

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO

Centro de Ciências Sociais Aplicadas



PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
EM DESENVOLVIMENTO SOCIOESPACIAL E REGIONAL

MESTRADO

Ticiane Rodrigues de Araújo

DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS E DIREITO A CIDADE:
Um Estudo de Caso nos Bairros da Ilhinha e “Península” da Ponta D'areia,
São Luis/Ma

São Luís

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO
SOCIOESPACIAL E REGIONAL – PPDSR

TICIANE RODRIGUES DE ARAÚJO

DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS E DIREITO A CIDADE: Um Estudo
de Caso nos Bairros da Ilhinha e “Península” da Ponta D'areia, São Luis/Ma

São Luís – MA

2026

TICIANE RODRIGUES DE ARAÚJO

DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS E DIREITO A CIDADE: Um Estudo de Caso nos Bairros da Ilhinha e “Península” da Ponta D'areia, São Luís/Ma

Dissertação de mestrado apresentada como requisito para obtenção do grau de mestre no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional (PPDSR) da Universidade Estadual do Maranhão – UEMA.

Linha de Pesquisa: Movimentos Sociais, Território e Planejamento.

Orientador: Prof. Dr. David Junior De Souza Silva.

São Luís – MA

2026

Araújo, Ticiane Rodrigues de

Desigualdades socioespaciais e direito a cidade: um estudo de caso nos bairros da Ilhinha e “Península” da Ponta D'areia, São Luis/Ma. / Ticiane Rodrigues De Araújo. – São Luis, MA, 2026.

106 f

Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Socioespacial e Regional) - Universidade Estadual do Maranhão, 2026.

Orientador: Prof. Dr. Dr. David Junior De Souza Silva.

1.Qualidade do espaço urbano. 2.Desigualdade socioespacial.
3.Racismo ambiental. 4.Justiça socioambiental. I.Título.

CDU: 911.372.2(812.1)

Elaborado por Cássia Diniz - CRB 13/910

TICIANE RODRIGUES DE ARAÚJO

**DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS E DIREITO A CIDADE: Um Estudo
De Caso Nos Bairros Da Ilhinha E “Península” Da Ponta D'areia, São Luis/Ma**

Dissertação de mestrado apresentada
como requisito para obtenção do grau de
mestre no Programa de Pós-Graduação
em Desenvolvimento Socioespacial e
Regional (PPDSR) da Universidade
Estadual do Maranhão – UEMA.

Aprovado em: 30 / 04 / 2026

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. David Junior De Souza Silva (Orientador)

Doutor em Geografia - IESA
Universidade Federal de Goiás

Prof. Dr. Vinicius Gomes Aguiar

Doutor em Geografia
Universidade Federal do Norte do Tocantins

Prof. Dr. Magno Vasconcelos Pereira Junior

Doutor em Geografia, Planejamento Territorial e Gestão Ambiental
Universidade de Barcelona – Espanha

A minha família e amigos, pela força,
compreensão e paciência.

AGRADECIMENTOS

A realização desta pesquisa representa muito mais do que a conclusão de uma etapa acadêmica; ela simboliza uma trajetória construída com dedicação, desafios, aprendizados e, sobretudo, apoio coletivo. Nenhum caminho é percorrido sozinho, e por isso expresso aqui minha profunda gratidão a todos que, de diferentes formas, estiveram presentes ao longo dessa jornada.

Primeiramente, agradeço à minha família, base fundamental de toda minha caminhada. Aos que compreenderam minhas ausências, acolheram minhas inquietações e celebraram comigo cada pequena conquista ao longo deste percurso. O incentivo, o carinho e o apoio incondicional foram essenciais para que eu chegasse até aqui. Cada ensinamento e cada gesto de incentivo foram determinantes para que eu nunca deixasse de acreditar nos meus objetivos.

Aos meus amigos, que estiveram presentes nos momentos mais difíceis e também nos mais felizes, oferecendo palavras de apoio, escuta, compreensão e motivação. A presença de vocês tornou essa caminhada mais leve e significativa.

Registro minha profunda admiração e agradecimento ao meu orientador, David, pela paciência, pelo incentivo, pelas contribuições valiosas e pela confiança depositada em minha pesquisa. Compartilhar desse processo de aprendizado foi um privilégio imensurável.

Agradeço também aos professores, pesquisadores e colegas do PPDSR que, direta ou indiretamente, contribuíram para o desenvolvimento deste trabalho, seja através de diálogos, sugestões, trocas acadêmicas ou reflexões que enriqueceram esta investigação.

Ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), pelo apoio financeiro concedido por meio de bolsa de pesquisa durante estes dois anos, fundamental para o desenvolvimento e a realização deste trabalho.

Por fim, agradeço a todos que caminharam comigo durante este processo. Cada apoio, incentivo e gesto de carinho tiveram importância fundamental para a concretização desta pesquisa.

“Distribuição de renda não resolve o problema da justiça urbana, é preciso distribuir cidade!”

Ermínia Maricato

RESUMO

Esta dissertação estuda a qualidade do espaço urbano em São Luís, Maranhão, a partir de um estudo comparativo entre os bairros Ilhinha e Península da Ponta d'Areia, territórios marcados por profundas desigualdades socioespaciais e distintas condições de infraestrutura urbana. A pesquisa parte da compreensão de que a produção desigual do espaço urbano interfere diretamente nas condições ambientais e na qualidade de vida da população, evidenciando processos de segregação, vulnerabilidade e injustiça socioambiental presentes na dinâmica urbana contemporânea. Como fundamentação teórica, o estudo dialoga com autores que discutem produção do espaço, direito à cidade, justiça socioambiental e racismo ambiental, compreendendo que os impactos ambientais e a precarização da infraestrutura urbana atingem de maneira desigual diferentes grupos sociais. A investigação também incorpora discussões sobre desenvolvimento urbano, qualidade ambiental urbana e infraestrutura hídrica, considerando os contrastes existentes entre áreas socialmente valorizadas e territórios historicamente marginalizados. Metodologicamente, a pesquisa possui caráter quali-quantitativo e exploratório, utilizando levantamento bibliográfico, pesquisa documental, observações em campo, registros fotográficos, análise espacial e elaboração cartográfica por meio de indicadores. Foram analisados aspectos relacionados à infraestrutura urbana, abastecimento de água, saneamento, drenagem, cobertura vegetal, uso e ocupação do solo e presença de equipamentos urbanos, buscando compreender como tais elementos se manifestam de forma desigual nos dois recortes estudados. Conclui-se que a qualidade do espaço urbano está diretamente relacionada às dinâmicas de desigualdade territorial e à distribuição seletiva de infraestrutura e serviços urbanos. A pesquisa busca contribuir para o debate sobre justiça socioambiental, planejamento urbano e direito à cidade, reforçando a necessidade de políticas públicas mais inclusivas, equitativas e comprometidas com a redução das desigualdades urbanas.

Palavras-chave: qualidade do espaço urbano; desigualdade socioespacial; racismo ambiental; justiça socioambiental.

ABSTRACT

This dissertation studies the quality of urban space in São Luís, Maranhão, through a comparative analysis between the neighborhoods of Ilhinha and Península da Ponta d'Areia, territories marked by profound socio-spatial inequalities and distinct urban infrastructure conditions. The research is based on the understanding that the unequal production of urban space directly affects environmental conditions and the population's quality of life, revealing processes of segregation, vulnerability, and socio-environmental injustice present in contemporary urban dynamics. As a theoretical foundation, the study engages with authors who discuss the production of space, the right to the city, socio-environmental justice, and environmental racism, understanding that environmental impacts and the precariousness of urban infrastructure affect different social groups unequally. The investigation also incorporates discussions on urban development, urban environmental quality, and water infrastructure, considering the contrasts between socially valued areas and historically marginalized territories. Methodologically, the research adopts a qualitative-quantitative and exploratory approach, using bibliographic review, documentary research, field observations, photographic records, spatial analysis, and cartographic elaboration through indicators. Aspects related to urban infrastructure, water supply, sanitation, drainage, vegetation cover, land use and occupation, and the presence of urban facilities were analyzed, seeking to understand how these elements manifest unevenly within the two study areas. It is concluded that the quality of urban space is directly related to the dynamics of territorial inequality and the selective distribution of urban infrastructure and services. The research seeks to contribute to the debate on socio-environmental justice, urban planning, and the right to the city, reinforcing the need for more inclusive and equitable public policies committed to reducing urban inequalities.

Keywords: quality of urban space; socio-spatial inequality; environmental racism; socio-environmental justice.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Áreas de muito alto risco (em vermelho) nas áreas de estudo (tracejado)	18
Figura 2 - Sobreposição dos mapas no Centro de São Luís em 1950 (preto) e 2025 (bege)	45
Figura 3- Recorte do Jornal do Maranhão sobre a Ponte do São Francisco.....	48
Figura 4 - A inauguração da ponte do São Francisco, São Luís e a travessia a pé da população.....	50
Figura 5 - Mapa de zoneamento (Ilhinha)	54
Figura 6- Plano de expansão de São Luís.....	56
Figura 7 – Forte de Santo Antônio da Barra (1960)	57
Figura 8 - Forte de Santo Antônio da Barra pós reforma (2020)	58
Figura 9 - Bairro da Península antes e depois da Urbanização (1960 - 2020)	58
Figura 10 - Urbanização da Península (1990-2018).....	60
Figura 11 - Zoneamento da Península	61
Figura 12 - Perímetros das áreas de estudo	62
Figura 13 - Fachada das residências na Ilhinha.....	65
Figura 14 – Carta de Uso e ocupação do solo (Ilhinha)	65
Figura 15 - Fachada das residências na Península.....	66
Figura 16 – Carta de Uso e ocupação do solo (Península)	67
Figura 17 - Carta de Cobertura Vegetal Arbórea (Península)	68
Figura 18 - Carta de Cobertura Vegetal Arbórea (Ilhinha)	69
Figura 19 - Carta de Gabarito (Península).....	71
Figura 20 - Carta de Gabarito (Ilhinha)	72
Figura 21 - Carta de Densidade de Edificação	72
Figura 22 - Carta de Áreas suscetível a Enxente ou Alagamento (Península).....	74
Figura 23 - Carta de Áreas suscetível a Enxente ou Alagamento (Ilhinha)	75
Figura 24 - Carta de Equipamentos urbanos (Península)	79
Figura 25 - Carta de Equipamentos Urbanos (Ilhinha).....	80
Figura 27 - Lixo em Passeio Público.....	86
Figura 28 - Móveis em Passeio Público	86
Figura 29 - Circulação de Suínos em Passeio Público	87
Figura 30- Animais de Criação em Passeio Público.....	88
Figura 31 - Praça com Sinais de Baixo Cuidado Coletivo	89
Figura 32 - Abastecimento de Condomínio por Caminhão-Pipa	90

Figura 33 - Bares Notificados.....	93
Figura 34- Ocorrência de Dejetos Animais	94

LISTA DE TABELAS

Tabela 1- Abastecimento de Água.....	77
Tabela 2 - Água Encanada.....	77
Tabela 3 - Destino do Lixo.....	78
Tabela 4 - Esgotamento Sanitário.....	78

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	15
2	METODOLOGIA E REFERENCIAL TEÓRICO.....	22
2.1	Qualidade do Espaço Urbano: Conceitos e Abordagens.....	29
2.2	Racismo Ambiental e Justiça Ambiental	33
2.3	Planejamento Urbano Sustentável e Direito à Cidade	37
3	CARACTERIZAÇÃO DAS ÁREAS DE ESTUDO.....	41
3.1	O Peso da Modernidade em São Luís.....	41
3.2	Do Bairro Planejado ao Território Periférico: São Francisco	47
3.2.1	Do Bairro Planejado ao Território Periférico: Ilhinha.....	51
3.3	A Produção do Espaço de Elite: “Península” da Ponta d’Areia.....	55
4	INDICADORES DE QUALIDADE DO ESPAÇO URBANO	62
4.1	Uso e Ocupação do Solo	64
4.2	Cobertura Vegetal	67
4.3	Densidade de Edificação	70
4.4	Enchentes	73
4.5	Infraestrutura Básica e Equipamento Urbanos.....	76
5	CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS NO ESPAÇO URBANO: Evidências	
	Empíricas.....	81
5.1	Ilhinha:	82
5.2	Península da Ponta d’Areia:	89
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	96
	REFERÊNCIAS	99
	APÊNDICES E ANEXOS.....	104
A.	Questionários Aplicados aos Moradores.....	104
	Questionário – Abastecimento de Água na Península / Ilhinha (São Luís - MA)	
		104

1 INTRODUÇÃO

A qualidade do espaço urbano constitui elemento central para a construção de cidades mais justas, democráticas e sustentáveis, uma vez que influencia diretamente as formas de uso, apropriação e convivência no território. Ela se manifesta na configuração física da cidade, na distribuição de infraestrutura, na presença de espaços públicos qualificados e na possibilidade de circulação, permanência e interação social. No entanto, em muitas áreas urbanas, especialmente nos territórios marcados por vulnerabilidades socioespaciais, essa qualidade encontra-se comprometida. Em São Luís do Maranhão, esse quadro se intensifica em razão de dinâmicas históricas e estruturais que produziram fragmentações territoriais e desigualdades na organização e no acesso aos espaços urbanos.

Falar em qualidade do espaço urbano é, antes de tudo, falar sobre como a cidade é vivida pelas pessoas. Não se trata apenas de ruas pavimentadas, prédios bem construídos ou redes de infraestrutura funcionando. Trata-se da possibilidade concreta de caminhar com segurança, de encontrar o outro na praça, de sentir pertencimento ao lugar onde se mora. O espaço urbano não é algo pronto ou neutro — ele é produzido todos os dias pelas relações sociais, pelas decisões políticas e pelas disputas que atravessam a cidade, segundo Lefebvre:

A produção do espaço (e do tempo) não os considerava como “objetos” e “coisas” quaisquer, saindo das mãos ou das máquinas, mas como os aspectos principais da natureza segunda, efeito da ação das sociedades sobre a “natureza primeira”; sobre os dados sensíveis, a matéria e as energias. Produtos? Sim, em um sentido específico: notadamente por um caráter de globalidade (não de “totalidade”) que os “produtos” não têm na acepção comum e trivial, objetos e coisas, mercadorias (ainda que precisamente o espaço e o tempo produzidos, mas “loteados”, sejam trocados, vendidos, comprados, como “coisas” e objetos!). (Lefebvre, 2013, p.124)

Por isso, a qualidade do espaço urbano revela muito mais do que sua forma física: ela expõe quem pode usufruir da cidade em plenitude e quem experimenta suas ausências.

Quando um bairro dispõe de áreas públicas bem cuidadas, mobilidade acessível e infraestrutura adequada, cria-se ali uma condição favorável à convivência, ao encontro e ao exercício do direito à cidade. Por outro lado, quando faltam serviços básicos, quando o espaço é fragmentado ou quando a precariedade se torna regra, não estamos diante de um simples problema técnico, mas de uma produção desigual do território. A qualidade do espaço urbano, portanto, é profundamente política: ela expressa escolhas, prioridades e silêncios. Avaliá-la é reconhecer que a cidade não é apenas cenário, mas campo de

disputas onde se define, concretamente, quem pode viver a cidade como direito e quem a experiência como limite.

Assim, a insuficiência de infraestrutura básica, como o saneamento, é um dos principais problemas enfrentados por essas comunidades. O acesso limitado a serviços essenciais, como o abastecimento de água tratada, coleta de esgoto, áreas verdes, coleta de resíduos sólidos, poluição sonora, dentre outros indicadores envolvidos, não apenas prejudica a saúde dos moradores, mas também gera impactos negativos no meio ambiente, como a contaminação de corpos d'água e a poluição do solo. A falta de saneamento adequado é um fator crítico que exacerba a vulnerabilidade dessas comunidades, tornando-as mais suscetíveis a doenças e epidemias (Amorim, 2022).

