

Cidade, Planejamento e Negócio: a economia política em torno do Plano Municipal de Cidades Inteligentes (PMCI) de São Luís (MA)

City, Planning and Business: the political economy around the Municipal Smart Cities Plan (PMCI) of São Luís (MA)

Ciudad, Planificación y Negocio: la economía política en torno al Plan Municipal de Ciudades Inteligentes (PMCI) de São Luís (MA)

Elizabeth Pessanha Silva¹

Allison Bezerra Oliveira²

RESUMO: O artigo tem como objetivo analisar a economia política que envolve o processo de smartificação da cidade de São Luís, a partir do Plano Municipal de Cidades Inteligentes (PMCI). Metodologicamente, a pesquisa foi realizada a partir de pesquisas bibliográfica e documental e trabalhos de campo, que permitiram os registros fotográficos, concatenados aos dados socioeconômicos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) como renda per capita, ocupação e população vivendo com até meio salário-mínimo e informações sobre o setor produtivo. Os dados sugerem que o PMCI de São Luís pode contribuir mais para o aprofundamento das desigualdades urbanas do que para a solução de seus problemas, uma vez que foca na melhoria dos serviços existentes, e não na ampliação da rede de infraestruturas urbanas.

PALAVRAS-CHAVES: planejamento urbano; empreendedorismo; cidades inteligentes.

ABSTRACT: *The purpose of this article is to examine the political economy of the smartification process of São Luís city, which is based on the Municipal Smart Cities Plan (PMCI). Methodologically, the research was carried out based on bibliographical and documentary research and fieldwork, which allowed photographic records, linked to socioeconomic data from the Brazilian Institute of Geography and Statistics (IBGE) such as per capita income, occupation and population living with up to half minimum wage and information about the productive sector. Based on these numbers it is suggested that the PMCI of São Luís may do more to deepen urban inequalities than to solve its problems, as existing services are being improved rather than expanded network of urban infrastructure.*

KEYWORDS: *urban planning; entrepreneurship; smart cities.*

RESUMEN: *El artículo tiene como objetivo analizar la economía política que envuelve el proceso de smartificación de la ciudad de São Luís, a partir del Plano Municipal de Ciudades Inteligentes (PMCI).*

¹ Doutoranda em Geografia – Universidade Estadual do Maranhão (UEMA). Professora da Educação Básica da Secretaria Municipal de São José de Ribamar (MA). E-mail: elizabethpessanhas@gmail.com.

² Doutor em Geografia – Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Professor Adjunto da Universidade Estadual da Região Tocantina do Maranhão (UEMASUL). E-mail: allisonbze@gmail.com.

Metodológicamente, la investigación se realizó con base en investigaciones bibliográficas, documentales y trabajo de campo, que permitieron registros fotográficos, vinculados a datos socioeconómicos del Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (IBGE), como renta per cápita, ocupación y población que vive con hasta la mitad. salario mínimo e información sobre el sector productivo. Los datos sugieren que el PMCI de São Luís puede contribuir más a la profundización de las desigualdades urbanas que a resolverlas, ya que se centra en mejorar los servicios existentes en vez de ampliar la red de infraestructuras urbanas.

PALABRAS-CLAVE: *planificación urbana; emprendimiento; ciudades inteligentes.*

INTRODUÇÃO

O século XX foi um período marcado por inúmeras transformações sociais que impactaram de maneira significativa o planejamento urbano. Um exemplo de mudança que marcou a sociedade no século passado e que repercutiu nas cidades foi a crise do modelo fordista-keynesiano, que levou à transição do modelo de gestão das cidades, passando de uma abordagem administrativa para uma perspectiva empreendedora.

A mudança na gestão urbana foi impulsionada pela internacionalização do processo produtivo. A adesão dos países periféricos ao sistema de substituição de importações, juntamente com a recuperação das economias centrais no pós-guerra, promoveu uma reestruturação significativa. Essa transformação resultou no predomínio do regime de acumulação flexível, que se caracteriza por novas formas de organização e pela criação de mercados que competem em diversos setores econômicos ao redor do mundo.

Em contexto de recessão econômica, defendia-se a necessidade de atração de investimentos para as cidades, e, nesse cenário, o empreendedorismo tornou-se uma alternativa viável por representar ações nas instituições urbanas com vias à criação de novos padrões produção, mercado e consumo, com o aumento da ingerência das cidades na dinâmica econômica

Atualmente, a “agenda *smart*”, entendida como um conjunto de ações que visa tornar as cidades mais inteligentes, orienta políticas e projetos relacionados à infraestrutura urbana (bens, serviços e equipamentos) em diversas escalas e contextos. Sob o discurso de promover soluções para os desafios da urbanização e em nome do “planejamento urbano sustentável” e do “uso mais eficiente de recursos públicos”, essa agenda pode ser vista como uma manifestação do empreendedorismo urbano.

A Política Nacional de Cidades Inteligentes (PNCI), parte da “agenda *smart*” brasileira, estabelece-se em São Luís, estado do Maranhão, por meio do Plano Municipal de Cidades Inteligentes (PMCI). Esse plano se insere em um *establishment* que, ao longo das últimas décadas, tem promovido a ideia de que os problemas urbanos serão resolvidos através da implementação de iniciativas de “smartificação”.

Considerados os pressupostos mencionados anteriormente, o presente artigo tem como objetivo analisar a economia política que envolve o processo de smartificação da cidade de São Luís, a partir do PMCI. Com tal prospecção, a metodologia incluiu pesquisa bibliográfica em temas como periferia do capitalismo, cidades inteligentes, planejamento urbano e economia política; incluiu também pesquisa em documentos relacionados ao planejamento urbano da cidade, levantamento de dados socioeconômicos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e trabalho de campo para o registro das ações e obras de infraestrutura relacionadas ao PMCI.

Além desta introdução e das considerações finais, o artigo está organizado em três seções: “São Luís: uma cidade na periferia do capitalismo”, “O planejamento ludovicense e o Plano Municipal de Cidades Inteligentes (PMCI)” e “A economia política em torno do PMCI de São Luís”.

SÃO LUÍS: UMA CIDADE NA PERIFERIA DO CAPITALISMO

Os conceitos de periferia e centro do capitalismo são frequentemente utilizados para diferenciar os países com base em seus níveis de progresso e evolução industrial, tecnológica e social, ou seja, para avaliar o seu desenvolvimento a partir de métricas que vão além das interpretações conservadoras da economia (Brandão, 2009).

Partindo deste pressuposto, quanto maiores forem o grau e a capacidade industrial e tecnológica de um país, além de melhores índices relacionados ao desenvolvimento humano, mais desenvolvido será o país e mais próximo ele estará do centro do capitalismo. Em contrapartida, países com menor desenvolvimento de suas capacidades sociais e produtivas são menos desenvolvidos e classificados como países de economia periférica, conforme explica Carcanholo (2008, p. 252):

Costuma-se entender como economia periférica aquele país, ou região, que apresenta, em geral, instáveis trajetórias de crescimento, forte dependência de capitais externos para financiar suas contas-correntes (fragilidade financeira), baixa capacidade de resistência diante de choques externos (vulnerabilidade externa) e altas concentrações de renda e riqueza. Isso caracterizaria o subdesenvolvimento dessas economias.

