desenvolvimento seja sustentável.
- Ao considerar esses aspectos, é possível promover um desenvolvimento socioeconômico sustentável do Porto do Itaqui que beneficie toda a população da cidade de São Luís.

Para as próximas pesquisas nessa temática, há sugestão de mensurar quantitativamente a contribuição no desenvolvimento econômico através do PIB estadual.

REFERÊNCIAS

EMAP (São Luís). Histórico. Disponível em: <https://www.portodoitaqui.com/portodoitaqui/historico>. Acesso em: 05 set. 2023.

EMAP (São Luís). Relatório de Sustentabilidade - Ano base: 2021. São Luís, 2022.

SANTOS, Carlos Antonio dos. AVANÇO E MODERNIZ AVANÇO E MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS BRASILEIROS. 2012. 58 f. TCC (Graduação) - Curso de Tecnologia em Construção Naval, Centro Universitário Estadual da Zona Oeste, Rio de Janeiro, 2012.

CRUZ, Maria Cecília Velasco e; LEAL, Maria das Graças de Andrade; PINHO, José Ricardo Moreno. Histórias e espaços portuários: salvador e outros portos.0020Salvador: EDUFBA, 2016. 452 p.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do S. C.. Cidades, portos e cidadesportuárias na era da integração produtiva. Revista de Administração Pública, [S.L.], v. 40, n. 6, p. 975-995, dez. 2006. FapUNIFESP (SciELO).

LIMA, Larissa Luana Lopes; OLIVEIRA, Maria do Livramento de Barros; GONÇALVES NETO, Sylvio de Campos; OLIVEIRA, Rosangela Maria Aderaldo de; OLIVEIRA, Ieda Passos Theophilo Gaspar de. PROCEDIMENTOS ADOTADOS NO TERMINAL PORTUÁRIO DO PECÉM PARA UMA OPERAÇÃO MAIS SUSTENTÁVEL. Revista Eletrônica de Estratégia & Negócios, [S.L.], v. 15, p. 213-230, 29 jul. 2022. Anima Educação. <http://dx.doi.org/10.59306/reen.v15e2022213-230>.

IRIGARAY, Hélio Arthur Reis; STOCKER, Fabricio. ESG: novo conceito para velhos problemas. Cadernos Ebape.Br, [S.L.], v. 20, n. 4, p. 1-4, ago. 2022. FapUNIFESP (SciELO).

FARIA, SFS. A contribuição da Baía de Todos os Santos no desenvolvimento da economia regional. In: CAROSO, C., TAVARES, F., and PEREIRA, C., orgs. Baía de todos os santos: aspectos humanos [online]. Salvador: EDUFBA, 2011, pp. 268- 289. ISBN 978-85-232-1162-2.

ORNELAS, Ronaldo do Santos. Relação Porto/Cidade: o caso de santos. 2008. 141 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

HONORATO, Cezar; OLIVEIRA JÚNIOR, Alcidesio de. PORTOS E CIDADES PORTUÁRIAS EM QUESTÃO. Rio de Janeiro: Proex/Capes, 2020.

REIS, Heloisa dos Santos. A RELAÇÃO PORTO-CIDADE EM SÃO SEBASTIÃO NO CONTEXTO DA SUA EVOLUÇÃO HISTÓRICO-ESPACIAL. Revista Geográfica da América Central [en linea]. 2011, 2(), 1-17. ISSN: 1011-484X.

LABPORTOS (org.). MANIFESTO: egs portuário. São Luís: Edufma, 2022.

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. Modernização dos Portos. 5. ed. São Paulo Aduaneiras, 2011. 627 p.