Além disso, a ocupação desordenada de áreas de risco, como encostas de morros e margens de rios, agrava ainda mais a situação. Essas ocupações irregulares são, muitas vezes, a única opção para aqueles que não têm acesso a moradias dignas, resultam em problemas ambientais severos, como erosão do solo, deslizamentos e alagamentos. Em São Luís, essa realidade é visível em diversos bairros, onde as condições de vida são precárias e o poder público enfrenta dificuldades em oferecer soluções efetivas (Moreira, Petrus, 2024). Nesse contexto, a qualidade do espaço urbano está intrinsecamente ligada à garantia do direito universal à moradia digna. Afinal, habitar um espaço seguro, salubre e inserido em infraestrutura adequada é condição fundamental para assegurar o bem-estar coletivo e a justiça socioespacial.

Esses desafios colocam em xeque a capacidade de São Luís em proporcionar uma qualidade do espaço urbano aceitável para todos os seus habitantes, especialmente para aqueles que vivem em comunidades vulneráveis. A questão central que emerge é: como as condições da configuração do espaço urbano na Ilhinha e na Península da Ponta d'Areia, moldadas por dinâmicas históricas, políticas e socioeconômicas, impactam a vida cotidiana, a saúde e o bem-estar de seus moradores, revelando desigualdades que comprometem o direito de viver e usufruir plenamente da cidade?

Este trabalho propõe responder a essa pergunta, diagnosticando a qualidade do espaço urbana nestes bairros de São Luís, identificando os principais fatores que contribuem para a degradação ambiental, e propondo reflexões que futuramente possam mitigar esses problemas, promovendo um ambiente mais justo e sustentável para todos.

Segundo o IBGE (2023), a população do país chegou a 203,1 milhões em 2022,

com aumento de 6,5% frente ao censo demográfico anterior, realizado em 2010. Isso representa um acréscimo de 12,3 milhões de pessoas no período. Esse aumento populacional intensifica a necessidade de buscar alternativas sustentáveis para minimizar os impactos ambientais associados à expansão urbana e ao consumo de recursos.

No caso de São Luís, segundo dados do São Luis em dados, a população de São Luís passou de 1.014.837 habitantes em 2010 para 1.037.775 em 2022, o que representa um aumento de aproximadamente 2,3% no período, correspondendo a pouco mais de 22 mil pessoas. Apesar de ser um crescimento mais modesto em comparação à média nacional, ele pressiona a infraestrutura urbana existente, sobretudo no que se refere ao abastecimento de água, ao esgotamento sanitário e ao destino do lixo. Entre 2010 e 2022, o número de domicílios aumentou significativamente, passando de 278.885 para 406.974, revelando a expansão da malha urbana e a intensificação da ocupação do território. Esse quadro reforça a importância de se buscar alternativas sustentáveis e políticas públicas integradas capazes de reduzir os impactos socioambientais associados ao crescimento urbano e de garantir melhores condições de vida à população ludovicense.

A qualidade do espaço urbano é essencial para garantir que as pessoas vivam com saúde e dignidade em suas cidades. Em São Luís, bairros como a Ilhinha e a Península enfrentam desafios ambientais que afetam diretamente a vida de seus moradores. De acordo com dados do Serviço Geológico do Brasil – CPRM, esses territórios apresentam risco geológico classificado como “muito alto”, sobretudo porque, no caso desta pesquisa, parte das áreas vulneráveis encontram-se situadas nas proximidades de margens fluviais e em trechos do litoral. O Serviço Geológico do Brasil (CPRM) disponibiliza, em sua plataforma online, mapas de risco geológico atualizados em 27/08/2025, que nos ajuda a reconhecer as áreas de risco que afetam o território em análise nesta pesquisa, conforme figura 1.

Figura 1 - Áreas de muito alto risco (em vermelho) nas áreas de estudo (tracejado)



Fonte: ArcGIS Web Application. Edição do autor (2025)

A combinação de falta de infraestrutura básica e a escassez de áreas verdes resulta em ambientes que não favorecem o bem-estar. Essas condições não apenas comprometem a qualidade de vida, mas também aprofundam as desigualdades sociais, tornando a vida nas comunidades mais vulneráveis ainda mais difícil.

Embora o direito ao saneamento e à qualidade do espaço urbano esteja formalmente assegurado no ordenamento jurídico brasileiro, a distribuição efetiva desses serviços revela profundas assimetrias socioespaciais, fortemente atravessadas por marcadores raciais e de classe. Em São Luís, os contrastes entre bairros estudados evidenciam que o acesso à infraestrutura urbana não ocorre de forma equitativa, refletindo dinâmicas históricas de marginalização territorial. Como aponta Jesus (2020, p.8), “verifica-se o abismo racial na oferta de políticas públicas de saneamento, revelando uma linha proporcional entre precarização do serviço prestado e enegrecimento da população não atendida”. Essa constatação reforça a necessidade de se compreender o saneamento não apenas como uma política setorial, mas como instrumento de reprodução de desigualdades estruturais, atravessado por práticas estatais seletivas que operam sob a lógica do racismo institucional e ambiental.

Compreender como esses problemas surgem e afetam os moradores é fundamental para a criação de políticas públicas que promovam justiça social e ambiental.

Este estudo, portanto, nasce da trajetória acadêmica da autora, voltada para questões ambientais e urbanas. A escolha dos bairros como objetos de análise nesta pesquisa fundamenta-se na possibilidade de evidenciar, em escala local, os contrastes impostos pela lógica seletiva da urbanização em São Luís (MA). A Ilhinha constitui um território de formação urbana espontânea, surgido como desdobramento do adensamento populacional do bairro vizinho (São Francisco), cujo crescimento acelerado, sem o devido planejamento urbano, levou à ocupação progressiva e desordenada de áreas periféricas. Caracteriza-se por uma malha urbana compacta, com carências históricas em infraestrutura, equipamentos públicos e condições ambientais adequadas — reflexo direto da ausência de políticas habitacionais e de ordenamento territorial efetivas. Em contrapartida, a Península foi idealizada desde sua origem como um bairro de alto padrão imobiliário, direcionado à valorização paisagística e ao consumo urbano elitizado. Seu traçado urbano, infraestrutura e inserção mercadológica expressam um modelo planejado de cidade, voltado à apropriação privilegiada de áreas litorâneas, em detrimento da universalização do direito à cidade.

A metodologia adotada contempla uma análise das condições do espaço urbano dessas duas regiões, permitindo um diagnóstico que será um importante subsídio para o desenvolvimento de políticas públicas inclusivas e para futuras pesquisas sobre o tema.

A relevância teórica do estudo está na sua capacidade de dialogar com a produção acadêmica sobre planejamento urbano e justiça socioambiental. Autores como Lefebvre (2001;2013), Harvey (2005) e Maricato (2015) argumentam sobre o valor compreender que a qualidade do espaço urbano não é apenas uma questão técnica ou estética, mas profundamente política. Ela expressa como o espaço é produzido, para quem ele é produzido e sob quais interesses. Avaliar a qualidade do espaço urbano implica reconhecer que a cidade é resultado de disputas históricas e que suas desigualdades materiais refletem escolhas estruturais.

Investigar as dinâmicas históricas e socioeconômicas que conformaram a atual configuração do objeto de estudo, implica reconhecer que a qualidade do espaço urbano não resulta do acaso, mas de processos estruturais que organizaram o território de maneira desigual. A produção do espaço, conforme aponta Lefebvre (2001; 2013), é atravessada por relações de poder que definem onde se concentram investimentos, infraestrutura e valorização imobiliária. No contexto brasileiro, como destaca Maricato (2015), o planejamento urbano historicamente privilegiou determinados territórios, enquanto

outros foram empurrados para a informalidade e para a precariedade. Quando essas desigualdades espaciais atingem majoritariamente populações negras e periféricas, evidencia-se o que o debate crítico denomina racismo ambiental: a distribuição seletiva de riscos, ausências e degradações ambientais. Assim, compreender a situação dos bairros estudados exige articular produção do espaço, desigualdade socioeconômica e marcadores raciais, revelando que a qualidade do espaço urbano é também expressão de hierarquias historicamente construídas.

No plano empírico, o estudo é relevante por abordar questões concretas vividas pelas populações de bairros marginalizados. A pesquisa oferece uma análise das condições urbanas da Ilhinha e da Península da Ponta d'Areia, destacando como as desigualdades socioeconômicas e a falta de infraestrutura afetam a qualidade de vida dos moradores, principalmente os mais vulneráveis. Além disso, a pesquisa propõe uma reflexão sobre soluções que possam contribuir para uma cidade mais justa, sustentável e inclusiva. Nesse sentido, a valorização do plano empírico fundamenta-se na necessidade de ancorar a análise científica na realidade observável, evitando interpretações desvinculadas da experiência concreta. Conforme afirma Émile Durkheim (2007, p. 74), “visto que é pela sensação que o exterior das coisas nos é dado, poderemos dizer, em resumo: a ciência, para ser objectiva, deve partir da sensação e não de conceitos que se formaram sem ela”. Nessa mesma perspectiva, o autor reforça que “é da sensação que saem todas as ideias gerais, verdadeiras ou falsas, científicas ou não”, evidenciando que a construção do conhecimento exige uma base empírica que permita apreender os fenômenos sociais em sua materialidade.

Como arquiteta e pesquisadora envolvida com o urbanismo e o desenvolvimento socioespacial, a autora se compromete a dar visibilidade aos desafios enfrentados pelas comunidades mais vulneráveis. Este trabalho é um convite à reflexão sobre como o planejamento urbano pode ser transformado, promovendo a equidade e a sustentabilidade. A pesquisa destaca a urgência de um planejamento urbano que considere as necessidades e os direitos das populações, oferecendo um caminho para fortalecer as demandas locais e melhorar as condições de vida dessas comunidades.

O objetivo principal é investigar e avaliar a Qualidade do Espaço Urbano nos bairros da Ilhinha e Península da Ponta d'Areia, com a participação da comunidade, por meio de um sistema de indicadores ambientais urbanos como ferramenta empírica, a fim de evidenciar as desigualdades socioespaciais presentes na produção e

apropriação do espaço urbano.

Objetivos Específicos são:

1. Investigar como as condições ambientais no bairro afetam a saúde e o bem-estar dos moradores, com especial atenção às populações mais vulneráveis;
2. Investigar as dinâmicas históricas e socioeconômicas que contribuíram para a atual situação ambiental dos bairros estudados, utilizando o conceito de racismo ambiental como marcos teóricos;
3. Comparar os bairros Ilhinha e Península da Ponta d'Areia, evidenciando as desigualdades socioespaciais na produção e apropriação do espaço urbano.

Para alcançar os objetivos propostos, esta dissertação está estruturada em cinco capítulos, além desta introdução. O segundo capítulo apresenta os procedimentos metodológicos adotados e o referencial teórico que fundamenta a pesquisa, discutindo os conceitos de qualidade do espaço urbano, racismo ambiental, justiça socioambiental, planejamento urbano sustentável e direito à cidade. O terceiro capítulo dedica-se à caracterização das áreas de estudo, abordando os processos históricos e socioespaciais que contribuíram para a formação e consolidação dos bairros da Ilhinha e da Península da Ponta d'Areia, bem como suas particularidades urbanas e territoriais.

No quarto capítulo são analisados os indicadores de qualidade do espaço urbano selecionados para a pesquisa, contemplando aspectos relacionados ao uso e ocupação do solo, cobertura vegetal, densidade de edificações, risco de enchentes e infraestrutura urbana. Em seguida, o quinto capítulo apresenta e discute os conflitos socioambientais identificados nas áreas estudadas, articulando os resultados empíricos obtidos em campo com os referenciais teóricos adotados ao longo da investigação. Por fim, são apresentadas as considerações finais, nas quais são sintetizados os principais resultados da pesquisa, destacadas suas contribuições para o debate sobre desigualdades socioespaciais e apontadas reflexões para o planejamento urbano e a promoção do direito à cidade.

2 METODOLOGIA E REFERENCIAL TEÓRICO

A presente pesquisa adota uma abordagem metodológica quali-quantitativa, entendida como uma estratégia integrada que articula técnicas de análise estatística e interpretação em profundidade, reconhecendo a complementaridade entre essas dimensões na compreensão dos fenômenos socioespaciais. Essa escolha fundamenta-se na compreensão de que a definição metodológica deve derivar da natureza do problema investigado, e não de uma preferência do pesquisador, considerando que diferentes níveis da realidade podem ser apreendidos tanto por meio de dados quantitativos quanto qualitativos. Nesse sentido, a metodologia fundamenta-se na observação direta de caráter *in situ*, articulada à realização de entrevistas qualitativas com moradores e comerciantes, com o objetivo de compreender as dinâmicas sociais que estruturam o cotidiano e influenciam a qualidade do espaço urbano nos bairros estudados. Sobre essa combinação de técnicas de campo, as fontes indicam que:

Assim é que, hoje, a pesquisa de campo é considerada como um método que permite produzir dados a partir de observações sobre um meio social determinado, incluindo a coleta e a análise de materiais documentais (arquivos, jornais, documentos pessoais), de depoimentos de informantes-chaves e de entrevistas. Esse amálgama de instrumentos, por vezes complementares, torna o caráter do procedimento por observação mais complexo, no sentido de que o termo "observação" pode ser empregado tanto para designar um tipo de coleta dos dados pelo próprio pesquisador (a observação *in situ*), quanto um tipo de relação com os objetos-sujeitos pesquisados; isto é, o de um contato mais ou menos íntimo (Jaccard; Mayer, 2008, p. 259).

Enquanto a dimensão quantitativa permite identificar padrões, mensurar indicadores e evidenciar a materialidade do espaço urbano por meio da produção cartográfica e da sistematização de dados, a dimensão qualitativa possibilita compreender as experiências, percepções e significados atribuídos pelos sujeitos ao território. Assim, a pesquisa articula a quantificação de indicadores físicos com a escuta sensível e a observação em campo, construindo um diagnóstico que integra a objetividade dos dados com a subjetividade do espaço vivido. Tal abordagem insere-se no movimento contemporâneo das ciências sociais que supera a oposição entre métodos, reconhecendo que ambos operam sob princípios empíricos comuns e contribuem, de forma complementar, para a análise da qualidade do espaço urbano.

Ao compreender que o espaço urbano é simultaneamente produto e produtor de relações sociais, a investigação não se restringe à análise de atributos físicos ou infraestruturais, mas busca apreender como práticas espaciais, formas de apropriação e experiências cotidianas configuram diferentes níveis de qualidade do espaço urbano. A pesquisa, portanto, volta-se ao espaço vivido, às práticas espaciais e às representações do

espaço, categorias que, na perspectiva lefebvriana, permitem compreender a complexidade da produção espacial.

No campo, a pesquisadora assume a postura de observadora-participante, adotando uma estratégia aberta e transparente, na qual sua identidade e os objetivos da investigação são explicitados aos interlocutores, favorecendo a construção de confiança e legitimidade. Essa posição reconhece que o conhecimento não é neutro, mas construído na interação entre pesquisadora e sujeitos, situando-se em um processo dialógico de produção de sentido que se alinha ao modelo interpretativo:

Em um outro modelo, qualificado usualmente de interpretativo (...), ou de subjetivista (...), toma-se distância da descrição dos fatos materiais e materializados, para apreender as significações que os atores sociais atribuem aos seus atos. Aqui é o sentido que constitui o objeto de uma sondagem e de uma descrição. Trata-se de interpretar mais do que de explicar, e de descobrir modelos mais do que leis (...). Em resumo, o modelo interpretativo insiste menos no distanciamento do que na subjetividade como modo de apreensão do social (Jaccoud; Mayer, 2008, p. 260).