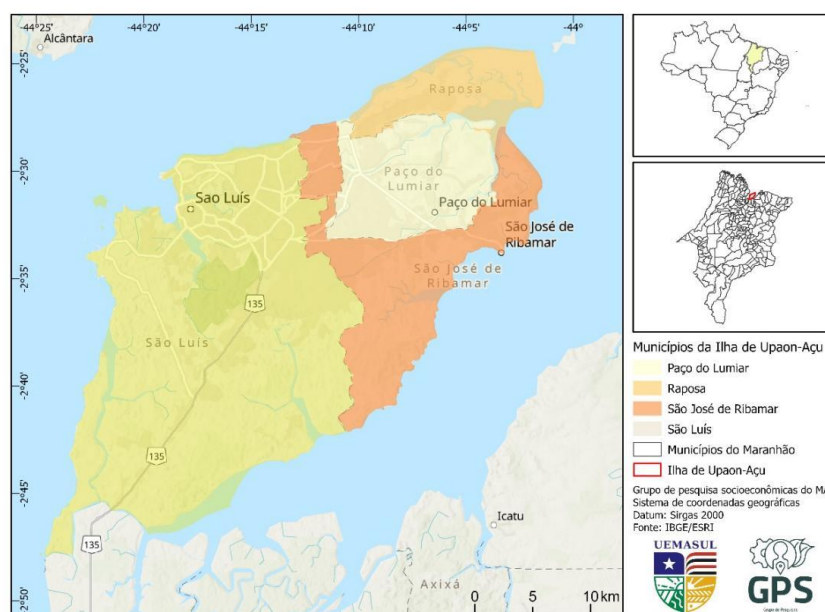
No entanto, há certo consenso de que os países de economia periférica mudaram com o passar do tempo. Hoje eles representam o “[...] mosaico de variedades do capitalismo periférico com diferentes combinações de polaridade modernização-marginalização, e um crescente grupo heterogêneo de países” (Ribeiro; Albuquerque, 2015, p. 181). Isto é, podem possuir um certo grau de modernização na sua estrutura produtiva, mas sem sair da marginalização no cenário global. Hoje a periferia do capitalismo é influente, possui capacidade

de transferências tecnológicas, inclusive com países do centro, e as desigualdades não são mais um problema exclusivo seu.

Embora o conceito de periferia do capitalismo tenha sido pensado inicialmente a partir da realidade dos estados-nações, ele pode ser aplicado em diferentes níveis escalares espaciais – regiões, estados e cidades - para contextualizar o grau de desenvolvimento dos lugares que se estudam. A América Latina, o Brasil, o Maranhão e, por sua vez, São Luís são lugares em diferentes níveis escalares que se encontram na periferia do capitalismo.

Compreender a inserção de São Luís nesse contexto requer um entendimento dos processos sociais que estruturam sua organização espacial, incluindo a urbanização e as atividades econômicas, além de estabelecer relações entre forças produtivas, classes sociais e o espaço (Castells, 2008) em variados contextos. A cidade é a capital do estado do Maranhão e está situada na chamada Ilha de São Luís, que também compreende os municípios de São José de Ribamar, Paço do Lumiar e Raposa, conforme se pode observar na Figura 1, a seguir.

Figura 1 – Mapa de localização dos municípios da Ilha de São Luís



Fonte: IBGE (2023).

Segundo o último censo demográfico (IBGE, 2022), a população de São Luís é de 1.037.775 habitantes, distribuídos em 38 bairros oficiais e em vários aglomerados subnormais. De acordo com uma nota técnica divulgada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2020, a cidade ocupa a 4ª posição no ranking de domicílios ocupados em aglomerados subnormais entre os municípios com mais de 750 mil habitantes, totalizando 101.030 domicílios em situação irregular. Esse dado é significativo, pois indica que parte considerável da população urbana ludovicense vive em condições precárias, caracterizadas por

um “[...] padrão urbanístico irregular, carência de serviços públicos essenciais e localização em áreas que apresentam restrições à ocupação” (IBGE, 2020a).

Essa característica de São Luís, assim como de muitas outras cidades brasileiras, reflete o rápido crescimento populacional no contexto da urbanização tardia e dependente do país, impulsionada pela industrialização iniciada em meados do século passado (Oliveira, 2003; Santos, 2012a). Esse fenômeno é típico dos países periféricos da América Latina, que, ao absorverem técnicas de produção desenvolvidas anteriormente nos países centrais (Santos, 2012a), aceleraram um processo que levou quase dois séculos para se consolidar na Europa.

No Maranhão, a industrialização começou a se estruturar somente a partir de 1970, como resultado dos esforços para desenvolver o capital industrial do país, promovidos pelo Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste (GTDN). Esse grupo apresentou propostas para fortalecer as forças produtivas na região, levando à implantação de iniciativas como o complexo minerometalúrgico de Carajás, pela Companhia Vale do Rio Doce com atuação no Maranhão e as áreas de moderna agricultura de grãos nos cerrados da Bahia e do sul do Maranhão e Piauí (Araújo, 2012).

Ainda nesse período, destacaram-se como indutores das forças produtivas do Maranhão o Projeto Ferro Carajás e o Consórcio de Alumínio do Maranhão (Alumar), grandes iniciativas que promoveram mudanças significativas na dinâmica espacial do estado ao introduzirem tendências do capital transnacional (Barbosa, 2006) nas últimas décadas do século passado. Esses projetos, concentrados em São Luís, serviram como fator de atração populacional (Ferreira, 2014); a cidade, que em 1970 tinha 265.595 habitantes, saltou para 695.119 em 1991, um aumento de 429.524 habitantes em apenas duas décadas.

O processo de modernização no Maranhão, assim como em outros estados brasileiros, deve ser analisado sob uma perspectiva multiescalar. No contexto nacional, o estado recebeu investimentos, por meio dos Planos Nacionais de Desenvolvimento (PNDs), em setores como infraestrutura, habitação e agricultura, que viabilizaram a política de desenvolvimento nacional. Regionalmente, foi influenciado pelas ações do GTDN, e, localmente, pelo Governo do Maranhão, que alinhado a interesses de classe, construiu o discurso do “Maranhão Novo”. Esse discurso se posicionava contra o atraso econômico e social do estado, sustentando a ideia de que os problemas econômicos e as desigualdades sociais poderiam ser superados pela modernização da cidade e do campo (Amaral Neto, 2021).

Um fator crucial para compreender como o Maranhão e, conseqüentemente, São Luís, se posiciona na periferia do capitalismo, é o estabelecimento da propriedade da terra no estado, que surge nesse cenário de busca pela modernização da economia maranhense. Em outras palavras, a introdução da estrutura técnico-produtiva que modernizou o campo, somada aos efeitos da promulgação da Lei de Terras do Maranhão, instituída em 1969 para regular o acesso à terra, serviu como instrumento capitalista para a imposição do latifúndio.

Esse processo, ao mesmo tempo em que empurrou um grande percentual de trabalhadores rurais, sem a devida qualificação profissional, para o mercado de trabalho urbano-industrial de São Luís (Ferreira, 2014), também estabeleceu a base para o desenvolvimento e o atual predomínio das atividades econômicas vinculadas ao setor agropecuário no estado.

A fronteira agrícola que abrange os estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia, conhecida como Matopiba, revela o avanço e a especialização do setor agrícola na região, com grande ênfase na produção de *commodities* como soja, arroz, milho e celulose. O fato de o mercado de *commodities* ser o principal pilar da estrutura produtiva brasileira posiciona o país na periferia do capitalismo, pois, embora rentável, esse mercado não gera o mesmo valor e riqueza dos setores produtivos que demandam alta tecnologia e diversificação.

A lógica de reprodução do capitalismo exige a obtenção de mais-valor, o que pode ser obtido de diversas formas, seja pelo uso de novas tecnologias que otimizam os processos, seja pelas vantagens oferecidas pelas infraestruturas físicas e sociais das regiões onde as atividades se estabelecem. Dito de outra forma, “[...] a organização geográfica do capitalismo internaliza as contradições dentro da forma de valor. É isso que quer dizer o conceito do inevitável desenvolvimento desigual do capitalismo” (Harvey, 2015, p. 604).

O desenvolvimento geográfico desigual, inerente ao capitalismo, manifesta-se pela diferenciação entre os países, estabelecendo as noções de centro e periferia. O Brasil é um país que possui uma economia periférica, e os efeitos desse fato repercutem em todo o espaço nacional. Assim, as regiões, os estados e, conseqüentemente, as cidades brasileiras estão imersas na periferia do capitalismo, o que gera diversos quadros de desigualdades que se manifestam em diferentes níveis. Para as economias centrais, é vantajoso que os países periféricos se especializem na produção de *commodities* agrícolas, já que são menos rentáveis que o setor tecnológico e impõem altos custos ambientais, uma vez que demandam extensiva ocupação territorial e uso intensivo de recursos naturais.