CASTRO, M. F. M. Portos e cidades: uma análise da relação entre o Porto de Santos e a cidade de São Paulo. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

TONOLLI, Fernanda Massita; VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges; VERRUCK, Fábio; GONÇALVES, Roberto Birch. AS IMPLICAÇÕES DA LEI Nº 12.815/2013 NA GOVERNANÇA DO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO PELA ÓTICA DOS USUÁRIOS. Revista Gestão Industrial, [S.L.], v. 11, n. 1, p. 167-190, 12 mar. 2015. Universidade Tecnológica Federal do Parana (UTFPR).

RIOS, Ricardo Bahia. O porto de Aratu no contexto industrial baiano: indicadores de desempenho e os operadores portuários. Sociedade & Natureza, [S.L.], v. 21, n. 3, p. 341-350, dez. 2009. FapUNIFESP (SciELO). <http://dx.doi.org/10.1590/s1982-45132009000300009>

XIMENES, Sérgio. Minidicionário Ediouro da Língua Portuguesa. São Paulo: Ediouro, 2000. 980 p.

ZEMELLA, M. P. Os ciclos do pau-brasil e do açúcar. Revista de História, [S. l.], v. 1, n. 4, p. 485-494, 1950. DOI: 10.11606/issn.2316-9141.v1i4p485-494.

FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS (Brasil). Atlas Histórico do Brasil: transferência da corte. Disponível em: <https://atlas.fgv.br/>

RIBEIRO, Luiz Cláudio Moisés; SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró. Portos e cidades: expansão e modernização dos portos de Vitória (sec. XX-XXI). Dimensões, n. 28, 2012.

SANTOS, Thiago Henrique Dias. RELAÇÃO PORTO-CIDADE: sustentabilidade porto de santos. 2020. 107 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Direito Ambiental, Universidade Católica de Santos, Santos, 2020.

RISSATO, Henrique Rodrigues. ESTRATÉGIAS DE GESTÃO AMBIENTAL ADOTADAS POR EMPRESAS CONECTADAS COM AS DIRETRIZES MEIO AMBIENTE, SOCIAL E GOVERNANÇA (ESG) E SEUS IMPACTOS NO DESENVOLVIMENTO SOCIO ECONÔMICO SUSTENTÁVEL. 2023. 42 f. TCC (Graduação) - Curso de Engenharia Química, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2023.

PRADO, Wantuil Rodrigues Dutra. ANÁLISE DE PRÁTICAS ENVIRONMENTAL, SOCIAL AND GOVERNANCE - ESG DE EMPRESAS DO SEGMENTO DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO BRASIL. 2023. 131 f. TCC (Graduação) – Curso de Engenharia de Transportes e Logística, Universidade Federal de Santa Maria, Cachoeira do Sul, 2023.

PEREIRA, Lucas Natã; SANTOS, Naihara Oliveira dos; PEDROSA, Rafael. A Implantação das Políticas ESG no Porto de Santos: O Desafio da Adoção da Cultura

Sustentável no Âmbito do Trabalho Portuário. Anais do Encontro Nacional de Pósgraduação, v. 7, n. 1, p. 502-506, 2023.

MARANHÃO, Governo do. **Porto do Itaqui bate novo recorde e registra melhor mês de movimentação de cargas da história. 2023.** Disponível em: <https://www.ma.gov.br/noticias/porto-do-itaqui-bate-novo-recorde-e-registra-lhormes-de-movimentacao-de-cargas-da-historia>.

FEDERAL, Receita. **Operador Portuário.** 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-comercioexterior/manuais>

IBGE; CONCLA. **Classificação Nacional das Atividades Econômicas.** 2023. Disponível em: <https://concla.ibge.gov.br/busca-online-cnae.html>.

BRASIL. Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. **Lei dos portos, instalações portuárias e atividades dos operadores portuários.** Brasília: Presidência da República. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm.

IPEA; PNUD. **O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal Brasileiro.** Brasília:Pnud Brasil, 2013. 51 p.

SANTOS, Dalmo Duque. **História de São Vicente do porto de escravos ao porto das indústrias;** o porto do outro lado da ilha, 2019. Disponível em: <https://peabirucalunga.blogspot.com/2019/07/1956-temporal-e-calamidade.html>.