A investigação concentra-se na prática espacial e no espaço vivido, buscando identificar como o cotidiano, as relações de vizinhança, as redes de sociabilidade e as condições materiais do território se manifestam na experiência concreta da cidade. O espaço é analisado, assim, não apenas como forma construída, mas como expressão de disputas, desigualdades e hierarquias que atravessam sua organização.

Para o registro sistemático dessas vivências, utiliza-se o diário de campo, no qual as descrições empíricas são acompanhadas por reflexões analíticas e teóricas, permitindo articular observação e interpretação crítica. A análise dos depoimentos orienta-se por uma abordagem hermenêutica, valorizando a escuta sensível e reconhecendo que o sentido emerge da interação entre pesquisadora e participantes, considerando as interpretações que os próprios sujeitos constroem sobre o espaço que habitam.

Dessa forma, a metodologia adotada busca evidenciar que a qualidade do espaço urbano não pode ser apreendida apenas por indicadores técnicos, mas deve ser compreendida a partir da articulação entre materialidade, experiência e produção social do território.

Os procedimentos serão realizados em três etapas principais: fundamentação teórica, levantamento de campo e atividades de suporte (produção cartográfica e escrita). A fundamentação teórica desta pesquisa será construída a partir de autores que trazem contribuições significativas para compreender como as dinâmicas sociais, políticas e econômicas moldam o espaço e influenciam a qualidade espaço urbano nas comunidades.

Antônio Bispo dos Santos oferece uma visão poderosa sobre o impacto das desigualdades na construção do espaço. Ele critica as intervenções externas que ignoram os saberes locais e privilegiam interesses econômicos, muitas vezes em detrimento das necessidades das populações tradicionais. Em suas palavras, “o desenvolvimento e o colonialismo chegam subjugando, atacando, destruindo[...]. As vidas que pertencem a esse ambiente vão querer viver em qualquer outro ambiente.” (Santos, 2023, p. 63). Essa reflexão ressalta que as condições ambientais não são apenas o resultado de fatores naturais, mas também de escolhas políticas e econômicas que perpetuam desigualdades históricas. Para Nego Bispo (2023), a resistência das comunidades passa pela valorização de seus saberes ancestrais e pela luta contra práticas que desestruturam o equilíbrio socioambiental.

Henri Lefebvre contribui com uma abordagem que conecta o espaço urbano às demandas da sociedade por justiça e inclusão. Ele desenvolve o conceito de direito à cidade¹, defendendo que o espaço urbano deve atender às necessidades das pessoas e não apenas aos interesses econômicos. Lefebvre acredita que uma transformação cultural e social é essencial para criar uma cidade onde todos possam viver com dignidade, priorizando o valor de uso em vez do valor de troca². Sua visão inspira a construção de um ambiente urbano mais humano e igualitário, em que o direito de viver, trabalhar e se divertir seja garantido a todos.

As reflexões de Antônio Bispo dos Santos e Henri Lefebvre convergem ao evidenciar que a produção do espaço está atravessada por relações de poder que privilegiam interesses econômicos em detrimento das necessidades concretas dos sujeitos que o habitam. Ao denunciar a imposição de intervenções externas que desconsideram saberes locais e desestruturam modos de vida, Nego Bispo explicita o caráter violento e excludente dessas dinâmicas. Em consonância, Lefebvre demonstra que, sob a lógica

¹ O conceito de "direito à cidade" para Henri Lefebvre (2001) define-se, fundamentalmente, como o direito à vida urbana transformada e renovada. Este direito engloba o "direito à obra" (a atividade participante dos cidadãos na criação do seu espaço) e o "direito à apropriação" do tempo, do espaço, do corpo e do desejo, os quais são qualitativamente distintos do direito à propriedade. Para o autor, a cidade deve ser resgatada como o "reino do uso", onde o encontro, a convivência e a centralidade social se sobrepõem à lógica mercantil do valor de troca e da segregação. Em última análise, o exercício deste direito é apresentado como a condição necessária para a realização de um novo humanismo e de uma democracia renovada.

² Karl Marx (2013) caracteriza a mercadoria como um objeto duplo. O valor de uso refere-se à utilidade de uma coisa, determinada por suas propriedades físicas que satisfazem necessidades humanas de qualquer natureza. Ele constitui o conteúdo material da riqueza e só se efetiva no uso ou no consumo do objeto. Já o valor de troca apresenta-se inicialmente como a proporção quantitativa ou a relação na qual valores de uso de uma espécie são trocados por valores de uso de outra espécie. Enquanto o valor de uso é uma categoria qualitativa, o valor de troca é puramente quantitativo, exigindo a abstração das utilidades materiais para que as mercadorias possam ser comparadas entre si como produtos do trabalho humano abstrato.

capitalista, o espaço urbano é produzido prioritariamente como valor de troca, subordinando sua função social e cotidiana às exigências da valorização econômica. Nesse sentido, a qualidade do espaço urbano não pode ser compreendida apenas a partir de atributos físicos ou técnicos, mas deve ser analisada como expressão dessas disputas, nas quais determinadas formas de existência são marginalizadas enquanto outras são legitimadas. Assim, pensar a qualidade do espaço urbano implica reconhecer os conflitos que o constituem e questionar as lógicas que produzem desigualdade, exclusão e negação do direito pleno à cidade.

Partindo dessa compreensão, a análise da qualidade do espaço urbano não pode ser restrita à observação empírica de indicadores técnicos ou à descrição física do território. É necessário compreendê-la como expressão de um processo social, em que o espaço urbano é produzido historicamente pelas práticas e relações de poder que o atravessam. Lefebvre, destaca que “...o espaço [...] se dialetiza: produto-produtor, suporte das relações econômicas e sociais” (2013, p. 125), assim, o espaço não deve ser tratado como um dado natural ou um suporte neutro da ação social, mas como uma construção marcada por disputas, apropriações seletivas e desigualdades estruturais.

David Harvey amplia esse debate ao abordar as injustiças espaciais promovidas pela lógica capitalista. Ele explica como o capitalismo, guiado pela busca incessante por lucro e expansão, organiza o espaço de maneira excludente, acentuando desigualdades sociais e ambientais. Conforme Harvey, “no capitalismo, o crescimento econômico é, como Marx o nomeia usualmente, um processo de contradições internas, que, frequentemente, interrompe sob a forma de crises” (2005, p.44):

Essa exigência estrutural de expansão permanente e reinvestimento contínuo leva à produção de territórios voltados à valorização do capital, frequentemente em detrimento de áreas historicamente marginalizadas. Assim, bairros como a Península da Ponta d’Areia tendem a ser priorizados pelas políticas urbanas por sua capacidade de atrair investimentos e gerar renda fundiária, enquanto comunidades como a Ilhinha sofrem os efeitos da negligência pública, da precariedade ambiental e da invisibilidade institucional. Harvey também introduz o conceito de "ajuste espacial", mostrando que, enquanto o capitalismo busca superar suas crises expandindo mercados e territórios, esse processo muitas vezes gera novos problemas, como a marginalização de comunidades e a intensificação de impactos ambientais. Sua análise nos ajuda a enxergar as raízes estruturais das desigualdades espaciais e ambientais, evidenciando a necessidade de resistência e transformação.

O levantamento de campo envolve a coleta dos indicadores selecionados como uso e ocupação do solo, cobertura vegetal, densidade de edificação, enchentes e infraestrutura básica, para subsidiar o diagnóstico da qualidade do espaço urbano, a partir da identificação das condições ambientais e infraestruturais presentes no território. Essa coleta será realizada por meio de dados *in loco* e ferramentas de mapeamento, como Google Earth e Google Maps, com o objetivo de identificar e mapear as características físicas do espaço urbano na área. Além disso, serão realizadas entrevistas com moradores da região para compreender as dinâmicas locais.

O método comparativo adotado nesta pesquisa baseia-se na análise de um conjunto de critérios que estruturam a qualidade do espaço urbano, abrangendo dimensões socioeconômicas, morfológicas, históricas e ambientais. Esses critérios orientam a seleção dos indicadores e permitem uma leitura ampliada das diferenças entre os bairros da Ilhinha e da Península da Ponta d'Areia. Inicialmente, algumas dimensões serão analisadas por meio de “cartas temáticas” específicas, elaboradas a partir de levantamento de campo, dados secundários, interpretação cartográfica. Esse procedimento analítico-interpretativo, são analisados de forma individual, permitindo a compreensão específica de cada dimensão da qualidade do espaço urbano, possibilitando identificar padrões espaciais, áreas críticas e zonas de maior concentração de condições favoráveis ou desfavoráveis. Além disso, a análise individual contribui para evidenciar a forma como cada variável influencia, de maneira particular, a qualidade do espaço urbano, permitindo compreender suas implicações na vida cotidiana dos moradores. Ao preservar a autonomia analítica de cada indicador, o método possibilita uma interpretação mais precisa e sensível às dinâmicas locais, servindo como base para uma leitura crítica posterior, na qual os resultados são articulados e interpretados à luz dos referenciais teóricos adotados. Dessa forma, o método permite compreender que tais diferenças não são aleatórias, mas resultam de processos históricos e socioespaciais que produzem e reproduzem desigualdades no espaço urbano.

Ressalta-se que a presente pesquisa não adotou o uso de imagens georreferenciadas ou de sistemas de informações geográficas para a produção cartográfica. Essa opção metodológica decorre da natureza exploratória e comparativa do estudo, cujo objetivo não consiste na obtenção de métricas espaciais de alta precisão ou na modelagem geoespacial do território, mas na identificação, representação e interpretação das condições urbanas e ambientais observadas nas áreas de estudo. Nesse sentido, as análises foram desenvolvidas a partir da observação direta em campo, da

interpretação visual de imagens de satélite disponibilizadas pelo Google Earth e Google Maps e da sistematização dos dados em ambiente CAD, procedimento considerado adequado para a escala de análise adotada. A utilização do AutoCAD permitiu a representação gráfica dos indicadores selecionados e a elaboração das cartas temáticas necessárias ao diagnóstico da qualidade do espaço urbano, sem que o georreferenciamento se configurasse como requisito indispensável para o alcance dos objetivos propostos. Dessa forma, privilegiou-se uma abordagem voltada à compreensão das dinâmicas socioespaciais e das desigualdades territoriais, em consonância com os pressupostos teórico-metodológicos que orientam a pesquisa.

A pesquisa de campo focou-se na identificação e quantificação dos indicadores selecionados para produzir as cartas. O primeiro indicador que será analisado é o uso e ocupação do solo, cuja classificação é essencial para entender a estrutura espacial da cidade e apoiar o planejamento urbano na detecção de problemas. Serão identificados os seguintes tipos de uso: residencial, mistos, serviços, áreas livres de construção (áreas verdes, lazer), lotes desocupados, em construção e institucionais. Essa espacialização permite examinar a distribuição dos usos na cidade, com ênfase nas áreas onde o uso do solo apresenta inadequações.

A cobertura vegetal arbórea será outro indicador analisado, considerando toda a arborização presente em ruas, praças, canteiros, áreas públicas e propriedades privadas, desde que visíveis em imagens aéreas na escala de 1:5000 obtidas pelo Google Earth. A definição da escala 1:5000 para a análise dos indicadores fundamenta-se em critérios de precisão espacial e consistência metodológica. Essa escala permite a identificação visual direta das características físicas do território por meio de imagens aéreas, garantindo maior controle na coleta e validação dos dados. Sua adoção possibilita a análise integrada de diferentes indicadores — como cobertura vegetal, densidade de edificações e uso e ocupação do solo — a partir de um mesmo recorte espacial, assegurando a padronização das informações e a comparabilidade entre os mapas temáticos. Além disso, trata-se de uma escala compatível com a leitura da morfologia urbana em nível de bairro, permitindo captar a organização do tecido urbano e suas variações internas, o que a torna adequada para a elaboração da carta síntese e para o diagnóstico das áreas de estudo. Para a análise, serão selecionados trechos da malha urbana em que a escala possibilite a observação das áreas verdes a olho nu. A classificação da cobertura vegetal arbórea foi realizada a partir de estimativa visual da proporção de áreas verdes em cada unidade de análise,

considerando a presença de copas arbóreas e manchas de vegetação identificáveis nas imagens aéreas. Para fins de padronização, adotaram-se três faixas de classificação: abaixo de 5%, correspondente a áreas com presença quase inexistente de vegetação; entre 5% e 30%, caracterizando áreas com vegetação dispersa; e entre 31% e 50%, indicando maior concentração e continuidade da cobertura vegetal. Então assim, será elaborada uma carta para identificar os locais com defasagem na cobertura vegetal.

Os recortes da malha urbana anteriormente definidos são utilizados para a análise conjunta da densidade de edificações e do gabarito construtivo, permitindo uma leitura mais abrangente do padrão de ocupação do território. A densidade de edificações é identificada a partir da concentração e distribuição das construções em cada recorte, enquanto o gabarito corresponde à altura das edificações, expressa pelo número de pavimentos.

Essa análise é realizada por meio da observação direta das características morfológicas do tecido urbano, com base em imagens de satélite e verificação em campo, possibilitando reconhecer tanto a intensidade da ocupação do solo quanto o padrão de verticalização predominante. Para a classificação do gabarito, foram estabelecidas as seguintes categorias: edificações de 1 a 2 pavimentos; de 3 a 5 pavimentos; edificações com até 12 pavimentos; edificações com até 15 pavimentos; áreas sem edificações (vazios urbanos); áreas em processo de construção; e áreas destinadas ao lazer.

Ressalta-se que, embora relacionados, densidade de edificações e gabarito não são equivalentes. Assim, são definidos quatro grupos: densidade elevada, associada a áreas com maior concentração de edificações e presença de verticalização mais acentuada; densidade média, caracterizada por ocupação intermediária e edificações de médio porte; densidade reduzida, correspondente a áreas com baixa concentração construtiva e predominância de edificações térreas ou de pequeno porte; e, por fim, áreas sem edificações, compostas por vazios urbanos ou espaços livres. Dessa forma, a análise conjunta desses dois aspectos permite compreender de maneira mais precisa as diferentes formas de adensamento construtivo, evidenciando contrastes no padrão urbano e contribuindo para a interpretação das dinâmicas de produção e apropriação do espaço urbano.

A elaboração da carta de áreas propícias a enchentes baseia-se em uma abordagem exploratória, compatível com os objetivos da pesquisa, priorizando a leitura do território a partir da observação direta e da análise das suas características físicas.

Inicialmente, realiza-se o levantamento *in situ*, com foco na identificação da topografia local, buscando reconhecer áreas mais baixas, que favorecem o acúmulo de água. Essa análise permite compreender, de forma empírica, a dinâmica natural do escoamento superficial no espaço urbano. Complementarmente, busca-se localizar a presença cursos d'água próximos, visíveis ou não, que possam influenciar a ocorrência de alagamentos, considerando também possíveis alterações decorrentes do processo de urbanização, como canalizações ou supressões. A observação em campo é associada à análise de imagens aéreas, permitindo uma leitura mais ampla da configuração do terreno e da relação entre o ambiente construído e os sistemas naturais. Por fim, as informações levantadas são sistematizadas para a elaboração de um mapeamento indicativo das áreas mais suscetíveis a enchentes, contribuindo para a leitura da qualidade do espaço urbano a partir de suas condicionantes naturais e de sua interação com o processo de ocupação.

Dando continuidade à análise dos elementos estruturantes do espaço urbano, desenvolve-se um levantamento da infraestrutura básica local, com base em dados secundários provenientes de censos oficiais, os quais permitem compreender as condições de acesso aos serviços essenciais nas áreas estudadas. Nesse sentido, serão analisados aspectos como o sistema de abastecimento de água, identificando se ocorre por meio de rede geral, poço, nascente ou outras fontes, bem como o tipo de esgotamento sanitário existente, incluindo rede pública, rede pluvial, fossa ou outros meios, além da identificação de áreas sem acesso a esses serviços.