O desenvolvimento tardio das forças produtivas, aliado ao predomínio das atividades agrícolas no Maranhão, contribuiu para a consolidação da estrutura econômica de São Luís. Segundo a hierarquia urbana proposta no documento Regiões de Influência das Cidades – REGIC 2018 (IBGE, 2020b), São Luís é classificada como uma Capital Regional A, destacando-se pela capilaridade e influência que exerce no conjunto do espaço maranhense, em função da oferta diversificada de serviços, tais como atendimento médico especializado e instituições educacionais, assim como a variedade do comércio.

A análise de dados socioeconômicos das cinco principais cidades do estado (Tabela 1) possibilita observar um grande déficit na oferta de emprego formal em São Luís, com apenas 42,16% da população ocupada, seguida por Imperatriz (29,49%), Santa Inês (17,51%), Caxias

(14,18%) e Bacabal (10,89%). Nesse cenário, uma capital de estado em que 57,84% da população está desempregada indica uma involução econômica preocupante.

Tabela 1 – Dados socioeconômicos das cinco maiores cidades do Maranhão

Municípios	População	População ocupada (%)	População com rendimento mensal de até 1/2 salário-mínimo*	Gini
São Luís	1.037.775	42,16%	38,80%	0,49
Imperatriz	273.110	29,49%	37,40%	0,46
Bacabal	103.711	10,89%	45,30%	0,43
Caxias	156.973	14,18%	47,06%	0,43
Santa Inês	85.014	17,51%	42,50%	0,41

Fonte: IBGE (2012).

Conforme exposto na Tabela 1, um dado que evidencia a precariedade das condições de vida na capital São Luís é o percentual da população com rendimento mensal de até meio salário-mínimo, que atinge 38,8%. Esse índice é semelhante ao de Imperatriz, com 37,4%. Esses dados são reforçados quando comparados ao coeficiente de Gini da cidade (0,49), que indica uma expressiva concentração de renda.

Além disso, os dados de São Luís não se distanciam significativamente das outras capitais do Nordeste; por exemplo, a taxa de ocupação (42,16%) é próxima à de Aracaju (42,31%), Fortaleza (39,18%) e João Pessoa (39,11%). O mesmo ocorre com o percentual de população com rendimento mensal de até meio salário-mínimo, que é igual ao de Maceió (38,80%) e similar ao de Recife (38,10%) e Fortaleza (36,90%) (IBGE, 2010; 2022).

Esses dados refletem as desigualdades sociais enfrentadas nas capitais da região Nordeste. As elevadas taxas de pessoas fora do mercado de trabalho formal e que vivem com rendimento mensal de até meio salário-mínimo evidenciam as fragilidades da proteção social e trabalhista do país, características das economias periféricas, em contraste com os países de economias capitalistas centrais que desenvolveram mecanismos de proteção ao longo do século passado (Pochmann, 2004).

Historicamente reconhecida como uma das primeiras cidades brasileiras, o processo de formação econômica e social de São Luís ilustra um descompasso com as perspectivas de desenvolvimento urbano. Os dados revelam a precariedade das condições de vida da população e o baixo desempenho nos setores econômicos.

Inserida nas engrenagens do capitalismo periférico São Luís vêm procurando se incluir no curso das cidades desenvolvidas por meio de ações para torná-la inteligente a partir do Plano Municipal de Cidades Inteligentes (PMCI), que será discutido a seguir.

O PLANEJAMENTO LUDOVICENSE E O PLANO MUNICIPAL DE CIDADES INTELIGENTES (PMCI)

O planejamento urbano, como expressão das ações voltadas para o desenvolvimento, tem como uma das suas funções a organização do espaço da vida cotidiana. Ele é um produto histórico, coerente com os contextos temporal e espacial em que está inserido, além de refletir as questões sociopolíticas (Kalil; Gelpi, 2019; Silva, 2024).

No Brasil, a urbanização promovida pela industrialização, abordada na seção anterior, foi um marco histórico e social que implicou de forma axiomática no planejamento das cidades. Isso porque esse processo gerou um novo tipo de cidade e uma sociedade com diversidade de valores e princípios que “[...] refletiram em novas formas de se viver e de se apropriar do espaço urbano, via consumo mercantil, o que conseqüentemente conduziu à necessidade de se pensar as cidades de forma a compatibilizar crescimento econômico e desenvolvimento social” (Silva, 2024, p. 88).

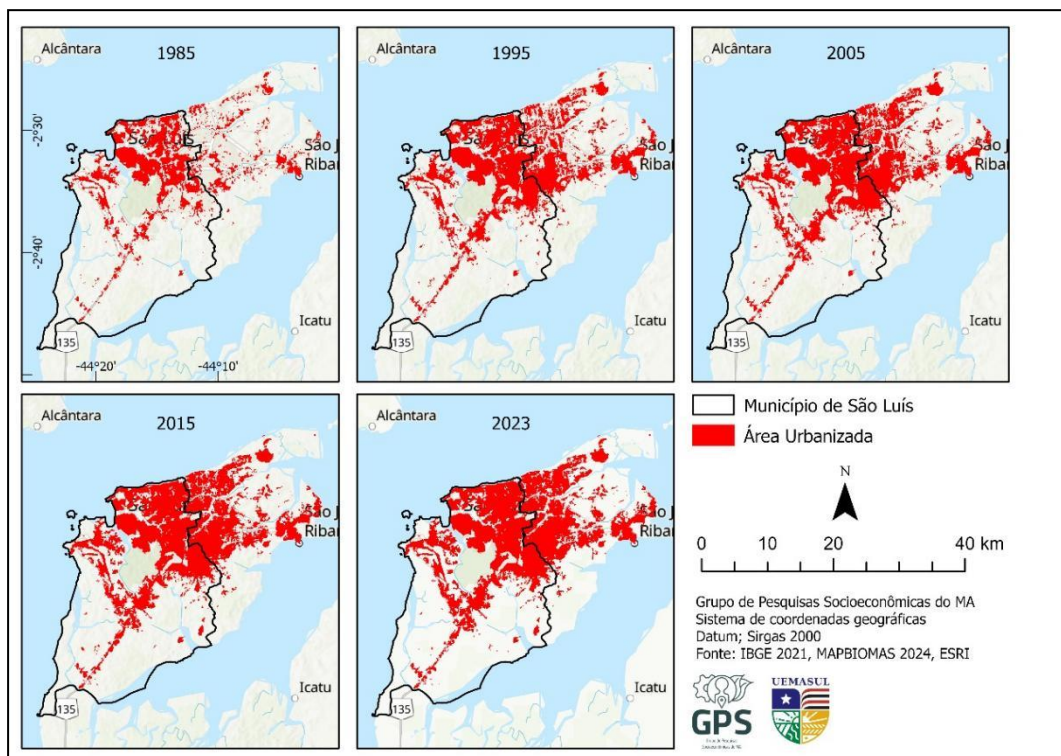
Embora a concepção de planejamento urbano seja ampla e abarque diversos projetos destinados à organização e ao desenvolvimento do espaço urbano, no Brasil sua consolidação se deu a partir dos planos diretores, entendidos como instrumentos fundamentais da política urbana nacional, apesar das críticas ao seu caráter funcionalista e tecnocrático (Rolnik, 1994; Villaça, 1999). Uma das principais críticas é que esses planos se concentram na ordenação do ambiente construído, negligenciando os problemas sociais que afetam o espaço urbano (Ferrari Júnior, 2004).

Os planos diretores emergiram da Política de Desenvolvimento Urbano no decurso da Constituinte de 1988, em um processo de lutas do Movimento Nacional de Reforma Urbana (MNRU). O primeiro plano diretor de São Luís foi estabelecido na década de 1970, em um período de expansão do capitalismo industrial no Brasil e de reestruturação produtiva no Maranhão, em razão dos empreendimentos atraídos pela proposta de expansão do setor produtivo. Entre os objetivos do plano, destacava-se o de “[...] proporcionar a São Luís condições para receber o impacto dos grandes investimentos programados” (São Luís, 1977, p. 3), como o Projeto Carajás e o Consórcio Alumar, discutidos na seção anterior.