LEÃO, Hellen Cristina Rodrigues Saraiva; VALENTE JUNIOR, Airton Saboya. **Perfil econômico do Maranhão.** Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil, ano 3, n.3, set.2018. (Informe Etene)

MARANHÃO, Governo do. **Diagnóstico Preliminar:** plano de ação mais idh. São Luís:Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos, 2015.

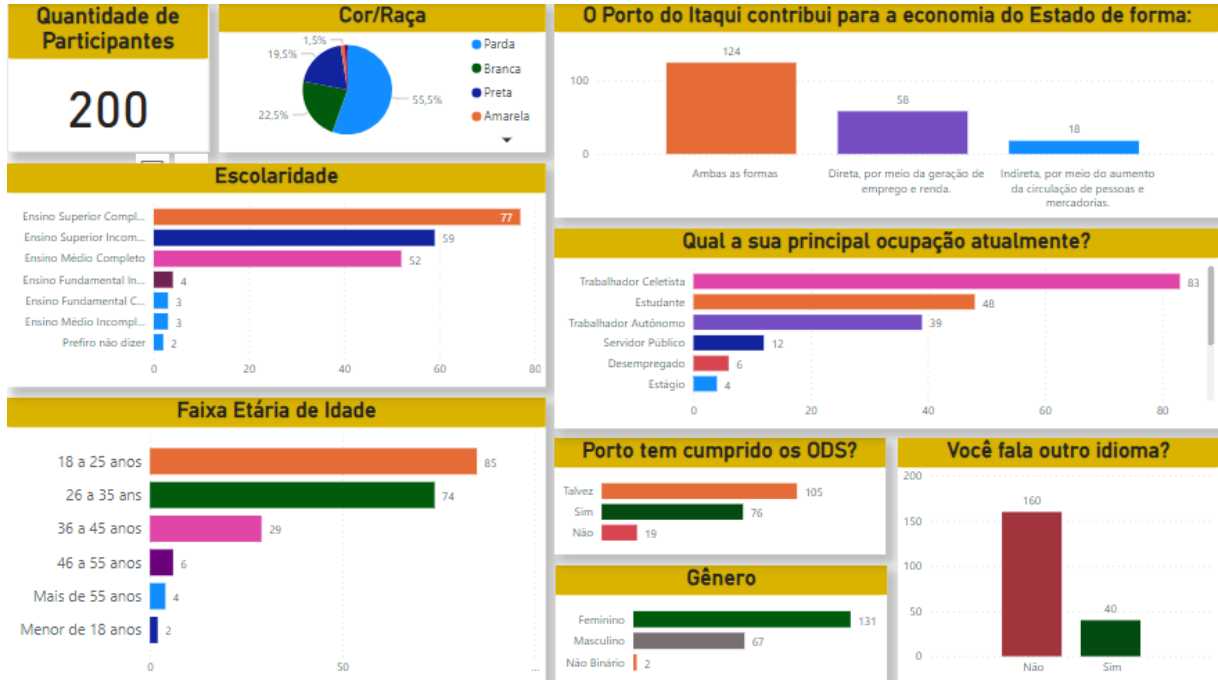
APÊNDICES

APÊNDICE A – Questionário da pesquisa de campo

1. Eu, autorizo o uso das informações solicitadas no decorrer dessa pesquisa acadêmica, tenho ciência e aprovo o uso dos dados no estudo apresentado e estou ciente que os materiais coletados serão utilizados em consonância com a Lei Geral de Proteção de Dados - LGPD (13.709/2018).
2. Qual seu gênero?
3. Qual a sua cor ou raça?
4. Qual a sua faixa etária de idade?
5. Qual o seu grau de escolaridade?
6. Em que município do Estado do Maranhão você reside?
7. Em qual bairro você reside?
8. Qual a sua principal ocupação atualmente?
9. Qual a sua renda mensal?
10. Você fala outro idioma?