Essa metodologia não faz distinção entre os indicadores, tratando todos com o mesmo nível de importância na análise. Os critérios explorados e escolhidos neste trabalho não representam imposições do pesquisador, mas sim uma proposta inicial para ajudar a comunidade a discutir e decidir quais critérios são mais adequados às suas prioridades. Com essas etapas, a pesquisa visa explorar as inter-relações entre os moradores e o espaço urbano, entendendo como as condições de infraestrutura e saneamento básico impactam a qualidade de vida nas áreas estudadas em São Luís.

2.1 Qualidade do Espaço Urbano: Conceitos e Abordagens

A qualidade do espaço urbano é, antes de tudo, uma expressão do modo como a cidade é produzida, vivida e disputada. Ela não se limita a indicadores objetivos, mas abrange as condições concretas e simbólicas que permitem (ou impedem) que os sujeitos usufruam plenamente do território que habitam. Quando se fala em qualidade do espaço

urbano, fala-se de saúde, de segurança, de pertencimento, de mobilidade, de meio ambiente, de paisagem, mas também, e sobretudo, de desigualdade e justiça. É por isso que o conceito, embora técnico em sua origem, adquire densidade política quando aplicado aos contextos urbanos marcados por assimetrias históricas e sociais, como é o caso da cidade de São Luís.

O crescimento urbano, quando conduzido de forma desordenada e sem planejamento, transforma profundamente a paisagem e impacta diretamente a qualidade dos territórios. A expansão das áreas urbanizadas, muitas vezes guiada por interesses econômicos e pela especulação imobiliária, desconsidera as características naturais do espaço e as necessidades reais das comunidades que o habitam. Esse processo pode resultar na supressão de áreas verdes, impermeabilização excessiva do solo, sobrecarga das infraestruturas existentes e ocupação de zonas ambientalmente frágeis. No planejamento urbano, não se pode ignorar a força dos elementos naturais que compõem o território. Aspectos como o relevo, o clima, o solo, a vegetação e a drenagem precisam ser considerados, pois “quando estes espaços não são projetados para permitir e conciliar podem interferir na qualidade ambiental nas cidades” (Lima, 2014, p. 34). Diante desse cenário, o planejamento urbano assume um papel estratégico na mediação entre o crescimento físico da cidade e a preservação das condições ambientais adequadas ao bem-estar coletivo. Essa integração entre natureza e cidade é essencial para promover um ambiente urbano equilibrado e sustentável. Nesse sentido, Lima e Amorim destacam que:

Entende-se que a população urbana depende para o seu bem estar, não só de educação, cultura, equipamentos públicos, mas também de um ambiente com qualidade, e a vegetação quando presente, interfere positivamente na qualidade de vida dos habitantes da cidade (Lima, Amorim, 2006, p. 69).

Os políticos, enquanto agentes diretamente envolvidos no processo de planejamento urbano, ocupam uma posição singular: ao mesmo tempo em que são a ponte entre o Estado e a sociedade, frequentemente carecem de embasamento técnico para compreender a complexidade dos territórios sobre os quais legislam e decidem. Sua presença constante na cena pública lhes confere legitimidade social, pois estão próximos das comunidades e conseguem captar demandas de forma imediata, ancoradas na vivência cotidiana. Contudo, essa proximidade nem sempre se traduz em políticas urbanas eficazes, já que a formulação de soluções exige não apenas sensibilidade social, mas também domínio de instrumentos técnicos, conhecimento interdisciplinar e capacidade de articular diferentes escalas de planejamento. O resultado é que, muitas vezes, prevalece

uma lógica de curto prazo, guiada por interesses eleitorais ou respostas emergenciais, em detrimento de propostas estruturais que poderiam transformar as condições urbanas de maneira duradoura. Esse movimento revela o que se pode compreender como a politização do urbanismo, ou, o urbanismo político e que evidencia como as práticas de planejamento estão profundamente atravessadas por disputas de poder e interesses contraditórios. Segundo Pereira (2013, p. 42):

A politização do urbanismo ou o urbanismo político significa, em primeiro lugar e concretamente, não apenas que os políticos ocupam a cena pública que é a do urbanismo e que eles estão em contato direto com os habitantes no mesmo terreno, porque eles sempre tiveram mais ou menos este tipo de prática, mas significa que são os políticos mais que os técnicos que hoje, sobre a questão dos bairros, da cidade e dos projetos, respondem ou oferecem, ouvem ou propõem e negociam soluções.

O autor aponta ainda que:

A politização do urbanismo significa antes e mais fundamentalmente que o debate público e aberto, de essência política, sobre a organização da cidade e do estar-junto na cidade torna-se a garantia de um melhor urbanismo ou de um urbanismo ótimo mais do que a excelência técnica, estética, funcional e racional. Ou ainda, mais importante do que a ideologia como discurso construído sobre o social, com um conteúdo estruturado, um pleno sentido, enunciados precisos, propostas e soluções.

Assim, a noção de urbanismo político desloca o foco da mera eficiência técnica para a centralidade do debate democrático, revelando que a construção da cidade é, antes de tudo, um exercício de poder compartilhado e de escolhas coletivas.

Nesse processo, o papel do urbanista e do arquiteto não é apenas técnico ou projetual, mas também ético e político. Trabalhar com qualidade do espaço urbano, exige sensibilidade para enxergar que há territórios cuja precariedade não é casual, mas resultado direto de decisões políticas e omissões institucionais.

É o que Guimarães e Dacanal (2006) evidenciam ao discutir que a qualidade ambiental está profundamente imbricada com a qualidade de vida e, portanto, com o acesso equitativo aos bens ambientais, aos equipamentos urbanos e à infraestrutura, logo, com a qualidade do espaço urbano.

à qualidade ambiental e a qualidade de vida nas cidades apresentam uma variação espaço-temporal, onde aspectos geográficos, sócioeconômicos e culturais assumem importantes significados, fundamentando-se não só em indicadores quantitativos e objetivos, assim como também, em aspectos subjetivos relacionados ao bem-estar dos indivíduos e das populações. (Guimarães, Dacanal, 2006, p.21).

Quando bairros inteiros permanecem por décadas sem acesso a redes de esgoto, pavimentação ou arborização mínima, não se trata apenas de um problema técnico —

trata-se de uma negação sistemática de direitos.

Essa negação, no entanto, não é percebida da mesma forma em todos os territórios. Lima (2014) reforça que a percepção da qualidade do espaço urbano varia conforme a experiência concreta dos sujeitos no espaço, até porque, “a idéia do significado de qualidade depende de posições ideológicas, culturais e políticas, e os padrões do que pode ser considerado como a qualidade ambiental mudam de país para país, de região para região e de cidade para cidade” (Lima, 2014 p.77). Por isso, a escuta das populações locais é indispensável para qualquer diagnóstico comprometido com a realidade. Muitas vezes, os moradores sabem exatamente onde a cidade falha — onde a água não chega, onde o lixo não é recolhido, onde o calor é insuportável por ausência de sombra, onde o medo é constante por falta de iluminação. Esses saberes cotidianos precisam ser reconhecidos como parte legítima do conhecimento urbanístico e incorporados nas práticas de planejamento. Essa compreensão está em diálogo direto com a ideia de justiça socioambiental, que propõe o acesso equitativo aos benefícios e à proteção ambiental como parte do direito à cidade.

No contexto das cidades brasileiras, esse direito está longe de ser uma realidade. O que se vê, muitas vezes, é a fragmentação do território em zonas de privilégio e zonas de esquecimento — e essa fragmentação se manifesta diretamente na forma como a qualidade ambiental se distribui.

Amartya Sen (2000), ao propor o desenvolvimento como ampliação de liberdades reais, contribui significativamente para pensar a qualidade do espaço urbano como um dos pilares do desenvolvimento humano. Para ele, a liberdade de viver com saúde, segurança e dignidade depende do acesso a condições mínimas de bem-estar, o que inclui o ambiente urbano em que se vive. Como afirma o autor, “o desenvolvimento pode ser visto, portanto, como um processo de expansão das liberdades reais desfrutadas pelos indivíduos” (Sen, 2000, p. 17). Quando uma população é privada de saneamento básico, de áreas verdes, de ar puro ou de segurança ambiental, ela está sendo privada dessas liberdades fundamentais.

No campo do planejamento urbano, essa perspectiva demanda uma mudança de paradigma: não se trata apenas de melhorar índices ambientais, mas de garantir o direito à vida urbana em sua plenitude. Ao reconhecer a qualidade ambiental como direito coletivo, torna-se possível pensar instrumentos e práticas urbanísticas comprometidas com a reparação de desigualdades territoriais.

A cidade de São Luís, como tantas outras capitais brasileiras, expressa com clareza essas contradições. Em bairros como a Ilhinha, os efeitos da precariedade ambiental se entrelaçam com a exclusão histórica, refletindo a ausência de políticas públicas contínuas e inclusivas. Já na Península da Ponta d'Areia, urbanizada sob uma lógica de mercado e valorização imobiliária, observa-se um padrão de qualidade ambiental pensado para atender a demandas específicas de uma população com maior poder aquisitivo. A leitura comparativa desses dois territórios permite visualizar, com nitidez, como o acesso à qualidade ambiental também é um marcador das desigualdades socioespaciais, sendo um resultado de dinâmicas históricas, políticas e territoriais que produzem distintas formas de habitar, viver e experimentar o espaço urbano.

Compreender a qualidade ambiental urbana a partir dessas múltiplas dimensões — técnica, social, política e sensível — é reconhecer que ela não pode ser vista como um privilégio de poucos, mas como parte essencial do direito à cidade. Nesse sentido, mais do que um conceito, a qualidade ambiental urbana torna-se uma ferramenta de análise crítica e de mobilização por justiça urbana. Quando se olha para a cidade com esse filtro, torna-se possível vislumbrar caminhos para transformá-la em um lugar mais justo, mais saudável e mais digno para todos.

2.2 Racismo Ambiental e Justiça Ambiental

O debate sobre qualidade ambiental urbana não pode se afastar das desigualdades históricas que estruturam a produção das cidades. Nesse sentido, o conceito de racismo ambiental surge como uma lente crítica fundamental para compreender como os impactos ambientais e as ausências de políticas públicas se distribuem de forma seletiva e sistematicamente desfavorável às populações negras, indígenas, periféricas e empobrecidas. Trata-se de uma forma de violência ambiental atravessada por marcadores sociais da diferença — especialmente raça, classe e gênero — que naturaliza a exposição de determinados corpos a territórios degradados, insalubres ou invisibilizados pelas esferas institucionais do planejamento urbano. A discussão sobre racismo ambiental se amplia quando integrada ao conceito de justiça ambiental, entendido como o princípio que busca a distribuição equitativa dos benefícios e dos ônus ambientais entre todos os grupos sociais. Herculano (2008, p. 2) pode complementar e definir como:

Por “Justiça Ambiental” entende-se o conjunto de princípios que asseguram que nenhum grupo de pessoas, sejam grupos étnicos, raciais ou de classes, suporte uma parcela desproporcional das consequências ambientais negativas de operações econômicas, de políticas e programas federais estaduais e locais, bem como resultantes da ausência ou omissão de tais políticas.

Esse entendimento reforça que a justiça ambiental não se limita ao campo ambiental em si, mas se constitui como uma luta por equidade social, ao denunciar a distribuição desigual de riscos e ao reivindicar políticas públicas capazes de enfrentar tais assimetrias.

No Brasil, esse debate ganha força com as contribuições de Henri Acselrad, que ressalta como os impactos ambientais negativos, como poluição, ausência de saneamento ou falta de áreas verdes, tendem a se concentrar em territórios de menor renda e maior presença de população negra. Para o autor, o debate sobre justiça ambiental se insere em um cenário marcado por diferentes disputas de interpretação acerca da crise ecológica contemporânea. De um lado, prevalece uma abordagem conservadora que aposta na autorregulação do mercado e em soluções tecnocráticas como respostas suficientes para enfrentar os problemas ambientais. De outro, emergem sujeitos sociais — movimentos populares, comunidades tradicionais e intelectuais críticos — que desconfiam dessas respostas limitadas e chamam atenção para a dimensão estrutural da desigualdade ambiental, vinculada ao próprio modo de produção capitalista. É nesse horizonte que ganha força a perspectiva crítica, conforme observa o autor:

Ante esta abordagem conservadora da crise ecológica, os sujeitos sociais que procuram evidenciar a existência de uma relação entre a degradação ambiental e a racionalidade instrumental do capital são aqueles que não confiam no mercado como instrumento de superação da desigualdade ambiental e da promoção dos princípios do que se entenderia por justiça ambiental. (Acselrad, 2004, p. 24)

A justiça ambiental, portanto, não é apenas uma questão de redistribuição de infraestrutura, mas de reconhecimento das desigualdades históricas e do direito coletivo a um meio ambiente saudável, conforme previsto na Constituição Federal de 1988. Isso significa que discutir qualidade ambiental urbana é discutir também quem se beneficia das políticas públicas e quem é sistematicamente excluído delas.

Segundo Jesus (2021, p.12) “os navios tumbeiros aos atuais espaços negros marginalizados pelo planejamento urbano estatal (favelas, periferias, subúrbios, quebradas etc.), a população negra tem sido despojada de um direito básico, o acesso a saneamento”. Essa reflexão contribui ao integrar questões raciais ao olhar sociológico sobre a saúde ambiental e o saneamento, destacando que o déficit de acesso a direitos fundamentais, como água potável, coleta de lixo e esgoto sanitário, atinge desproporcionalmente a população negra no Brasil. Mais do que uma coincidência

geográfica, essa distribuição revela um padrão estrutural de exclusão que articula desigualdade racial e territorial. Dessa forma, conseguimos enxergar que os territórios marcados pela ausência não são fruto do acaso ou da ineficiência administrativa, mas de um projeto urbano que, ao longo do tempo, opera pela negação de direitos a determinados grupos sociais. Essa relação entre espaço e exclusão é historicamente construída e atualizada pelo planejamento urbano, como diz Bento (2002, p. 3) “a pobreza tem cor”, ressaltando que a desigualdade socioeconômica brasileira está intrinsecamente ligada à estrutura racial. Ou seja, a exclusão da população negra dos espaços de poder e decisão é uma forma silenciosa, porém persistente, de manter a desigualdade racial.

Essa perspectiva dialoga diretamente com a justiça territorial que, apesar de complexa e de difícil execução, envolve a busca pela equidade no acesso não apenas aos recursos ambientais, mas também ao espaço urbano, aos equipamentos públicos e às oportunidades de mobilidade, trabalho e lazer. Neste estudo, entende-se que a justiça territorial de acordo com Lee (2000:342 apud Lima, 2015 p.10) corresponde à:

aplicação dos princípios de justiça social às unidades territoriais. Como tal pode ser o princípio de aplicação das políticas territoriais. Não obstante, a justiça territorial deve ter em conta tanto as condições de geração de riqueza e bem-estar social, como sua distribuição, o que somente faz sentido dentro de um contexto particular de relações sociais.

O território não é neutro: ele reflete relações de poder e decisões políticas que, ao longo do tempo, reforçam padrões de segregação socioespacial. Na prática, a segregação socioespacial é o alicerce sobre o qual o racismo ambiental se sustenta, pois delimita onde a ausência do Estado é tolerada e onde ele se faz presente.