Em 1992, foi estabelecido em São Luís o primeiro plano diretor após a obrigatoriedade imposta pela Constituição de 1988. Porém no plano não constavam diretrizes para alcançar o desenvolvimento da cidade (Burnett, 2012), tampouco havia uma descrição situacional abrangente das esferas social, econômica e ambiental, apresentando apenas objetivos e instrumentos generalistas, sem a devida objetividade. Um ponto positivo foi a orientação para a composição paritária entre representantes do poder público e da sociedade civil nos Conselhos Municipais, entidades responsáveis pela elaboração de resoluções que definem os planos para a cidade no que se refere ao planejamento urbano (São Luís, 1992).

Como pode ser observado da Figura 2, o processo de urbanização de São Luís se intensificou a partir da década de 1980, poucos anos após a institucionalização do primeiro plano diretor da cidade. O mapa também revela um crescimento expressivo da ocupação urbana na década de 1990, que continuou nas décadas seguintes.

Figura 2 – Evolução da urbanização da cidade de São Luís – MA



Fonte: IBGE (2023).

O plano diretor proposto em 2006 avançou nas diretrizes para o desenvolvimento socioeconômico ao sugerir determinadas necessidades, embora carecendo de detalhamento de ações efetivas para supri-las, como, por exemplo, a promoção de “[...] políticas públicas que elevem a qualidade de vida da população, particularmente no que se refere à saúde, à educação, à cultura, esporte e lazer, às condições habitacionais, à infra-estrutura, saneamento básico e aos serviços públicos” (São Luís, 2006, p. 4).

O mais recente plano diretor da cidade foi estabelecido em 2023 e apresenta poucas diferenças em relação ao anterior, tratando-se basicamente de uma revisão com alterações textuais mínimas. Nesse plano, a cidade é segmentada em cinco macrozonas: I – Macrozona de Requalificação Urbana; II – Macrozona Consolidada; III - Macrozona em Consolidação 1; IV – Macrozona em Consolidação 2; e V – Macrozona de Qualificação. Cada uma delas é caracterizada por diferentes graus de urbanização e potencial de ocupação. Por exemplo, a Macrozona Consolidada é composta por áreas com melhor infraestrutura e presença de verticalização, onde estão localizados os bairros em que residem pessoas de maior poder

aquisitivo. Em contrapartida, a Macrozona de Qualificação abrange áreas com infraestrutura urbana inexistente ou incompleta, onde vive a população de menor renda (São Luís, 2023a).

Os planos diretores de São Luís refletem a política de planejamento urbano no Brasil, uma política ainda marcada por um enfoque tecnicista que se concentra na orientação da ocupação do território, mas carece de propostas para superar os problemas que dificultam o alcance do desenvolvimento urbano. Esses planos não oferecem diagnósticos situacionais nem projetos concretos para alcançar esse objetivo (Silva, 2024).

Embora o plano diretor seja o instrumento jurídico que rege o planejamento da cidade, ele não é o único. Nesse contexto, as iniciativas de smartificação das cidades – isto é, os projetos que visam tornar as cidades “inteligentes” – integram o rol de práticas espaciais que coadunam com o objetivo do planejamento urbano, que é fomentar o desenvolvimento urbano a partir da organização do espaço.

Assim, os desafios urbanos gerados pela concentração populacional nas cidades seriam solucionados ou mitigados por meio de uma abordagem de planejamento e gestão urbana, que incorpore Tecnologias da Informação e Comunicação (TICs) para garantir a eficácia na prestação de serviços, como explicam Weiss, Bernardes e Consoni (2015, p. 312):

O conceito de “cidade inteligente” é um dos mais importantes e altamente desenvolvidos para melhorar a qualidade de vida e a competitividade dos habitantes das cidades. Essa ideia envolve a gestão inteligente do espaço urbano típico por autoridades municipais, cidadãos e representantes da indústria de novas tecnologias. CIs são cidades que, usando TICs, tornam-se mais inteligentes e eficientes na utilização de recursos e, como resultado da economia de custos e energia, melhoram as condições de prestação de serviços e a qualidade de vida dos moradores.

Desse modo, depreende-se que a difusão mundial de estratégias de smartificação das cidades se insere nos padrões de governança urbana que preterem as estratégias de empreendedorismo urbano por “[...] gerar sinergia suficiente no processo de urbanização, para que se criem e se obtenham rendas monopolistas tanto pelos interesses privados como pelos poderes locais” (Harvey, 2006, p. 232). Essas estratégias devem ser entendidas como uma nuance da globalização, representando uma “[...] padronização geograficamente articulada das atividades e relações capitalistas globais” (Harvey, 2006, p. 231).

O termo “cidades inteligentes”, ao referir-se às cidades que tem investido em serviços de infraestruturas mediadas por tecnologias da informação e comunicação, inovação e e-governança (Werner; Luft, 2023), envolve um nicho de mercado em que empresas do setor tecnológico atuam para melhorar serviços relacionados à infraestrutura urbana. Assim, pode-se afirmar que as cidades inteligentes representam uma nova forma de empreendedorismo urbano, com características próximas ao conceito clássico, definido por Fernandes (1997, p. 34) como “[...] ações com efeitos nas instituições urbanas, bem como nos ambientes urbanos

construídos, que visa potencializar a vida econômica através da criação de novos padrões e estruturas urbanas de produção, mercado e consumo”, isto é, reúne forças de poderes estatais e interesses privados que formam “[...] coalizões para fomentar ou administrar o desenvolvimento urbano-regional” (Harvey, 2006, p. 230).

O empreendedorismo urbano, subordinado à lógica do mercado e da competitividade (Vainer, 2002), é financiado por meio da compatibilização de interesses públicos e privados (Harvey, 2006, 2008). Assim, esse fenômeno pode se manifestar de diversas formas, sendo as mais comuns o “*city marketing*” e as operações e projetos urbanos (Borja; Castells, 1996). Ou seja, o empreendedorismo urbano pode ser realizado tanto por meio de estratégias de planejamento e gestão fomentadoras do turismo quanto por iniciativas de requalificação urbana que envolvam intervenções no ambiente construído e em suas infraestruturas.

Nas últimas décadas, o Brasil vem somando experiências pontuais de smartificação das cidades, sendo o exemplo mais expressivo a cidade de Curitiba, que em 2023 recebeu o título de “Cidade mais Inteligente do Mundo” (Marques, 2024). Essa honraria foi concedida pela Fira Barcelona durante o Smart City World Expo Congress, na Espanha. Recentemente, o país tem ampliado sua proposta de smartificação, com a instituição da Política Nacional de Cidades Inteligentes (PNCI), estabelecida pela Lei nº 976/2021, que resulta das discussões em torno da estratégia nacional para cidades inteligentes (Brasil, 2020).

O objetivo da Política Nacional de Cidades Inteligentes (PNCI), conforme expresso na Carta Brasileira para Cidades Inteligentes (CBCI), é reduzir as desigualdades históricas que afetam grupos sociais mais vulneráveis. Para isso, busca estruturar ações que contemplem a diversidade territorial do país, considerando como inteligentes aquelas cidades que “[...] utilizam tecnologias para solucionar problemas concretos, criar oportunidades, oferecer serviços com eficiência, reduzir desigualdades e melhorar a qualidade de vida de todas as pessoas” (Brasil, 2020, p. 15). A carta, direcionada a diversos segmentos da sociedade, expressa a agenda pública brasileira sobre o que se deve compreender como cidades inteligentes.

Os preceitos sobre as “cidades inteligentes” adotados no PNCI, de acordo com a Carta, também abrangem as noções de “transformação digital sustentável” e “desenvolvimento urbano sustentável”. Nesse contexto, o Plano abrange oito objetivos estratégicos (Brasil, 2020, p. 30-36), cada um acompanhado de recomendações específicas, como exposto no Quadro 1.

Tomando como referência estes objetivos estratégicos, o PMCI de São Luís estabeleceu 48 objetivos distribuídos em 16 eixos temáticos: desenvolvimento social, educação, governança, conectividade, meio ambiente e mudanças climáticas, abastecimento de água e esgotamento sanitário, resíduos, cultura, desenvolvimento econômico, energia, iluminação pública, mobilidade e transportes, saúde, planejamento urbano, segurança alimentar e segurança nos espaços públicos (São Luís, 2023b).