11. Você acredita que o Porto do Itaqui contribui para economia do nosso Estado?
12. O Porto do Itaqui contribui para a economia do Estado de forma:
13. O Porto do Itaqui impacta o desenvolvimento social do Estado de forma:
14. Para você, quais são as oportunidades de melhoria da relação porto-cidade no Maranhão?
15. O desenvolvimento do Porto do Itaqui pode contribuir para a redução da desigualdade social do Estado de forma:
16. Você sabe quais são as práticas de ESG adotadas pelo Porto do Itaqui? Se sim, marque as opções que você conhece.
17. Como as práticas de ESG impactam o desenvolvimento socioeconômico do Maranhão?
18. Na sua opinião, o Porto do Itaqui tem cumprido os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável - ODS?
19. Para você, quais os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, o Porto do Itaqui vem realizando ações no Maranhão?

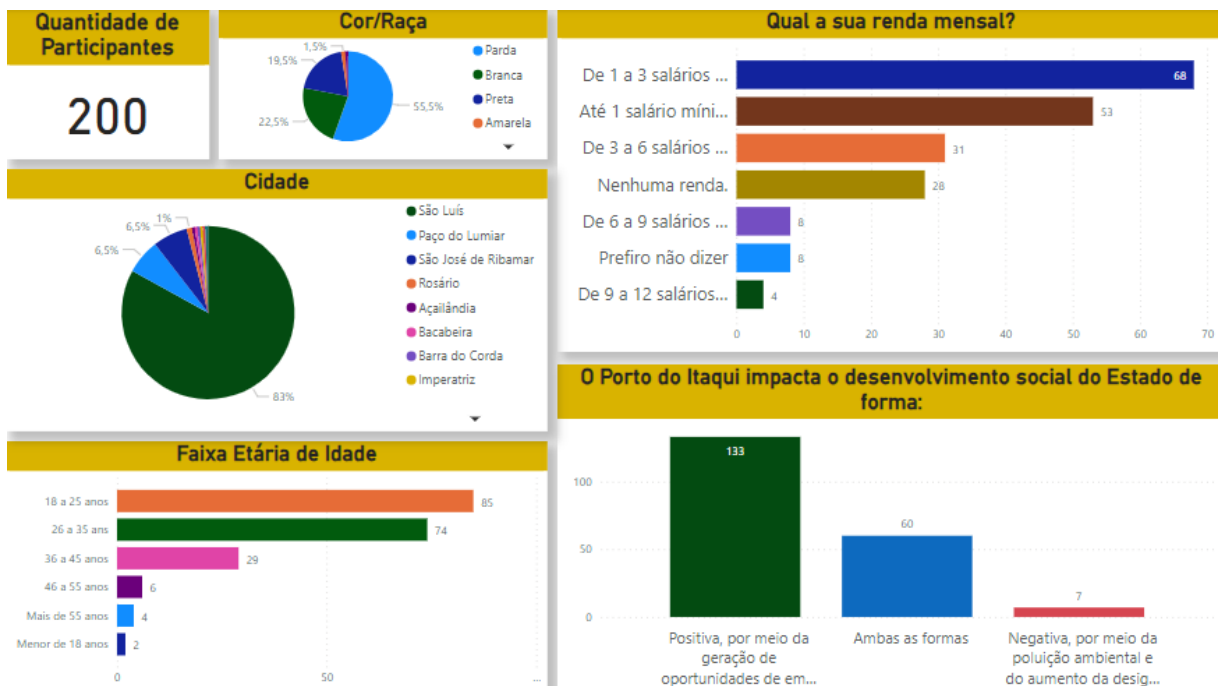
APÊNDICE B – Dashboard de dados obtidos

Figura 6 - Dashboard Geral I



Fonte: Elaborado pelo autor.

Figura 7 - Dashboard Geral II



Fonte: Elaborado pelo autor.