Essa lógica de exclusão está profundamente conectada à forma como o poder se territorializa na cidade. A distribuição desigual da infraestrutura urbana e ambiental no Brasil e no mundo revela dispositivos de controle que operam historicamente sobre corpos não-brancos e empobrecidos, ou seja, o espaço urbano é também um mecanismo de controle dos corpos. O poder, longe de ser apenas repressivo, “deve-se considerá-lo como uma rede produtiva que atravessa todo o corpo social muito mais do que uma instância negativa que tem por função reprimir” (Foucault, 2004, p. 8). O território se torna, nesse contexto, um campo de exercício de poder: as políticas urbanas e ambientais moldam onde é possível viver com dignidade e onde a precariedade é naturalizada. A governamentalidade urbana, nesse sentido, não apenas administra recursos e espaços, mas também decide quem vive, como vive e, em última instância, quem pode morrer.

Em escala global, observa-se que populações não-brancas, empobrecidas ou

geograficamente marginalizadas são sistematicamente expostas a condições ambientais degradantes, como ausência de saneamento básico, contaminação do ar e da água, insegurança habitacional e escassez de áreas verdes. Conforme Mbembe (2018, p. 18), “na economia do biopoder, a função do racismo é regular a distribuição da morte e tornar possíveis as funções assassinas do Estado”, a necropolítica urbana se manifesta na invisibilidade das favelas, no silêncio diante da contaminação das águas, na ausência de infraestrutura básica e na criminalização das resistências populares. Viver em determinadas áreas da cidade é, muitas vezes, sobreviver sob condições precárias impostas por um sistema que decide, com aparente neutralidade técnica, quem pode acessar o ambiente urbano em sua plenitude.

Nesse sentido, a justiça ambiental só se concretiza quando está articulada a um projeto mais amplo de desenvolvimento como liberdade, conforme propõe Amartya Sen. Para o autor, desenvolvimento não é apenas crescimento econômico, mas a ampliação das liberdades reais das pessoas — liberdade de viver com saúde, segurança, mobilidade e pertencimento. A ausência de infraestrutura básica, a degradação ambiental e a exclusão do processo de tomada de decisões são, portanto, restrições diretas à liberdade, e sua superação deve estar no centro das estratégias de planejamento urbano.

O debate sobre desenvolvimento representa uma virada fundamental na forma de compreender esse conceito. Em vez de se restringir a indicadores econômicos tradicionais, como o Produto Nacional Bruto (PNB) — cuja principal limitação está na ênfase exclusiva ao aspecto quantitativo da produção e da renda, sem considerar como esses resultados se traduzem em bem-estar, qualidade de vida ou redução das desigualdades —, Sen propõe uma redefinição do conceito, centrada na ampliação das liberdades reais que os indivíduos podem efetivamente exercer. Como explica Amartya Sen, na análise de Da Silva (2010, p.3):

Considerar o desenvolvimento como expansão das liberdades substantivas orienta a acção para os fins que tornam o desenvolvimento algo importante, mais do que para os meios que desempenhem papéis de relevo.

Eficácia e interligações

A liberdade é nuclear ao processo de desenvolvimento por duas ordens de razões:

1. Avaliação: a apreciação do progresso tem de ser feita em termos do alargamento das liberdades das pessoas;
2. Eficácia: a eficácia do desenvolvimento depende da acção livre das pessoas. O que as pessoas podem efetivamente realizar é influenciado pelas oportunidades económicas, pelas liberdades políticas, pelos poderes sociais e por condições de possibilidade como a boa saúde, a educação básica, e o incentivo e estímulo às suas iniciativas.

O desenvolvimento, nessa perspectiva, não é apenas crescimento econômico, mas a criação de condições concretas para que os indivíduos levem a vida que têm razões para valorizar.

Portanto, ao discutir esses conceitos – racismo ambiental, justiça ambiental, justiça territorial, necropolítica, e desenvolvimento como liberdade – no contexto da qualidade ambiental urbana é ampliar a lente de análise para além do visível. É compreender que os territórios falam, resistem e carregam marcas de processos históricos que precisam ser reconhecidos e enfrentados. O reconhecimento do racismo ambiental como elemento constitutivo da paisagem urbana é um passo fundamental para transformar o planejamento em uma prática comprometida com a equidade, e não com a reprodução de privilégios. É também afirmar que a cidade justa não será fruto apenas de decisões técnicas, mas de um engajamento político com as lutas por dignidade, reparação e direito à vida.

2.3 Planejamento Urbano Sustentável e Direito à Cidade

A trajetória do planejamento urbano, em sua forma moderna, nasce no século XIX e se consolida no século XX como resposta às transformações impostas pela industrialização e pelo crescimento acelerado das cidades. Leonardo Benevolo (1983), indica que a urbanização moderna surge como tentativa de organizar o caos urbano trazido pela Revolução Industrial, mas também como forma de disciplinar corpos e territórios. “Este modelo tem um sucesso imediato e duradouro: permite reorganizar as grandes cidades europeias [...], fundar as cidades coloniais em todas as partes do mundo, e ainda influencia de maneira determinante a organização das cidades em que vivemos hoje” (Benevolo, 1983, p. 573). O planejamento urbano, nesse período, assume um caráter funcionalista e normativo, voltado a resolver problemas sanitários, de circulação e de habitação. É nesse contexto que surgem figuras como Le Corbusier, que, ao propor a “cidade funcional”, defendeu o ordenamento urbano baseado em setores separados (habitar, trabalhar, circular, recrear). Segundo Le Corbusier (1993, p.62) “procura-se-á, é claro, a eficiência. Porém a eficiência só poderá ser definida em função de um *a priori*. Esse *a priori* não é aqui a glorificação das técnicas, mas ao contrário, sua colocação a serviço e em favor dos homens”. Sua visão é consolidada na Carta de Atenas (1933), documento do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), que se torna referência para a urbanização no século XX, marcando o urbanismo moderno com ideais de racionalização, verticalização e zoneamento rígido.

Entretanto, essa abordagem técnica e universalista logo mostrou seus limites. Ao privilegiar a eficiência funcional, a Carta de Atenas desconsiderou as dimensões humanas, sociais e culturais da vida urbana. Jane Jacobs (2011), denuncia a incapacidade do urbanismo moderno de compreender a vitalidade das ruas e o papel das interações comunitárias, já que, “os teóricos do planejamento urbano moderno convencional têm confundido constantemente os problemas das cidades com problemas de simplicidade elementar e de complexidade desorganizada e têm tentado analisa-las e trata-las dessa maneira” (Jacobs, 2011, p.478). Essa crítica abre caminho para uma nova abordagem no pensamento urbanístico mundial, abrindo espaço para concepções mais sensíveis à diversidade social e ao cotidiano urbano. Posteriormente, autores como David Harvey (2005) aprofundam essa crítica ao demonstrar que a cidade moderna foi estruturada sob a lógica do capital, produzindo espaços de exclusão e desigualdade, o que exige repensar o direito à cidade como um direito coletivo de transformação social.

O debate sobre o direito à cidade emerge como um dos eixos centrais da reflexão crítica sobre os processos de urbanização contemporâneos. Formulado por Lefebvre (2001, p.7), “o direito à cidade, isto é, à vida urbana, condição de um humanismo e de uma democracia renovados”, ou seja, é o direito de todos os habitantes de participar da produção do espaço urbano, rompendo com a lógica centralizadora e mercantil da urbanização capitalista. O conceito ultrapassa a simples garantia de acesso aos serviços urbanos: ele reivindica a cidade como espaço coletivo, produzido socialmente, no qual todos os habitantes devem ter a possibilidade de participar ativamente das decisões que moldam sua vida cotidiana. Trata-se, portanto, de um direito não apenas de habitar, mas de apropriar-se, transformar e usufruir dos espaços urbanos de forma democrática e justa. Essa perspectiva é fundamental para o presente estudo, pois evidencia que a análise da qualidade ambiental urbana não pode se restringir a indicadores técnicos, mas deve incorporar a dimensão política e social, compreendendo como diferentes grupos vivenciam, disputam e reivindicam a cidade em meio às desigualdades históricas e territoriais.

No Brasil, a experiência urbanística foi marcada por uma recepção tardia e desigual dessas correntes internacionais. O planejamento inspirado no urbanismo moderno chegou com força a partir da década de 1930, influenciado pela ideologia da modernização e pelo fortalecimento do Estado varguista. Projetos de grandes avenidas, zoneamentos rígidos e a verticalização de bairros centrais em cidades como São Paulo e Rio de Janeiro revelam essa influência. Contudo, esse modelo nunca alcançou a totalidade

da população, como ressalta Maricato (2015, p. 12), “só mora bem e tem direito à cidade quem pode pagar”. Enquanto áreas centrais recebiam investimentos, milhões de brasileiros eram empurrados para periferias e ocupações informais, revelando o caráter seletivo do planejamento urbano nacional.

Com a Constituição Federal de 1988 e o Estatuto da Cidade (2001), o Brasil ganha marcos legais que reconhecem a função social da propriedade e o direito coletivo ao território. Ter esse avanço é muito importante para o reconhecimento do direito à cidade, o que acaba aproximando o Brasil das pautas globais da reforma urbana. Contudo, na prática, a implementação do Estatuto foi limitada por disputas políticas e pela captura do planejamento urbano pelos interesses do mercado imobiliário e financeiro. Assim, como observa Maricato (2015, p.14):

De qualquer forma tudo isso aqui, seja favela, seja loteamento ilegal, faz parte desse processo de construção da cidade que é próprio de um país que não é do capitalismo central. O que significa? É uma força de trabalho barata que constrói na periferia suas próprias moradias, sem lei, nos fins de semana. Parte da reprodução da força de trabalho, a moradia, é retirada do salário. Por isso dizemos que se trata de um país de industrialização de baixos salários à qual corresponde a urbanização de baixos salários.

E o que isso significa? Conforme Maricato (2015, p.14-15):

O Estado não tem controle sobre uso e ocupação do solo mas significa também que o urbanismo formal, esses das leis do parcelamento do solo, dos planos diretores, desconhecem muito essa realidade. Às vezes o plano diretor nem desconhece, mas a lei de zoneamento, com certeza, desconhece. Ou seja, trabalhamos com um modelo das “ideias fora do lugar”. Trabalhamos sempre com aquele modelo que vem [...] de um país mais avançado.

Assim, a urbanização brasileira consolidou-se como desigual, combinando avanços normativos com a permanência da segregação socioespacial.

A crítica à insustentabilidade desse modelo reforça a necessidade de pensar o planejamento urbano de forma integrada à questão ambiental. Por isso, como já destacado anteriormente, a qualidade ambiental urbana deve ser analisada em sua dimensão sistêmica, envolvendo tanto indicadores objetivos (arborização, saneamento, mobilidade, drenagem) quanto percepções subjetivas dos moradores. Esse olhar amplia a noção de sustentabilidade ao evidenciar que não basta “embelezar” ou modernizar áreas centrais: é preciso garantir condições de vida dignas a todos os habitantes.

A partir das reflexões apresentadas por Maricato (2015), compreende-se que planejar cidades não é apenas gerir territórios: é garantir liberdades reais às pessoas, como o direito à moradia digna, à mobilidade, ao saneamento, ao lazer e à saúde. A

sustentabilidade urbana só terá sentido quando traduzida em justiça socioespacial e em condições concretas de dignidade para todos os cidadãos.

3 CARACTERIZAÇÃO DAS ÁREAS DE ESTUDO

3.1 O Peso da Modernidade em São Luís

A história da urbanização de São Luís revela um processo marcado por contrastes, descontinuidades e escolhas que nem sempre privilegiaram a coletividade. Ao longo do século XX, a cidade experimentou uma expansão acelerada que combinava, de um lado, o crescimento populacional impulsionado por fluxos migratórios e transformações econômicas e, de outro, projetos urbanísticos que buscavam organizar esse crescimento, mas que muitas vezes reforçaram desigualdades espaciais já existentes.

O processo de urbanização de São Luís evidencia a coexistência de dois modelos distintos: o tradicional, ligado às heranças da colonização e à consolidação de funções administrativas e comerciais, e o modernista, marcado pela intervenção planejada do Estado e pela lógica desenvolvimentista. Essa dualidade expressa a forma desigual como o espaço urbano foi produzido, refletindo tanto as necessidades da população quanto os interesses econômicos e políticos que conduziram a cidade ao longo do tempo. Para que possamos compreender esse processo de urbanização à luz dos fatores econômicos, populacionais e político-administrativos, o trabalho de José Reinaldo Ribeiro Júnior (1999), se torna fundamental. O autor mostra como o crescimento de São Luís, especialmente a partir da segunda metade do século XX, esteve profundamente associado às transformações no campo econômico, como a implantação de grandes projetos industriais e de infraestrutura, e às mudanças político-administrativas que redefiniram a gestão urbana.

Podemos dividir o “traçado tradicional” em quatro fases principais, no primeiro momento, entre 1615 e 1750, o urbanismo de São Luís nasce sob a lógica da ocupação portuguesa após a expulsão dos franceses. O traçado ortogonal, associado ao engenheiro Francisco Frias de Mesquita, obedecia a princípios militares e geométricos, sendo adaptado à topografia irregular da ilha. Nesse estágio, a cidade ainda não apresentava dinamismo econômico, assumindo funções essencialmente políticas e militares. A lentidão no povoamento e a predominância de militares, religiosos e artífices caracterizam um espaço que mais se aproximava de um acampamento estratégico do que de um núcleo urbano pulsante.

O segundo período, de 1750 a 1820, corresponde ao primeiro surto de crescimento, impulsionado pela criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (CGGPM: 1755 - 1777). A cidade, até então periférica, transforma-se em entreposto comercial estratégico, integrando-se ao circuito colonial de exportação de produtos como

arroz, couros e, sobretudo, algodão. Segundo Ribeiro Junior (1999, p. 62):

[...] ponto de chegada e partida de mercadorias vindas de além-mar e do *hinterland*, respectivamente. Um entreposto da conquista lusitana, onde os rios caudalosos procuravam o seu encontro. Passagem para o mar. Para se penetrar ou sair do interior maranhense, São Luís se punha como elo.

Como resultado dessas transformações, São Luís vivenciou seu primeiro grande salto demográfico. De uma população pouco superior a mil habitantes em 1720, a cidade passou a reunir cerca de 16.580 pessoas em 1788, revelando o impacto direto das mudanças implementadas ao longo do século XVIII. A partir desse cenário, podem ser observadas duas consequências marcantes no processo de construção da cidade. A primeira, “eleva e diversifica a população e produz a concentração das atividades econômicas, [...] provocando a “[...] valorização dos chãos urbanos, pelo menos nas áreas sob influência das atividades produtivas.” (Mota; Mantovani apud Burnett, 2008, p. 120). A segunda consequência, foi a mudança nas dimensões dos lotes urbanos. Para abrigar construções maiores, o traçado da cidade deixou de seguir um padrão regular e passou a apresentar grande diversidade de tamanhos, assim, essa heterogeneidade acabou se tornando característica marcante da formação dos bairros em São Luís.

Esse cenário de prosperidade intensificou o adensamento urbano, valorizou o porto e promoveu a expansão do traçado original. É nesse contexto que emergem os sobrados azulejados e mirantes, símbolos da verticalização associada à especulação fundiária e à concentração de riquezas, mas também expressão de um modelo excludente que assentava sua base no trabalho escravizado.

Entre 1820 e 1900, a cidade experimenta uma consolidação de sua centralidade econômica, com destaque para o parque têxtil. O tecido urbano manteve a regularidade herdada do século XVII, mas a ocupação ganhou diversidade tipológica, permitindo que diferentes estratos sociais compartilhassem os mesmos bairros. O Código de Posturas de 1866 desempenhou papel crucial ao normatizar construções e preservar a ambiência arquitetônica, reafirmando a arquitetura como elemento estruturador da identidade urbana. Apesar disso, esse modelo não significava igualdade: o espaço continuava organizado segundo hierarquias de classe, em que as tipologias residenciais refletiam claramente a posição social dos habitantes. A expansão territorial de São Luís encontrava limites impostos tanto pela própria geografia, marcada pelos rios Anil e Bacanga, quanto pelas condições econômicas, já que grande parte da população não tinha acesso nem à terra nem aos serviços urbanos disponíveis.