Quadro 1 – Objetivos Estratégicos do Plano Nacional de Cidades Inteligentes (PNCI)

OBJETIVO ESTRATÉGICO	RECOMENDAÇÕES
1	Integrar a transformação digital nas políticas, programas e ações de desenvolvimento urbano sustentável, respeitando as diversidades e considerando as desigualdades presentes nas cidades brasileiras.
2	Prover acesso equitativo à internet de qualidade para todas as pessoas.
3	Estabelecer sistemas de governança de dados e de tecnologias, com transparência, segurança e privacidade.
4	Adotar modelos inovadores e inclusivos de governança urbana e fortalecer o papel do poder público como gestor de impactos da transformação digital nas cidades.
5	Fomentar o desenvolvimento econômico local no contexto da transformação digital.
6	Estimular modelos e instrumentos de financiamento do desenvolvimento urbano sustentável no contexto da transformação digital.
7	Fomentar um movimento massivo e inovador de educação e comunicação públicas para maior engajamento da sociedade no processo de transformação digital e de desenvolvimento urbano sustentáveis.
8	Construir meios para compreender e avaliar, de forma contínua e sistêmica, os impactos da transformação digital nas cidades.

Fonte: Brasil (2020).

Todos os eixos temáticos estão relacionados, em maior ou menor intensidade, à infraestrutura urbana, que é entendida como “[...] um amplo conjunto de bens e serviços sociais, equipamentos comunitários e redes de suporte à vida cotidiana das pessoas [...] com forte impacto sobre o desenvolvimento econômico, a promoção do bem-estar social e a garantia dos direitos humanos” (IPEA, 2010, p. 31).

Para esclarecer como se delineia a agenda *smart* em São Luís no contexto da Política Nacional de Cidades Inteligentes (PNCI), a próxima seção apresentará algumas ações da prefeitura relacionadas à infraestrutura urbana, conforme descrito no PMCI, além de dados pertinentes a essas iniciativas.

A ECONOMIA POLÍTICA EM TORNO DO PLANO MUNICIPAL DE CIDADES INTELIGENTES (PMCI) DE SÃO LUÍS

O Plano São Luís Inteligente, abordado na seção anterior, abrange diferentes aspectos da cidade relacionados à produção e ao consumo, além de sua economia política. Sob uma perspectiva miltoniana, essa economia política “[...] seria a forma como a cidade, ela própria, se organiza, em face da produção e como os diversos atores da vida urbana encontram seu lugar, em cada momento, dentro da cidade” (Santos, 2012b, p. 114). Sob tal perspectiva, para compreender a economia política de São Luís, é necessário analisar a economia e a

sociedade em um cenário mais complexo, levando em conta a divisão social e territorial do trabalho, além dos matizes da vida urbana em diferentes momentos da história.

Uma das formas como a cidade de São Luís tem organizado seu espaço e buscado dinamizar sua economia é através do planejamento urbano, consolidando o Plano Municipal de Cidades Inteligentes (PMCI), como discutido na seção anterior. A smartificação da cidade evidencia um novo nicho de mercado em que ela própria se torna a mercadoria, ao mesmo tempo em que demonstra “[...] a importância cada vez maior do espaço no capitalismo – a orientação estratégica para a conquista do espaço, que agora alcança cidades como um todo, postas em circulação num mercado mundial” (Sánchez, 2001, p. 33).

Assim, sob a ótica das cidades inteligentes (*smart cities*), as cidades de hoje podem ser vistas como uma versão atualizada da análise feita por Molotch (1976) em seu clássico texto “A cidade como máquina de crescimento: rumo a uma economia política de lugar”. Nele, o autor argumenta que as cidades, em suas dinâmicas, funcionam como instrumentos para alcançar objetivos de crescimento que aumentam as fortunas, logo, caracterizando-se como “máquinas de crescimento”. Ou nos termos de Borja e Castells (1996) que discutem as cidades na era da informação como “as multinacionais do século XXI”. Atualmente, as cidades na agenda *smart* são concebidas como agentes subordinados à lógica do mercado.

Sob a lógica do empreendedorismo urbano, as cidades se tornaram negócios rentáveis, mercadorias estratégicas para a acumulação de capital, pois passaram a “[...] reproduzir não mais as condições necessárias para a acumulação capitalista no espaço urbano, mas reproduzir diretamente o capital por meio da produção do espaço urbano” (Alvarez; Carlos; Volochko, 2015, p. 8). Esse novo nicho no processo de acumulação se manifesta através de “[...] interesses combinados em diferentes campos políticos e arranjos territoriais” (Sánchez, 2001, p. 33) no mercado das cidades, dinamizando outros setores como os de turismo, consumo e mercado imobiliário. A respeito da importância das cidades no atual processo de acumulação de capital, Carlos (1982, p. 107) afirma:

A cidade hoje não é só condição para a reprodução do capital, como também um produto do processo de produção capitalista. Do mesmo modo que o capital é a categoria determinante na análise do processo de produção capitalista, ela também será determinante no processo de produção espacial, na medida em que este também é um produto do processo de produção capitalista.

Como mencionado, entre as estratégias do empreendedorismo urbano estão os projetos de smartificação das cidades, que utilizam tecnologias para promover eficiência e otimização na produção de bens e serviços. Diversas iniciativas têm sido implementadas globalmente para tornar as cidades inteligentes, enquanto algumas priorizam otimizar os serviços públicos, outras focam na transparência ao disponibilizar dados para a população ou adotam o

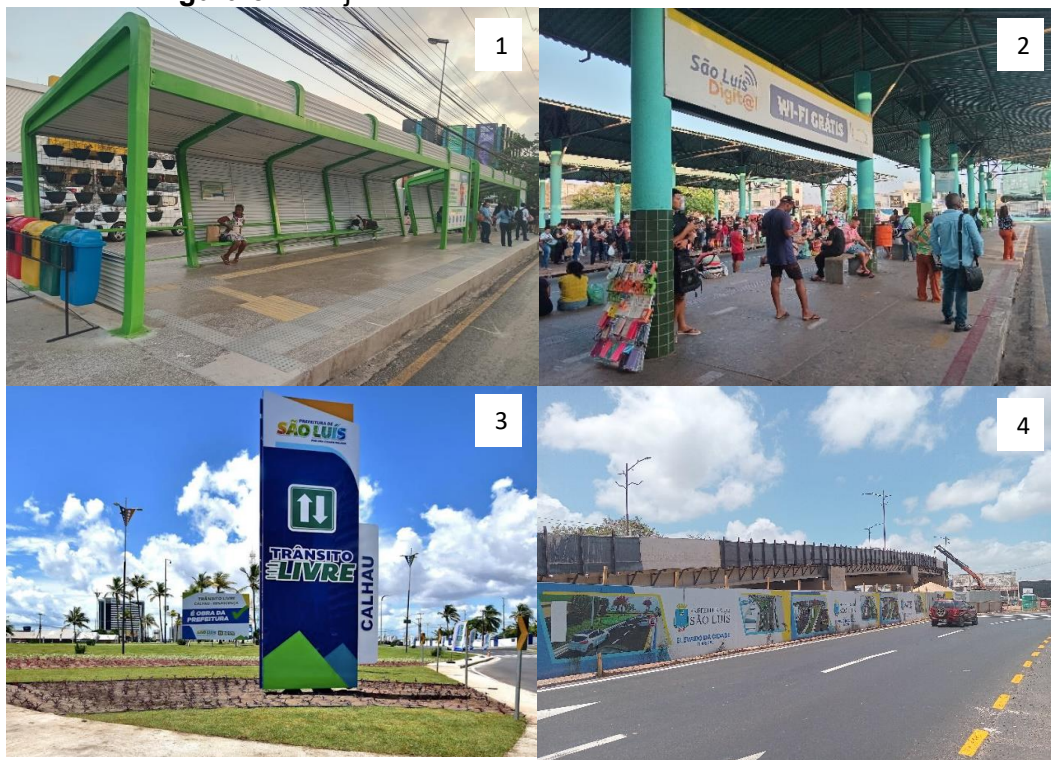
proselitista discurso de “desenvolvimento sustentável” da cidade, oferecendo melhorias na eficiência energética ou em sistemas de transporte, por exemplo.

Durante a reunião do G20, que ocorreu em junho de 2024 em São Luís e teve como tema central a economia digital, o então prefeito Eduardo Braide anunciou a construção de um parque tecnológico. Ele também apresentou o PMCI de São Luís como a estratégia para transformar a capital maranhense em uma cidade inteligente, destacando a oferta de serviços e informações da prefeitura por meio de aplicativos e do meio digital (Braide, 2024), assim como algumas iniciativas de cidades ao redor do mundo.

No plano, no que se refere aos eixos relacionados à infraestrutura urbana, destaca-se a ênfase em propostas voltadas ao monitoramento de infraestruturas já existentes. Por exemplo, o eixo “abastecimento de água e esgotamento sanitário” tem como objetivos o monitoramento inteligente de perdas e qualidade da água e o monitoramento inteligente das infraestruturas de saneamento, que serviriam para monitorar as infraestruturas de água e esgoto, procurando identificar falhas que gerem desperdício. Da mesma forma, o eixo “resíduos” tem como um de seus objetivos a coleta inteligente de resíduos, cuja finalidade é implementar dispositivos e tecnologias para verificar, em tempo real, contêineres e lixeiras públicas (São Luís, 2023b).

O Plano São Luís Inteligente (PMCI) é o instrumento legal que pretende posicionar a capital entre as “cidades inteligentes” do Brasil. Apesar de o plano estar em fase inicial de implementação, já é possível observar como a iniciativa reflete o empreendedorismo urbano e a acumulação de capital, em um contexto em que as cidades são tratadas como mercadoria, como abordado na seção anterior. O primeiro exemplo que pode ser citado é a parceria entre a Secretaria Municipal de Inovação, Sustentabilidade e Projetos Especiais (SEMISPE) de São Luís e o Consórcio São Luís Smart City, formado pelas empresas privadas SPIn Soluções Públicas Inteligentes e Urban Systems, que atuam na construção do plano (São Luís, 2023c). A parceria ilustra as coalizões necessárias para promover o empreendedorismo urbano que, como bem pontuado por Harvey (2006), depende da convergência de interesses entre os setores estatal e privado.

Além disso, algumas ações da prefeitura (Figura 3) revelam a tentativa de construir um consenso de que São Luís está se tornando uma cidade “inteligente”, moderna e sustentável – uma narrativa inerente ao exercício de poder e dominação em contextos de expansão dos ideais neoliberais (Harvey, 2008). A Foto 1, por exemplo, ilustra a parceria entre a Prefeitura de São Luís e a Equatorial Energia na execução do projeto “Parada Sustentável”. Essa iniciativa de requalificação dos pontos de ônibus no bairro Renascença II propõe oferecer conforto térmico aos usuários do transporte público, com a introdução de jardins verticais e a instalação de pontos de energia, obtida a partir de placas solares (Equatorial Energia, 2024).

Figura 3 – Projetos da Prefeitura de São Luís

Fonte: Arquivo dos autores.

Algumas ações previstas no plano para transformar São Luís em uma cidade inteligente são voltadas à infraestrutura urbana, abordando áreas como conectividade, abastecimento de água e esgotamento sanitário, resíduos, energia, iluminação pública, mobilidade e transportes (São Luís, 2023c). Alguns desses investimentos já vêm sendo realizados desde a elaboração do PMCI, como o projeto São Luís Digital (Foto 2), que oferece internet gratuita nos cinco terminais de integração de transporte público da cidade desde 2021. Outro exemplo é o Projeto Trânsito Livre, que inclui intervenções na mobilidade urbana, tais como a reforma da rotatória do Calhau (Foto 3). Essa obra, no entanto, tem sido alvo de severas críticas de pesquisadores e da sociedade civil por não considerar a opinião dos moradores da região (Maranhão, 2024). Além disso, a construção de um elevador no bairro Tirirical (Foto 4), em substituição à antiga rotatória do aeroporto, busca requalificar a principal via de acesso à cidade, facilitando o deslocamento entre o aeroporto e o continente.

Outro projeto de destaque nessa fase inicial do PMCI é a modernização da iluminação pública, com a substituição das lâmpadas convencionais amarelas por lâmpadas de LED no programa "São Luís no LED". A proposta busca implantar a tecnologia de LED na iluminação pública dos bairros em diferentes áreas da cidade, com o objetivo de melhorar os serviços e reduzir os custos da prefeitura.

Em um país como o Brasil, onde o desenvolvimento urbano – isto é, a plena realização das funções sociais e o bem-estar da população (Brasil, 1988, cap. II, art. 182 e 183) – ainda

não é uma realidade para a maioria das cidades, sobretudo no que diz respeito à universalização do transporte coletivo, saneamento básico, moradia, infraestrutura e serviços urbanos (Maricato; Carvalho; Colosso, 2022), cabe questionar até que ponto a agenda *smart* atende ao objetivo central da Política Nacional de Cidades Inteligentes (PNCI), que é reduzir as desigualdades socioeconômicas e espaciais do país.

Os estudos sobre as desigualdades urbanas no âmbito de expansão da agenda *smart* ainda é incipiente, no entanto, existem esforços como os de Caragliu e Del Bo (2023) que ao analisarem a relação entre as cidades inteligentes e a exclusão digital urbana no contexto europeu identificaram que as regiões mais ricas apresentam vantagens de acesso à internet quando comparadas com regiões pobres e entre áreas urbanas e rurais, isto porque, dentre outros motivos, tanto as regiões pobres quanto as áreas rurais apresentam impedimentos relacionados à ausência de infraestrutura física que ofertam os serviços de banda larga (Caragliu; Del Bo, 2023).

Em São Luís, os serviços prestados pela Companhia de Saneamento Ambiental do Maranhão (CAEMA) apresentam uma cobertura deficitária: apenas 45,72% da população é atendida pela coleta de esgoto e 86,41% pelo abastecimento de água (Brasil, 2022). Diante desse cenário, cabe questionar se o problema não reside na insuficiência de investimentos voltados à ampliação da malha de infraestrutura, em vez de priorizar soluções digitais para o aperfeiçoamento dos serviços, como proposto no plano. Caso a priorização das tecnologias se concretize, corre-se o risco de que os investimentos se concentrem em áreas habitadas por pessoas de média e alta renda, onde as infraestruturas urbanas já estão mais consolidadas, conforme observado na segunda seção.

Considerando os aspectos sociais e econômicos apresentados de São Luís, bem como o ideário que envolve a agenda *smart*, caberia o questionamento se a proposta de cidade inteligente no contexto ludovicense seria uma expressão da ideologia neoliberal que une entidades privadas e governos locais (Grossi; Pianezzi, 2017) ou uma tentativa de estabelecer um modelo urbano inteligente que, baseado em princípios de sustentabilidade (Chatterton, 2018), prioriza a vida urbana.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No decorrer da segunda metade do século XX, as cidades passaram por uma intensa transfiguração no processo de acumulação capitalista e nas suas funções administrativas, em decorrência de dois fatores histórico-sociais: a crise do modelo fordista-keynesiano, que implicou a transição para uma gestão administrativa empreendedora, e a intensificação da urbanização, que demandou uma revisão na forma de planejar as cidades.

Esses acontecimentos estão conectados. A reestruturação do processo produtivo, com a predominância do regime de acumulação flexível, posicionou as cidades tanto como agentes na atração de fluxos financeiros quanto como mercadorias no processo de acumulação capitalista. Essa mercantilização das cidades se materializa em intervenções urbanas voltadas ao turismo e às estratégias de planejamento urbano. Entre essas estratégias, destaca-se a agenda *smart*, que busca transformar as cidades em espaços “inteligentes”, por meio de tecnologias que promovem o “planejamento urbano sustentável” e o “uso mais eficiente dos serviços públicos” como solução para os problemas decorrentes da urbanização.