Por fim, de 1900 a 1965, São Luís atravessa um período de estagnação econômica, já que os investimentos nacionais se concentravam no Sudeste. Paradoxalmente, essa falta de dinamismo contribuiu para a preservação de um vasto acervo arquitetônico, ainda que por inércia. A intervenção federal de 1936 trouxe obras de modernização pontuais, como o alargamento de vias centrais, mas que não alteraram de modo radical o conjunto colonial. “estas iniciativas representam, também, a intervenção clássica do poder público que busca retomar o crescimento urbano a partir da renovação dos espaços públicos com implementação de melhoria na infra-estrutura e nos serviços.” (Burnett, 2008, p. 129).

Já no final da década de 1950, o Plano de Expansão de Ruy Mesquita introduziu concepções modernistas de segregação de funções urbanas, apontando para um futuro em que a cidade se alinharia aos ideais do urbanismo funcional.

Apresentando-se a parte central da cidade com ruas estreitas e topografia acidentada, de difícil circulação para o tráfego, o crescimento em altura deve ser evitado para não provocar congestionamento, confusão, insegurança e, conseqüentemente, desvalorização dos imóveis [...] O crescimento em expansão, com a finalidade de descentralizar a cidade e, por conseguinte, a circulação de veículos, é o mais recomendado e é ilimitado. (Mesquita, 1958, apud Burnett, 2008 p. 131).

A trajetória da urbanização tradicional de São Luís revela uma cidade que cresceu lentamente, guardando a marca do período colonial e as transformações impostas pelos ciclos econômicos. Esse modelo, que produziu tanto permanências quanto contradições, pavimentou o caminho para a chegada de uma nova fase.

A urbanização modernista em São Luís surge, a partir da segunda metade do século XX, como uma ruptura em relação ao modelo tradicional que marcou a cidade por mais de trezentos anos. Diferente do urbanismo colonial — de ruas estreitas, quarteirões regulares e fachadas alinhadas — o modernismo introduziu uma lógica baseada no fordismo e no desenvolvimentismo que orientou as cidades brasileiras a partir da década de 1970. Esse novo padrão buscava eficiência e funcionalidade, mas, ao mesmo tempo em que prometia progresso, acentuou desigualdades sociais e fragilidades ambientais.

O Plano de Expansão Urbana de São Luís, elaborado por Ruy Mesquita (1958), surge nesse contexto como uma das primeiras tentativas sistematizadas de projetar a cidade para além do seu núcleo histórico. Conforme O guia de São Luís (2008, p.291): “os novos territórios além da ponte [...] representam uma ruptura com o traçado urbano e o modo de vida tradicional do ludovicense, a Cidade Nova”. Mesquita defendia um urbanismo funcional, pautado na racionalização da malha urbana e na abertura de novas

vias, inspirado por influências modernistas presentes em boa parte do urbanismo latino-americano do período. Foi nesse momento que Mesquita apresentou à cidade de São Luís a sua proposta inaugural de planejamento urbano:

Apresentando-se a parte central da cidade com ruas estreitas e topografia acidentada, de difícil circulação para o tráfego, o crescimento em altura deve ser evitado para não provocar congestionamento, confusão, insegurança e, conseqüentemente, desvalorização dos imóveis [...] O crescimento em expansão, com a finalidade de descentralizar a cidade e, por conseguinte, a circulação de veículos, é o mais recomendado e é ilimitado. (MESQUITA, 1958, p. 2).

A primeira fase, entre 1965 e 1980, foi marcada por grandes obras de infraestrutura, como as pontes sobre o Rio Anil e a barragem do Bacanga, que deslocaram o eixo de crescimento da cidade e multiplicaram seu perímetro urbano.

A figura 2 apresenta a sobreposição de dois períodos distintos da cidade de São Luís: em preto, o traçado urbano de 1950, e em bege, a configuração territorial de 2025. Essa comparação permite visualizar as mudanças significativas no espaço urbano, especialmente as intervenções que buscaram aproximar o Centro Histórico das áreas litorâneas da ilha, antes acessíveis apenas por estradas precárias e por vias marítimas. O antigo desejo de encurtar distâncias começou a se concretizar com a abertura de novas ligações viárias que transformaram não apenas o desenho da cidade, mas também seu eixo de crescimento. Dentre essas mudanças, destaca-se a construção da ponte Newton Bello (1968) ou ponte do Caratatiua (seta roxa na figura), a primeira sobre o Rio Anil. Sua implantação marcou uma ruptura no isolamento físico do Centro em relação ao litoral, abrindo passagem para áreas até então de difícil acesso. Essa obra inaugurou um novo ciclo de expansão urbana, pavimentou o caminho para outras intervenções de maior escala e “anos mais tarde ela possibilitaria a construção dos primeiros grandes conjuntos residenciais da cidade - IPASE, Maranhão Novo e COHAMA” (Burnett, 2008, p. 133).

Em seguida a criação do aterro do Bacanga, em laranja na figura, que simboliza um marco de modernização da capital e de reorientação do seu eixo de crescimento.

Figura 2 - Sobreposição do mapas no Centro de São Luis em 1950 (preto) e 2025 (bege)



Fonte: Jorge 1950, adaptação do autor (2025)

O aterro do Bacanga foi concebido como uma solução estratégica para aproximar o centro histórico do Porto do Itaqui, reduzindo a distância entre ambos de 36 km para apenas 9 km. O empreendimento envolvia não apenas a construção do aterro como ligação viária, mas também a implementação da Barragem do Bacanga (seta verde na figura), inicialmente projetada para abrigar uma usina maremotriz, ideia que acabou não sendo concretizada, restando apenas a barragem como infraestrutura de armazenamento de água.

Por fim, destaca-se a ponte Governador José Sarney (1970) ou Ponte do São Francisco (Seta vermelha), que se consolidou como ponto-chave na articulação entre o Centro Histórico e a zona litorânea. Sua construção não apenas encurtou o tempo de deslocamento, mas também simbolizou a integração definitiva da cidade ao seu litoral, possibilitando a expansão em direção às áreas de maior valorização imobiliária.

A sequência dessas obras, mostra como o urbanismo modernista em São Luís esteve profundamente ligado à ideia de grandes intervenções para encurtar distâncias e abrir novas frentes de ocupação. Se, por um lado, essas obras representaram avanços em termos de conectividade e crescimento urbano, por outro, revelam o predomínio de um modelo de planejamento que priorizou a circulação viária e os interesses econômicos em detrimento da infraestrutura social e da qualidade ambiental. É justamente nesse ponto que a análise crítica se torna essencial para compreender os desdobramentos atuais das

desigualdades socioespaciais na capital maranhense.

O processo de modernização urbana de São Luís esteve diretamente associado à implantação de grandes projetos nacionais, que transformaram a dinâmica econômica e reforçaram pressões sobre o espaço urbano:

A decisão nacional de implantar em São Luís, grandes ‘projetos especiais’ tais como a fábrica de alumínio da Alumar, o porto exportador do Itaqui e a ferrovia Carajás, da Companhia Vale do Rio Doce – que atraíram inúmeras empresas prestadoras de serviços –, contribuíram para consolidar a idéia de uma iminente explosão habitacional e levaram a Prefeitura a preocupar-se com a organização do espaço urbano. (Burnett, 2008, p. 134)

A partir da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU), o Plano Diretor de 1977, elaborado por Wit-Olaf Prochnik, Arquitetura e Planejamento S.L.C. — um escritório do sul do país — zonificou o território de forma rígida, decretando, na prática, onde cada classe social deveria habitar. As áreas litorâneas foram destinadas às elites, enquanto as camadas populares foram empurradas para conjuntos habitacionais periféricos, as chamadas cidades-dormitório. O pesado investimento em avenidas largas e rodoviárias reforçou a prioridade do automóvel, ainda que serviços básicos permanecessem ausentes em muitas dessas áreas.

Na segunda fase, de 1980 a 2000, o país atravessava uma crise econômica, ao mesmo tempo em que São Luís consolidava grandes enclaves industriais, como Alumar, Itaqui e Carajás. É nesse cenário que o Renascença II se transforma em símbolo do urbanismo modernista, especialmente após a inauguração do Tropical Shopping, que atraiu forte especulação imobiliária. O Plano Diretor de 1992 ampliou os gabaritos, passando de oito para até quinze pavimentos e consolidou a verticalização acelerada. O bairro, contudo, tornou-se monofuncional — majoritariamente residencial e comercial — e desconectado do restante da malha urbana, reforçando a fragmentação espacial típica do modelo modernista.

As características espaciais dessa urbanização aprofundaram o contraste com o passado colonial. No lugar de ruas vivas e alinhadas, surgiram lotes centralizados e recuados, cercados por muros, criando uma paisagem monótona, fragmentada e excludente. Os espaços públicos foram drasticamente reduzidos, representando pouco mais de um quarto da área urbanizada no Renascença II e passaram a ser planejados para o fluxo de veículos, e não para as pessoas. A promessa de modernidade resultou em áreas abertas, mas desarticuladas, que dificultam a circulação a pé e esvaziam a vida comunitária.

O quadro a seguir sistematiza esses períodos, ressaltando os fatores populacionais, econômicos, políticos e espaciais que estruturaram a formação urbana ludovicense e ainda influenciam suas dinâmicas atuais:

PERÍODOS		FATORES			
		Populacionais - Socioculturais	Econômicos - Financeiros	Políticos - Administrativos	Locacionais e Espaciais
URBANIZAÇÃO TRADICIONAL	1615 A 1750	Início e consolidação da ocupação portuguesa	Núcleo urbano sem funções econômicas significativas	Cidade de conquista, base para penetração no interior	Implantação do forte francês e traçado de Frias de Mesquita
	1750 A 1820	Empresas estrangeiras e migração açoriana	Cia. Geral do Comércio e a produção algodoeira	Alternância com Belém como Capital da província	Valorização da Praia Grande e expansão do traçado de Frias
	1820 A 1900	Baixo crescimento populacional e divisão social do espaço	Expansão industrial e consolidação do parque têxtil	Independência do Brasil e Maranhão Capital da província	Pólos industriais de urbanização e os códigos de posturas
	1900 A 1965	Novos pólos no interior do Estado e baixo crescimento populacional	Estagnação econômica e integração à economia nacional	Governo republicano e a Intervenção de Paulo Ramos	Renovação do centro e plano de expansão de Ruy Mesquita
URBANIZAÇÃO MODERNISTA	1965 A 1980	A migração como principal fator de crescimento populacional	O BNH e os grandes projetos nacionais em São Luís: Alumar/CVRD	Governo José Sarney, modernização administrativa e Governo militar	Novo eixo de expansão, agregação territorial e PD 1977
	1980 A 2000	Migração interna rural e ocupação ilegal de áreas urbanas	Suspensão de financiamentos e carência de recursos privados	Democratização e eleições municipais	Consolidação dos Pólos residenciais de alta e baixa renda

Quadro 1- Urbanização de São Luís

Fonte: Burnett (2008)

Do ponto de vista crítico, trata-se de um modelo de baixa sustentabilidade. O crescimento disperso e fragmentado implicou consumo excessivo de solo e recursos, com altos custos e baixa eficiência. A verticalização acelerada deixou inúmeros vazios urbanos, conferindo à cidade a imagem de um espaço inacabado. A monofuncionalidade reforçou a dependência do automóvel, enquanto a rápida mudança de gabaritos comprometeu a ventilação e a privacidade de edifícios mais antigos. Assim, ainda que o plano tenha apontado diretrizes para a expansão urbana, não foi capaz de responder à pressão por moradia popular, o que contribuiu para a proliferação de ocupações informais em áreas periféricas e ambientalmente frágeis.

3.2 Do Bairro Planejado ao Território Periférico: São Francisco

A inauguração da Ponte Governador José Sarney — a conhecida Ponte do São Francisco — mudou de forma definitiva o rumo da expansão urbana de São Luís. “A construção da ponte do São Francisco marca um início da expansão de interligação viária.” (Burnett, 2008, p. 133), mais do que aproximar o Centro Histórico das áreas

litorâneas, ela abriu caminho para que novos bairros ganhassem centralidade no processo de crescimento da cidade. Foi a partir dessa ligação que o fluxo em direção ao bairro do São Francisco se intensificou, e, em meio a essa expansão, a Ilhinha surgiu como resultado da ocupação desordenada de sua área vizinha. Já a Península da Ponta d'Areia, conectada pelo mesmo eixo, seguiu outro caminho, desde sua idealização pensada para abrigar um bairro de alto padrão, marcado pela valorização imobiliária e pela verticalização. Esses dois territórios, formados sob lógicas tão distintas, carregam até hoje as marcas das desigualdades que atravessam a capital maranhense.

Figura 3- Recorte do Jornal do Maranhão sobre a Ponte do São Francisco



Fonte: Clevisgas (1970, p. 8)

O discurso jornalístico ressaltava que a construção da ponte significava muito mais do que a simples ligação física sobre o Rio Anil. Tratava-se de um gesto simbólico, um "salto para a modernidade", que prometia encurtar distâncias, facilitar deslocamentos e reconfigurar a dinâmica urbana. O texto destacava que a obra conectaria "a cidade de Lá Ravardiére com a vilinha de São Francisco, fundada a uns oito anos atrás, no dia 31 dêste" (Clevisgas, 1970, p. 8), evidenciando o simbolismo dessa ligação. O artigo ainda

encerrava com informações técnicas, ressaltando elementos de infraestrutura como iluminação pública, passagem para cabos de alta tensão e sistema de tubulação de água, aspectos que evidenciam o caráter moderno atribuído à intervenção.

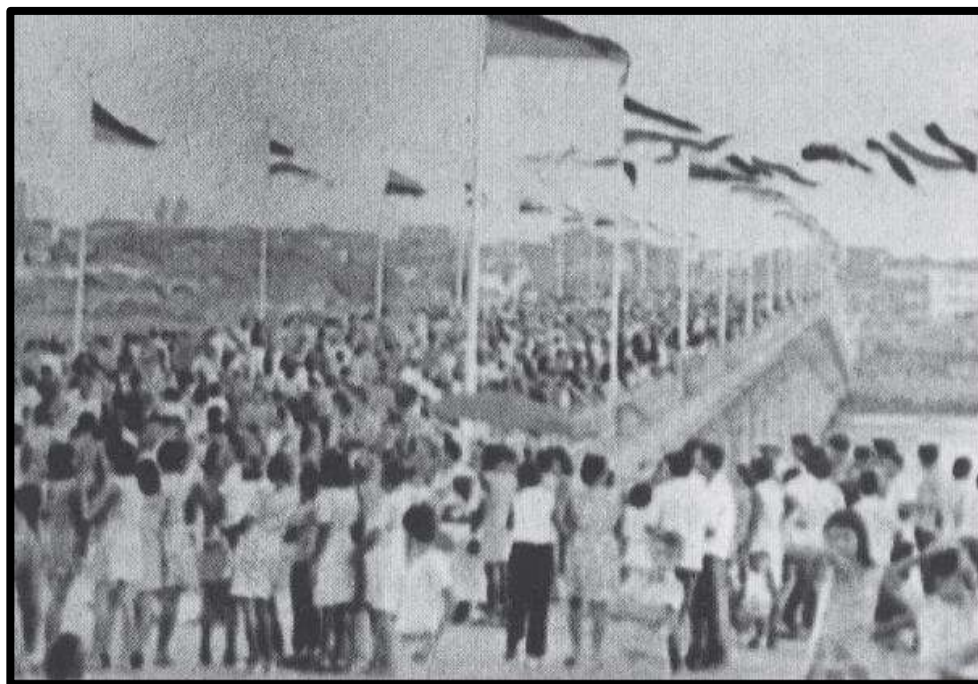
Essa ponte, no entanto, não se limitava a aproximar territórios: ela dialogava diretamente com uma história mais antiga, que remonta ao século XVII. Em 1615, após o confronto que resultou na expulsão dos franceses, ergueu-se a Fortaleza de São Francisco para reforçar a defesa da cidade. O episódio foi lembrado como símbolo de vitória e pacificação, razão pela qual a área passou a ser associada a São Francisco, o santo padroeiro da paz, origem do nome que o bairro carrega até hoje. É a partir dessa herança simbólica e obras de modernização, que se constrói a história da urbanização do bairro São Francisco, território-chave para compreender as transformações socioespaciais da Ilhinha.