A proposta de tornar São Luís uma cidade inteligente se inscreve na perspectiva mencionada anteriormente, a partir do Plano Municipal de Cidades Inteligentes (PMCI). O plano incorpora as principais ideias de experiências internacionais e sugere ações e projetos voltados ao planejamento urbano, nos quais a tecnologia é utilizada para promover eficiência e sustentabilidade nos serviços públicos, dentre eles os relacionados à infraestrutura urbana. A implementação de iniciativas voltadas a essa transformação começou antes mesmo da elaboração do plano, com o programa São Luís no LED, a oferta de internet gratuita nos terminais de transporte e os investimentos no projeto Trânsito Livre – todos agora inseridos no discurso de tornar a cidade inteligente.

Além dessas iniciativas já em andamento, a proposta do PMCI inclui eixos temáticos relacionados ao funcionamento dos serviços públicos administrativos e de infraestrutura. Porém, em uma cidade onde as infraestruturas urbanas ainda não atendem toda a população, cabe perguntar: o monitoramento dessas infraestruturas realmente contribuiria para reduzir as desigualdades socioeconômicas? Afinal, muitas áreas onde essas tecnologias poderiam ser aplicadas estão concentradas em bairros de classe média e alta, onde a infraestrutura já está consolidada.

A crítica à economia política em torno do PMCI de São Luís, aqui expressa, não busca invalidar o aperfeiçoamento dos serviços públicos por meio de aplicações ou dispositivos de tecnologia, uma vez que exemplos internacionais mostram melhorias evidentes. A questão levantada é se, no contexto de uma cidade inserida na periferia do capitalismo, tal como São Luís, sem um sistema de bem-estar social estabelecido (Bitoun, 2022), tal preocupação com soluções tecnológicas não estaria se sobrepondo à necessidade de expansão dos serviços de infraestrutura urbana.

Esse cenário em que se insere o PMCI leva a uma série de questionamentos. O que significa ser uma cidade inteligente no contexto periférico do capitalismo, como é o caso de São Luís? Como a agenda *smart* da cidade serviria para resolver os problemas urbanos e econômicos resultantes das desigualdades estruturais geradas pelo modo de produção capitalista? Seria o PMCI o elemento básico material sustentado pela superestrutura para o funcionamento do modo de produção capitalista, considerando que a cidade em si se

transformou em mercadoria? Essas questões serão abordadas em pesquisa mais avançada, na tese que analisará a infraestrutura urbana de São Luís no contexto do PMCI.

REFERÊNCIAS

AMARAL NETO, Roberval. A luta pela terra no Maranhão contemporâneo: a “Lei Sarney de Terras” e a resistência camponesa. **Entropia**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 9, p. 147-164, 2021. Disponível em: <https://www.entropia.slg.br/index.php/entropia/article/view/332/355>. Acesso em: 11 jun. 2024.

ALVAREZ, Isabel Aparecida Pinto; CARLOS, Ana Fani Alessandri; VOLOCHKO, Danilo. **A cidade como negócio**. São Paulo: Contexto, 2015.

ARAÚJO, Tânia Bacelar de. **Ensaio sobre o desenvolvimento brasileiro**: heranças e urgências. Rio de Janeiro: Revan, 2012.

BARBOSA, Zulene. **Maranhão, Brasil**: lutas de classes e reestruturação produtiva em uma nova rodada de transnacionalização do capitalismo. São Luís: Eduema, 2006.

BITOUN, Jan. Brasil: en las ciudades el estado es negligente con la desigualdade social. *In*: FERNANDES, José Alberto Rio; GONZÁLES, Rúben Camilo Lois; SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **El mundo visto de las ciudades**. Valência: Tirant lo Blanch, 2022. p. 213-220.

BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel. As cidades como atores políticos. **Novos Estudos**, São Paulo, n. 45, p.152-166, jul. 1996. Disponível em: <http://hdl.handle.net/123456789/85>. Acesso em: 11 jun. 2024.

BRANDÃO, Carlos. Desenvolvimento, territórios e escalas espaciais: levar na devida conta as contribuições da economia política e da geografia crítica para construir a abordagem interdisciplinar. *In*: RIBEIRO, Maria Teresa Franco; MILANI, Carlos Roberto Sanchez (org.). **Compreendendo a complexidade socioespacial contemporânea**: o território como categoria de diálogo interdisciplinar. Salvador: Edufba, 2009. p. 150-185.

BRAIDE, Eduardo. **Pela 1ª vez São Luís é sede do G20!**. São Luís, 11 de jun. 2024. Instagram: @eduardobraide, s/p. Disponível em: https://www.instagram.com/reel/C8FnZdEuvZX/?utm_source=ig_web_button_share_sheet&gsh=ODdmZWVhMTFiMw%3D%3D. Acesso em: 11 jun. 2024.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado Federal, 1988.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Regional. **Carta brasileira para cidades inteligentes**. Brasília, DF: MDR, 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/cidades/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/desenvolvimento-urbano-e-metropolitano/projeto-andus/carta-brasileira-para-cidades-inteligentes>. Acesso em: 23 maio 2024.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Saneamento. **Panorama do saneamento básico no Brasil 2021**. Brasília, DF: Secretaria Nacional de Saneamento, 2022.

BURNETT, Frederico Lago. **São Luís por um triz**: escritos urbanos e regionais. São Luís: Eduema, 2012.

CARAGLIU, Andrea; DEL BO, Chiara Fernanda. Smart cities and the urban digital divide. **npj Urban Sustain**, London, n. 43, p. 1-11, 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.1038/s42949-023-00117-w>. Acesso em: 26 dez. 2024.

CARCANHOLO, Marcelo Dias. Dialética do desenvolvimento periférico: dependência, superexploração da força de trabalho e política econômica. **Revista de Economia**

Contemporânea, Rio de Janeiro, v. 12, n. 2, p. 247-272, maio/ago. 2008. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/rec/article/view/20631>. Acesso em: 29 jul. 2024.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A cidade e a organização do espaço. **Revista do Departamento de Geografia**, São Paulo, v. 1, p. 105-111, 1982. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rdg/article/view/47072>. Acesso em: 25 nov. 2022.

CASTELLS, Manuel. **La cuestión urbana**. México: Siglo Veintiuno Editores, 2008.

CHATTERTON, Paul. **Unlocking sustainable cities: a manifesto for real change**. London: Pluto Press, 2018.

EQUATORIAL ENERGIA. **Equatorial Maranhão e Prefeitura de São Luís inauguram primeira parada de ônibus sustentável**. São Luís: Equatorial Energia, 2024. Disponível em: <https://ma.equatorialenergia.com.br/2024/05/equatorial-maranhao-e-prefeitura-de-sao-luis-inauguram-primeira-parada-de-onibus-sustentavel/#>. Acesso em: 15 set. 2024.

FERNANDES, Antônio Sérgio Araújo. O empresariamento dos governos locais na gestão urbana: breves reflexões sobre a origem, a evolução e o contexto deste conceito no Brasil. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 31, n. 6, p. 28-40, 1997. Disponível em: <https://periodicos.fgv.br/rap/article/view/7809>. Acesso em: 5 set. 2024.

FERRARI JÚNIOR, José Carlos. Limites e potencialidades do planejamento urbano: uma discussão sobre os pilares e aspectos recentes da organização espacial das cidades brasileiras. **Estudos Geográficos**, Rio Claro, v. 2, n. 1, p. 15-28, jun. 2004. Disponível em: <https://www.periodicos.rc.biblioteca.unesp.br/index.php/estgeo/article/view/258>. Acesso em: 5 set. 2024.

FERREIRA, Antônio José. **A produção do espaço urbano em São Luís do Maranhão: passado e presente; há futuro?**. São Luís: Edufma, 2014.

GROSSI, Giuseppe; PIANEZZI, Daniela. Smart cities: utopia or neoliberal ideology?. **Cities**, Amsterdam, v. 69, p. 79-85, Sept. 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2017.07.012>. Acesso em: 26 dez. 2024.

HARVEY, David. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2015.

HARVEY, David. **O neoliberalismo**. São Paulo: Edições Loyola, 2008.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2006.