A partir do eixo de expansão norte, São Luís passou a registrar a formação de novos bairros planejados para abrigar a população de classe média. Foi nesse contexto que surgiram o São Francisco, o Basa e o Renascença, que rapidamente se consolidaram como áreas nobres da cidade e revelaram uma mudança significativa na lógica de ocupação urbana. No caso do São Francisco, o terreno plano, logo após a travessia da ponte, favoreceu a construção de residências e edifícios comerciais, estimulando seu rápido crescimento. “Com a construção da ponte, os moradores que ocupavam o núcleo central do bairro foram indenizados pelo Estado para deixarem a área” (Pereira Filho, 2020, p.135) e assim, o espaço que originalmente era ocupado por uma colônia de pescadores, passa a dar lugar à abertura onde hoje é a Avenida Castelo Branco, transformada em um importante eixo viário. Pouco tempo depois, foram abertas novas conexões viárias, entre elas a Avenida Maestro João Nunes, atualmente conhecida como Avenida Ana Jansen, integraram o bairro à Ponta d’Areia e contribuíram para a criação de marcos urbanos, entre eles a Lagoa da Jansen.

Essa trajetória evidencia que o processo de urbanização da área esteve profundamente vinculado a intervenções estruturais que promoveram valorização imobiliária e reorganização do território, redefinindo usos, funções e perfis socioeconômicos. No entanto, ao deslocar o olhar para o presente, observa-se que, embora o bairro São Francisco tenha se consolidado como uma área estruturada e valorizada, as desigualdades socioespaciais permanecem evidentes em seu entorno imediato. A Ilhinha, inserida nesse contexto, revela como os benefícios dessas transformações não se distribuíram de forma equitativa, mantendo condições urbanas mais reduzidas e acesso

limitado a infraestrutura e serviços. Dessa forma, o que outrora foi concebido como símbolo de modernidade e integração urbana também evidencia, na contemporaneidade, os limites desse modelo de desenvolvimento, marcado por contrastes e pela persistência de desigualdades no espaço urbano.

Figura 4 - A inauguração da ponte do São Francisco, São Luís e a travessia a pé da população.



Fonte: Barros (2011, apud Burnett, 2008).

Com a valorização imobiliária da década de 1980, o São Francisco se consolidou como bairro de classe média, marcado pela presença de residências e prédios comerciais. A área manteve parte das características do urbanismo tradicional, com malha ortogonal e predominância de construções unifamiliares, especialmente em sua ligação com o bairro Renascença, que surgiu como expansão direta do São Francisco.

Na escala local ou pontual tem força de centro ou de comando. Polariza os aglomerados e núcleos urbanos inferiores e periféricos, compreendidos aqui como do entorno ou *hinterland* do sítio original, independentemente da classe socioeconômica e da característica morfofisiológica que o integra, a saber, os conjuntos habitacionais, como o Jardim São Francisco, o Sítio Campinas-Basa, o Residencial Ana Jansen e o próprio Renascença, além dos aglomerados urbanos constituídos a partir de processos de ocupações ilegais ou de loteamentos baratos, a saber, a Ilhinha, o Morrinho, o Buriti e os núcleos urbano-marginais de influência da Laguna da Jansen, cujas seletividades, mobilidades e assentamentos ocorreram por conta da pressão centrífuga ao core exercida com a participação do capital incorporador, que é principal articulador e controlador desse processo e integrado por proprietários de residências, terras e negócios, corretores e imobiliárias, indústrias da construção civil e similar, instituições financeiras e o próprio governo. (Pacheco, 2010, p. 6)

Do ponto de vista do planejamento urbano, o Plano Diretor de 1974 classificou o São Francisco como zona residencial (ZR-2), destinando-o majoritariamente à moradia. Ainda assim, sua proximidade com o litoral e a abertura de grandes avenidas aceleraram o adensamento e reforçaram a segregação socioespacial em torno do bairro. Hoje, o São Francisco se caracteriza por um tecido urbano com “uma tradição na ocupação da urbanização modernista da cidade” (Burnett, 2008, p. 209), marcado por muros altos e portões de garagem que expressam tanto a valorização imobiliária quanto a fragmentação social. Junto à Ponta d’Areia e ao Renascença, integra o conjunto de bairros litorâneos apropriados pelas camadas mais favorecidas da população após os novos rumos traçados pelo Plano Diretor de 1974.

A urbanização do São Francisco, marcada pela modernização e valorização imobiliária, gerou efeitos contraditórios: enquanto se firmava como polo de serviços e de moradia de classe média, também impunha pressões que resultaram na ocupação de áreas marginais por populações de baixa renda. Nesse processo, famílias deslocadas ocuparam terrenos de várzea, espaços inicialmente desvalorizados e considerados impróprios para edificações. Dessa dinâmica nasceu a Ilhinha, um território periférico, funcionalmente dependente do São Francisco, mas que, ao mesmo tempo, representa um espaço de resistência socioespacial diante da exclusão urbana. A história da Ilhinha, portanto, não pode ser dissociada da trajetória do São Francisco: compreender a valorização e a seletividade do bairro planejado é essencial para entendermos como se estruturou a ocupação marginal vizinha.

3.2.1 Do Bairro Planejado ao Território Periférico: Ilhinha

A Ilhinha é uma das expressões mais visíveis das contradições urbanas de São Luís. Situada dentro do espaço do bairro do São Francisco, tornou-se um ponto central de análise porque concentra, em poucos quarteirões, um contraste marcante com a vizinha Península: de um lado, a verticalização de alto padrão; de outro, a luta cotidiana de uma comunidade formada a partir da exclusão e da resistência.

A Ilhinha se consolidou como resultado da segregação produzida no núcleo do São Francisco. Sua ocupação ocorreu em áreas de baixa valorização, conhecidas como vaza, terrenos alagadiços e de pouca atratividade para o mercado imobiliário. Com o passar dos anos, a Ilhinha deixou de ser um espaço marcado apenas pela ocupação provisória e passou a se firmar como parte integrante do tecido urbano de São Luís. “As habitações, inicialmente precárias e construídas com materiais como palha, madeira e

papelão, foram progressivamente substituídas por casas de taipa e, posteriormente, de alvenaria.” (Nunes; Goulart; Matos, 2025, p. 28) Essa trajetória de transformação habitacional traduz a resistência e a capacidade de organização dos moradores, que, mesmo diante de limitações, buscaram melhorar suas condições de vida.

Ainda na década de 1980, projetos habitacionais como o PROMORAR chegaram a propor moradias populares no local, mas não tiveram continuidade, o projeto foi uma “[...] iniciativa governamental que não logrou êxito, sendo os lotes, posteriormente, cadastrados em nome daqueles segmentos populacionais socioeconomicamente carentes do núcleo central do bairro [...]” (Pacheco, 2001, p.8). Com isso, o espaço acabou sendo ocupado de forma espontânea por famílias carentes, algumas oriundas do próprio São Francisco e outras vindas de diferentes pontos da cidade.

O início da ocupação foi marcado por dificuldades e resistência. Relatos apontam que as primeiras moradias, construídas em forma de palafitas sobre a área alagadiça, chegaram a ser destruídas pela ação policial, que utilizava motosserras para derrubar as estruturas. De acordo com Osmar Gomes, em entrevista para Patrícia Cunha (2018), o antigo morador da Ilhinha, explica essa situação:

Eu morava na palafita, foi logo que começou a ser desbravada a Ilhinha. Sou um dos fundadores. As casas eram erguidas à noite. Durante o dia a polícia, então comandada pelo Sargento Silva, derrubava, e a gente se escondia dentro da igreja. Chegamos a ser presos várias vezes. A comunidade ia para a porta das delegacias e nós conseguíamos ser liberados por conta de estarmos nessa luta pela moradia.

Mesmo marginalizada, a Ilhinha manteve estreita dependência em relação ao São Francisco. Sem equipamentos de centralidade próprios, como escolas, hospitais ou feiras, os moradores recorreram aos serviços do bairro vizinho para atender necessidades básicas. As condições de vida eram precárias: iluminação improvisada com postes de madeira e a necessidade de buscar água por meio de baldes no bairro vizinho, o São Francisco e assim, “evidenciando desde o início uma relação de dependência com outras localidades” (Martins, 2018, p. 86). Aos poucos, com organização comunitária, foram conquistadas melhorias como energia elétrica, ruas pavimentadas em trechos e escolas, mas sempre em ritmo mais lento.

A identidade do lugar se construiu a partir do uso social do espaço. Inicialmente conhecido como “campo da Ilhinha”, onde eram realizadas competições esportivas, passou a ser chamado apenas de Ilhinha à medida que novas famílias se instalavam. Apesar da proximidade geográfica com bairros de classe média e alta, a Ilhinha sempre

esteve marcada pela segregação física e social.

Ainda hoje, a Ilhinha mantém traços de sua origem como assentamento informal. Grande parte das casas não tem título de propriedade e ainda encontramos construções em madeira, com gabarito baixo e alta densidade populacional. Essa configuração gera problemas de ventilação, insolação e saneamento, agravados pela falta de áreas verdes e de espaços públicos. Reconhecendo essa realidade, o Plano Diretor de 1992 – em vigor na época – classificou a área como Zona de Interesse Social (ZIS), destacando sua especificidade dentro do tecido urbano de São Luís.

A Lei Municipal nº 3.255/1992 – atualmente em processo de revisão – instituiu as Zonas de Interesse Social (ZIS), criadas para permitir padrões especiais de uso e ocupação do solo. O objetivo era possibilitar a regularização fundiária e urbanística de assentamentos já consolidados ou reservar áreas para habitação de famílias de baixa renda. Conforme Plano Diretor nº 7.122/2023, em vigor define:

Art. 192 As Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) são áreas ocupadas por habitações subnormais e loteamentos irregulares de baixa renda ou áreas onde haja concentração de imóveis desocupados ou deteriorados, e vazios urbanos dotados de infraestrutura com potencial de implantação de lotes urbanizados e/ou novas moradias populares.

Art. 193 São objetivos das Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS):

I - estabelecer condições especiais para a regularização fundiária de assentamentos subnormais e ampliar a oferta de moradia;

II - estimular a permanência da população de baixa renda das áreas regularizadas e/ou beneficiadas com investimentos públicos. (São Luís, 1992, p. 33).

A figura a seguir representa o zoneamento urbano no entorno da Lagoa da Jansen, destacando a inserção da Ilhinha nas Zonas de Interesse Social (ZIS 1 e ZIS 2). Em amarelo e vermelho, estão delimitadas as áreas classificadas como ZIS, evidenciando o reconhecimento institucional da comunidade como território de vulnerabilidade socioespacial que demanda tratamento específico.

Figura 5 - Mapa de zoneamento (Ilhinha)



Fonte: São Luis (1992, n.p), adaptação do autor (2025)

A representação cartográfica expõe a Ilhinha como Zona de Interesse Social (ZIS 1 e 2), reforça seu reconhecimento como território marcado pela vulnerabilidade e pela necessidade de políticas públicas específicas. Essa delimitação espacial mostra como a cidade organiza juridicamente a diferença social, mantendo áreas populares cercadas por bairros planejados de classe média e alta. É justamente nesse ponto que se explicita o contraste mais intenso: a convivência lado a lado entre vulnerabilidade urbana e verticalização de luxo, como se observa de forma ainda mais evidente na relação entre a Ilhinha e a Península da Ponta d'Areia.

Enquanto na Península multiplicam-se condomínios verticais de luxo, na Ilhinha predomina a fragilidade urbana. Essa separação chega a ser materializada fisicamente, com alambrados erguidos por construtoras para isolar a comunidade e preservar o valor do metro quadrado dos empreendimentos vizinhos. Ao mesmo tempo, a economia da Ilhinha depende em grande parte da Península: muitos moradores trabalham ali em atividades que não exigem qualificação, reforçando uma relação de dependência.

A vulnerabilidade também se expressa no campo da segurança. Apesar de não há registros oficiais que classifiquem a Ilhinha como uma área perigosa de São Luís, a região é comumente associada a pontos de tráfico e disputas locais. Reportagens pontuais apontam ocorrências criminais e relatos de moradores que mencionam episódios de

insegurança no bairro ou em seu entorno. Essa percepção pode estar relacionada ao fato de a comunidade ter uma população menor em comparação a outros bairros maiores da cidade, que acabam se destacando mais nas estatísticas oficiais de criminalidade. Em reportagem para o G1 (2025) “Segundo as investigações, outras duas pessoas teriam participado do crime durante e após o assassinato. O que estaria pilotando a moto, Ailton Silva Júnior, de 22 anos, foi morto dentro de uma casa na Ilhinha, no bairro São Francisco, um dia após a morte do major.”

Ainda assim, os moradores revelam que o que mais valorizam é a boa localização e que o maior desejo é viver com mais segurança. Segundo pesquisa realizada em 2018 por Pereira Filho (2020, p. 262), contatou-se que: “a maioria (uma parcela de 33%) respondeu boa localização como fator principal. Um contingente de 28% espera espaços mais seguros”. Curiosamente, muitos afirmam não se sentir excluídos pelos vizinhos da Península, “uma parcela de 49% de seus moradores respondeu que não se sentia excluído socialmente em relação aos habitantes da Península; entretanto, 45% respondeu de forma afirmativa” (2020, p.264), uma percepção que mostra como, apesar das fronteiras simbólicas e materiais, a vida cotidiana é mais complexa do que a simples ideia de segregação.

Mais do que um espaço estigmatizado, a Ilhinha é símbolo de resistência. Sua história revela como populações vulneráveis se inserem na cidade, mesmo diante da ausência do Estado e da pressão do mercado. Entre precariedades e sonhos, a comunidade se afirma como parte fundamental para entender as desigualdades, mas também as possibilidades de transformação urbana em São Luís.

3.3 A Produção do Espaço de Elite: “Península” da Ponta d’Areia

O processo de urbanização da Península em São Luís constitui um exemplo emblemático de como o espaço urbano pode ser produzido de forma desigual, quando guiado pela lógica do capital imobiliário em associação direta com o Estado. A região, que no passado abrigava pescadores e era utilizada como área de lazer em um ambiente bucólico e campestre, foi gradativamente transformada em um dos territórios mais valorizados da capital maranhense. Essa transformação não ocorreu de maneira espontânea: foi cuidadosamente planejada, orientada e sustentada por projetos urbanísticos, intervenções estatais e estratégias de mercado.

A presença do Forte de Santo Antônio da Barra, construído no século XVII como parte do sistema defensivo de São Luís, também ajuda a compreender a história da Ponta

Já em 1958, o engenheiro Ruy Ribeiro Mesquita, ao elaborar o Plano de Expansão da Cidade de São Luís — já citado anteriormente —, sinalizava a intenção de romper as barreiras impostas pelos rios Anil e Bacanga e redirecionar o crescimento da cidade em direção ao litoral. Não se tratava apenas de buscar novas áreas de ocupação, mas de criar espaços destinados seletivamente às classes média e alta, com zonas residenciais de “primeira classe” e “luxo”, estrategicamente voltadas para a vista marítima. Desde então, a Ponta d’Areia passou a ser projetada como um território de alto valor simbólico e econômico.