IBGE. **Malha municipal**. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/malhas-territoriais/15774-malhas.html>. Acesso em: 20 ago. 2024.

IBGE. **Censo brasileiro de 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022.

IBGE. **Aglomerados subnormais 2019: classificação preliminar e informações de saúde para o enfrentamento à COVID-19: notas técnicas**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020a. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2101717>. Acesso em: 5 set. 2024.

IBGE. **Regiões de influência das cidades – REGIC 2018**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020b. Disponível em: www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/redes-e-fluxos-geograficos/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html. Acesso em: 28 ago. 2024.

IBGE. **Censo brasileiro de 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2012.

IPEA - INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Infraestrutura social e urbana e desenvolvimento: marco teórico e temas emergentes. *In*: IPEA - INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Infraestrutura social e urbana no Brasil: subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas**. Brasília, DF: Ipea, 2010. p. 19-46.

KALIL, Rosa Maria Locatelli; GELPI, Adriana. **Planejamento urbano e regional**: conceitos, processos e metodologias. Passo Fundo: Universidade de Passo Fundo, 2019.

MARANHÃO. Ministério Público. **Audiência pública discute mobilidade urbana na capital**. São Luís: MPMA, 2024. Disponível em: <https://www.mpma.mp.br/sao-luis-audiencia-publica-discute-mobilidade-urbana-na-capital/>. Acesso em: 27 set. 2024.

MARICATO, Ermínia; CARVALHO, Celso; COLOSSO, Paolo. De pires na mão. **Carta Capital**, São Paulo, p. 38-39, jun. 2022. Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/opinio/de-pires-na-mao-3/>. Acesso em: 28 jun. 2022.

MARQUES, Fábio. Curitiba é eleita a cidade mais inteligente do mundo e se torna referência para o setor turístico. Brasília, DF: Ministério do Turismo, 2024. Disponível em: www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/noticias/curitiba-e-eleita-a-cidade-mais-inteligente-do-mundo-e-se-torna-referencia-para-o-setor-turistico. Acesso em: 12 jul. 2024.

MOLOTCH, Harvey. The city as a growth machine: toward a political economy of place. **American Journal of Sociology**, Chicago, v. 82, n. 2, p. 309-332, 1976. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/2777096>. Acesso em: 28 jun. 2022.

OLIVEIRA, Francisco de. **Crítica à razão dualista o ornitorrinco**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2003.

POCHMANN, Márcio. Proteção social na periferia do capitalismo: considerações sobre o Brasil. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v. 18, n. 2, p. 3-16. abr./jun. 2024. Disponível em: <https://acervo.enap.gov.br/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=16095>. Acesso em: 10 ago. 2024.

RIBEIRO, Leonardo Costa; ALBUQUERQUE, Eduardo da Motta e. O papel da periferia na atual transição para uma nova fase do capitalismo: questões introdutórias nas mudanças da divisão centro-periferia. **Cadernos de Desenvolvimento**, Rio de Janeiro, v. 10, n. 17, p. 66-186, jul./dez. 2015. Disponível em: <http://www.cadernosdodesenvolvimento.org.br/ojs-2.4.8/index.php/cdes/article/view/95>. Acesso em: 10 ago. 2024.

ROLNIK, Raquel. Planejamento urbano nos anos 90: novas perspectivas para velhos temas. In: RIBEIRO, Luís César de Queiroz; SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves dos (org.). **Globalização, fragmentação e reforma urbana**: o futuro das cidades brasileiras na crise. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1994. p. 351-360.

SÁNCHEZ, Fernanda. A reinvenção as cidades na virada do século: agentes, estratégias e escalas de ação política. **Revista de Sociologia e Política**, Curitiba, v. 16, p. 31-49, 2001. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/rsp/article/view/3584>. Acesso em: 22 ago. 2024.

SANTOS, Milton. **Manual de geografia urbana**. São Paulo: Edusp, 2012a.

SANTOS, Milton. **Por uma economia política da cidade**: o caso de São Paulo. São Paulo: Edusp, 2012b.

SÃO LUÍS. Câmara Municipal. **Lei n. 7.122, de 12 de abril de 2023**. Altera a Lei n. 4.669 de 11 de outubro de 2006 sobre o Plano Diretor do Município de São Luís e dá outras providências. São Luís: Câmara Municipal, 2023a. Disponível em: https://saoluis.ma.gov.br/midias/anexos/3454_plano_diretor_de_sao_luis_lei_7.122_de_2023.pdf. Acesso em: 12 jun. 2023.

SÃO LUÍS. Secretaria Municipal de Informação e Tecnologia. **Plano municipal São Luís Inteligente**. São Luís: SEMIT, 2023b. Disponível em: <https://saoluis.ma.gov.br/saoluisinteligente>. Acesso em: 23 maio 2024.

SÃO LUÍS. Secretaria Municipal de Inovação, Sustentabilidade e Projetos Especiais. **Portaria conjunta n. 6.265/2023, de 30 de outubro de 2023**. Constitui Comitê de Estudos Técnicos, com a finalidade de proceder a análise da Minuta de Projeto de Lei do Plano Municipal de

Cidade Inteligente para São Luís (MA) [...]. São Luís: SEMISPE, 2023c. Disponível em: <https://diariooficial.saoluis.ma.gov.br/documento/view/7323>. Acesso em: 25 jul. 2024.

SÃO LUÍS. Câmara Municipal. **Lei n. 4.669, de 11 de outubro de 2006**. Dispõe sobre o plano diretor do município de São Luís e dá outras providências. São Luís: Câmara Municipal, 2006. Disponível em: https://saoluis.ma.gov.br/midias/anexos/3454_plano_diretor_de_sao_luis_2006.pdf. Acesso em: 12 jun. 2023.

SÃO LUÍS. Câmara Municipal. **Lei n. 3.252, de 29 de dezembro de 1992**. Dispõe sobre a instituição do Plano Diretor do Município de São Luís, e dá outras providências. São Luís: Câmara Municipal, 1992. Disponível em: https://saoluis.ma.gov.br/midias/anexos/3454_plano_diretor_de_sao_luis_1992.pdf. Acesso em: 10 jun. 2023.

SÃO LUÍS. Serviço de Imprensa e Obras Gráficas do Estado. **Plano Diretor de São Luís 1977**. São Luís: SIOGE, 1977.

SILVA, Elizabeth Pessanha. **Produção do espaço e infraestrutura urbana em São Luís – MA: uma perspectiva de análise do Renascimento II “o bairro mais desejado da cidade”**. 2024. Dissertação (Mestrado em Geografia, Natureza e Dinâmica do Espaço) – Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, 2024. Disponível em: https://www.ppgeo.uema.br/wp-content/uploads/2024/02/Dissertacao_Elizabeth-Pessanha_PPGeo_versao-CAPES.pdf. Acesso em: 27 set. 2024.

VAINER, Carlos Bernardo. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: ARANTES, Otilia; MARICATO, Ermínia; VAINER, Carlos Bernardo (org.). **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2002. p. 75-103.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (org.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Edusp, 1999. p. 170-243.

WEISS, Marcos Cesar; BERNARDES, Roberto Carlos; CONSONI, Flávia Luciane. Cidades inteligentes como nova prática para o gerenciamento dos serviços e infraestruturas urbanas: a experiência da cidade de Porto Alegre. **Urbe**, Curitiba, v. 7, n. 3, p. 310-324, set./dez. 2015. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2175-3369.007.003.ao01>. Acesso em: 20 set. 2024.

WERNER, Deborah; LUFT, Rosângela. As diferentes escalas das políticas de cidades inteligentes. In: KRAUS, Lalita; LUFT, Rosângela; REIS, Paulo da Costa; OLIVEIRA, Fábio Pimentel de; WERNER, Deborah; COSTA, Aldenilson dos Santos Vitorino. **Cidades inteligentes e contradições urbanas: reflexões para a garantia do direito à cidade**. Rio de Janeiro: Garamond, 2023. p. 43-72.

Esta pesquisa conta com o apoio financeiro do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) na modalidade bolsa de doutorado.

Recebido: outubro de 2024.
Aceito: janeiro de 2025.