DU = D.L.

UFMA

2017012210D

LEGENDA

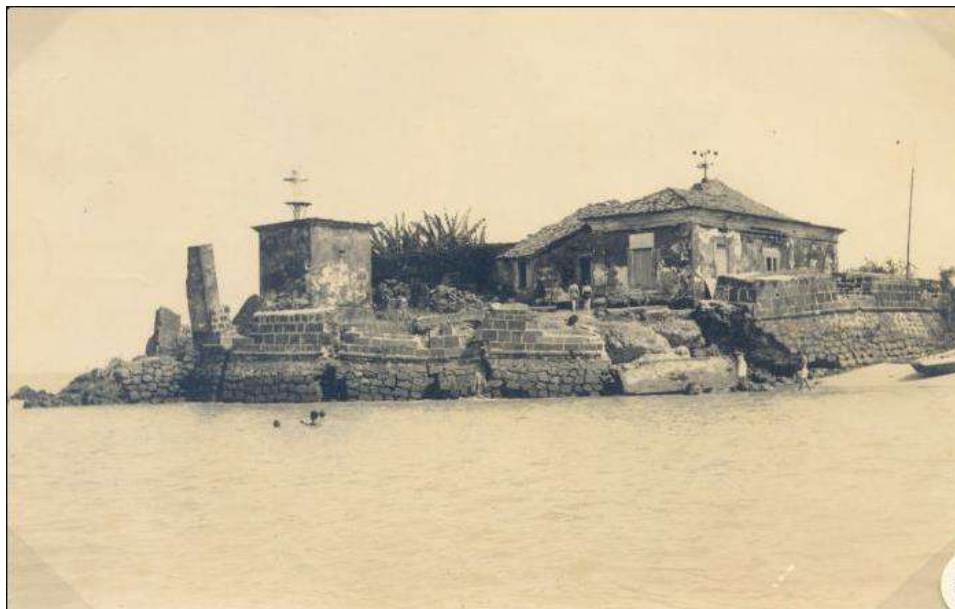
- LOTES DE 100m x 100m (10.00)
- LOTES DE 100m x 150m (15.00)
- LOTES DE 100m x 200m (20.00)
- LOTES DE 100m x 250m (25.00)
- LOTES DE 100m x 300m (30.00)
- LOTES DE 100m x 350m (35.00)
- LOTES DE 100m x 400m (40.00)
- LOTES DE 100m x 450m (45.00)
- LOTES DE 100m x 500m (50.00)
- LOTES DE 100m x 550m (55.00)
- LOTES DE 100m x 600m (60.00)
- LOTES DE 100m x 650m (65.00)
- LOTES DE 100m x 700m (70.00)
- LOTES DE 100m x 750m (75.00)
- LOTES DE 100m x 800m (80.00)
- LOTES DE 100m x 850m (85.00)
- LOTES DE 100m x 900m (90.00)
- LOTES DE 100m x 950m (95.00)
- LOTES DE 100m x 1000m (100.00)
- LOTES DE 100m x 1050m (105.00)
- LOTES DE 100m x 1100m (110.00)
- LOTES DE 100m x 1150m (115.00)
- LOTES DE 100m x 1200m (120.00)
- LOTES DE 100m x 1250m (125.00)
- LOTES DE 100m x 1300m (130.00)
- LOTES DE 100m x 1350m (135.00)
- LOTES DE 100m x 1400m (140.00)
- LOTES DE 100m x 1450m (145.00)
- LOTES DE 100m x 1500m (150.00)
- LOTES DE 100m x 1550m (155.00)
- LOTES DE 100m x 1600m (160.00)
- LOTES DE 100m x 1650m (165.00)
- LOTES DE 100m x 1700m (170.00)
- LOTES DE 100m x 1750m (175.00)
- LOTES DE 100m x 1800m (180.00)
- LOTES DE 100m x 1850m (185.00)
- LOTES DE 100m x 1900m (190.00)
- LOTES DE 100m x 1950m (195.00)
- LOTES DE 100m x 2000m (200.00)
- LOTES DE 100m x 2050m (205.00)
- LOTES DE 100m x 2100m (210.00)
- LOTES DE 100m x 2150m (215.00)
- LOTES DE 100m x 2200m (220.00)
- LOTES DE 100m x 2250m (225.00)
- LOTES DE 100m x 2300m (230.00)
- LOTES DE 100m x 2350m (235.00)
- LOTES DE 100m x 2400m (240.00)
- LOTES DE 100m x 2450m (245.00)
- LOTES DE 100m x 2500m (250.00)
- LOTES DE 100m x 2550m (255.00)
- LOTES DE 100m x 2600m (260.00)
- LOTES DE 100m x 2650m (265.00)
- LOTES DE 100m x 2700m (270.00)
- LOTES DE 100m x 2750m (275.00)
- LOTES DE 100m x 2800m (280.00)
- LOTES DE 100m x 2850m (285.00)
- LOTES DE 100m x 2900m (290.00)
- LOTES DE 100m x 2950m (295.00)
- LOTES DE 100m x 3000m (300.00)
- LOTES DE 100m x 3050m (305.00)
- LOTES DE 100m x 3100m (310.00)
- LOTES DE 100m x 3150m (315.00)
- LOTES DE 100m x 3200m (320.00)
- LOTES DE 100m x 3250m (325.00)
- LOTES DE 100m x 3300m (330.00)
- LOTES DE 100m x 3350m (335.00)
- LOTES DE 100m x 3400m (340.00)
- LOTES DE 100m x 3450m (345.00)
- LOTES DE 100m x 3500m (350.00)
- LOTES DE 100m x 3550m (355.00)
- LOTES DE 100m x 3600m (360.00)
- LOTES DE 100m x 3650m (365.00)
- LOTES DE 100m x 3700m (370.00)
- LOTES DE 100m x 3750m (375.00)
- LOTES DE 100m x 3800m (380.00)
- LOTES DE 100m x 3850m (385.00)
- LOTES DE 100m x 3900m (390.00)
- LOTES DE 100m x 3950m (395.00)
- LOTES DE 100m x 4000m (400.00)
- LOTES DE 100m x 4050m (405.00)
- LOTES DE 100m x 4100m (410.00)
- LOTES DE 100m x 4150m (415.00)
- LOTES DE 100m x 4200m (420.00)
- LOTES DE 100m x 4250m (425.00)
- LOTES DE 100m x 4300m (430.00)
- LOTES DE 100m x 4350m (435.00)
- LOTES DE 100m x 4400m (440.00)
- LOTES DE 100m x 4450m (445.00)
- LOTES DE 100m x 4500m (450.00)
- LOTES DE 100m x 4550m (455.00)
- LOTES DE 100m x 4600m (460.00)
- LOTES DE 100m x 4650m (465.00)
- LOTES DE 100m x 4700m (470.00)
- LOTES DE 100m x 4750m (475.00)
- LOTES DE 100m x 4800m (480.00)
- LOTES DE 100m x 4850m (485.00)
- LOTES DE 100m x 4900m (490.00)
- LOTES DE 100m x 4950m (495.00)
- LOTES DE 100m x 5000m (500.00)
- LOTES DE 100m x 5050m (505.00)
- LOTES DE 100m x 5100m (510.00)
- LOTES DE 100m x 5150m (515.00)
- LOTES DE 100m x 5200m (520.00)
- LOTES DE 100m x 5250m (525.00)
- LOTES DE 100m x 5300m (530.00)
- LOTES DE 100m x 5350m (535.00)
- LOTES DE 100m x 5400m (540.00)
- LOTES DE 100m x 5450m (545.00)
- LOTES DE 100m x 5500m (550.00)
- LOTES DE 100m x 5550m (555.00)
- LOTES DE 100m x 5600m (560.00)
- LOTES DE 100m x 5650m (565.00)
- LOTES DE 100m x 5700m (570.00)
- LOTES DE 100m x 5750m (575.00)
- LOTES DE 100m x 5800m (580.00)
- LOTES DE 100m x 5850m (585.00)
- LOTES DE 100m x 5900m (590.00)
- LOTES DE 100m x 5950m (595.00)
- LOTES DE 100m x 6000m (600.00)
- LOTES DE 100m x 6050m (605.00)
- LOTES DE 100m x 6100m (610.00)
- LOTES DE 100m x 6150m (615.00)
- LOTES DE 100m x 6200m (620.00)
- LOTES DE 100m x 6250m (625.00)
- LOTES DE 100m x 6300m (630.00)
- LOTES DE 100m x 6350m (635.00)
- LOTES DE 100m x 6400m (640.00)
- LOTES DE 100m x 6450m (645.00)
- LOTES DE 100m x 6500m (650.00)
- LOTES DE 100m x 6550m (655.00)
- LOTES DE 100m x 6600m (660.00)
- LOTES DE 100m x 6650m (665.00)
- LOTES DE 100m x 6700m (670.00)
- LOTES DE 100m x 6750m (675.00)
- LOTES DE 100m x 6800m (680.00)
- LOTES DE 100m x 6850m (685.00)
- LOTES DE 100m x 6900m (690.00)
- LOTES DE 100m x 6950m (695.00)
- LOTES DE 100m x 7000m (700.00)
- LOTES DE 100m x 7050m (705.00)
- LOTES DE 100m x 7100m (710.00)
- LOTES DE 100m x 7150m (715.00)
- LOTES DE 100

Observa-se na figura a divisão do território em setores residenciais organizados, com destaque para as áreas destinadas às classes média e alta, reforçando a lógica segregativa presente no planejamento da época. Esse plano, ao mesmo tempo em que

introduzia uma concepção mais moderna de crescimento urbano, também institucionalizava um modelo de cidade seletiva.

Esse desenho idealizado começou a se concretizar a partir do final da década de 1960, quando obras de infraestrutura, sobretudo a construção da Ponte Governador José Sarney (Ponte do São Francisco), conectaram a “Cidade Antiga” à área litorânea. A ponte foi decisiva para redefinir o eixo de crescimento da capital e abriu caminho para a apropriação do setor Norte. Nos anos seguintes, o Plano Diretor de 1977 e o Plano de Urbanização da Ponta d’Areia (1974) reforçaram a diretriz de transformar a localidade em um polo residencial e turístico voltado às elites. Intervenções como aterros sobre o igarapé da Jansen e o asfaltamento das margens do Forte de Santo Antônio facilitaram o acesso e criaram as condições para o avanço imobiliário. Assim, no caso do forte, o que antes representava a proteção da cidade passou a ser incorporado ao processo de mercantilização do litoral, servindo de pano de fundo para a valorização imobiliária da Península. “Em 1975, mais precisamente no dia 6 de agosto, o Forte de Santo Antônio foi inscrito no Livro do Tombo do IPHAN, por constar de obra militar de grande valor histórico, pertencente à União” (São Luís, 2008, p. 303).

Figura 7 – Forte de Santo Antônio da Barra (1960)



Fonte: (Wikimapia, 2019, n.p.)

Atualmente, o Forte de Santo Antônio ressignifica seu papel no território, deixando de ser apenas um elemento de defesa histórica ou um marco da valorização imobiliária para se consolidar como um espaço de uso público e de convivência. A área é frequentada por moradores e visitantes que utilizam o local para lazer, contemplação da paisagem e atividades cotidianas, reforçando sua função como espaço de sociabilidade

urbana.

Figura 8 - Forte de Santo Antônio da Barra pós reforma (2020)



Fonte: (Fiquene, 2023, n.p.)

A partir dos anos 1980, esse movimento se intensificou com a chegada da verticalização, instrumento central para potencializar a acumulação do capital imobiliário. Em pouco tempo, o gabarito máximo saltou de seis para quinze pavimentos, permitindo que torres residenciais se multiplicassem e transformassem o horizonte da Ponta d’Areia. Nos anos 1990, a ocupação da Península se consolidava: terrenos vagos deram lugar a condomínios de alto padrão, e o loteamento de 1992 já evidenciava um modelo urbano voltado quase exclusivamente para a elite local. A

Figura 9 - Bairro da Península antes e depois da Urbanização (1960 - 2020)



Fonte: (Marques, 2023, p. 5), (Comunicação, 2020, n.p.), *adaptação do autor (2025)*

O início dos anos 2000 trouxe um novo elemento: a transformação da paisagem em mercadoria através de estratégias de *marketing*. O termo “Península da Ponta

d’Areia”, cunhado por empresários em 2004, não apenas nomeou o espaço, mas construiu uma identidade de status. O termo “Península”, é fruto de uma estratégia de *marketing* criada pelo empresário Francisco Rocha, da Imobiliária Francisco Rocha. A ideia foi lançar mão de um nome capaz de agregar valor simbólico e comercial aos empreendimentos imobiliários erguidos naquela porção da Ponta d’Areia, transformando a área em um produto diferenciado no mercado.

Conforme Burnett (2011):

[...] a Ponta d’Areia foi colocada no mapa dos investimentos privados por meio de constantes aumentos no número de pavimentos das construções da cidade que, em dez anos, passou de seis para quinze andares e viabilizou a construção de torres residenciais nas áreas litorâneas. Graças a isto, uma única empresa construiu dezenas de edifícios de luxo em um setor do bairro e investiu na urbanização e instalação de novos equipamentos na praia, atraindo para ali um mercado de consumo que começou a mudar a cara do lugar. Por último, uma gigantesca intervenção do poder público no entorno da Lagoa transformou o ambiente natural em um sofisticado equipamento de esporte e lazer, requalificando aquele trecho do bairro que até então mantinha as antigas feições originais. (BURNETT, 2011, p. 43).

No trecho de Burnett (2011) é evidente como a verticalização acelerada e os investimentos privados foram determinantes para transformar a Ponta d’Areia em um polo de luxo, especialmente após a flexibilização do gabarito que permitiu edifícios cada vez mais altos. Essa lógica foi reforçada pela ação estatal, que requalificou a Lagoa da Jansen e agregou valor à área, consolidando-a como destino privilegiado das classes de maior poder aquisitivo.

A figura 10, ilustra bem essa mudança: na foto dos anos 1990, o bairro ainda apresentava grandes vazios urbanos e preservava parte de sua feição natural; já em 2018, a paisagem é marcada por torres residenciais de alto padrão, vias estruturadas e uma orla totalmente remodelada. O contraste entre as duas épocas materializa exatamente o processo descrito por Burnett, a substituição do espaço bucólico por um território planejado para o consumo e para a valorização imobiliária.

Figura 10 - Urbanização da Península (1990-2018)



Fonte: Minha Velha São Luís (2018, n.p.)

A urbanização da Ponta d'Areia avançou em desacordo com o que previa a Lei Orgânica do município, desrespeitando normas que proibiam intervenções em áreas ambientalmente sensíveis — como dunas, restingas e manguezais —, além de contrariar a determinação de manter livre o acesso público às praias.

Associado à requalificação da Lagoa da Jansen, transformada em parque urbanizado, e à implantação de equipamentos de lazer como o Espigão Costeiro, o nome consolidou a Península como o endereço mais caro da cidade. O valor do metro quadrado disparou e, com ele, a exclusividade do acesso ao território.

É importante destacar que esse processo foi continuamente sustentado pelo Estado. Obras como o Espigão, justificadas como medidas de contenção da erosão, foram também intervenções para proteger os prédios mais caros da cidade e, ao mesmo tempo, embelezar a orla com calçadão, ciclovias e quiosques. A presença policial constante na região reforça a ideia de que a segurança pública também foi direcionada de maneira seletiva, garantindo proteção a um território de elite enquanto outras áreas da cidade permaneciam desassistidas.

Atualmente, a Península apresenta características urbanísticas próprias de um espaço de alto padrão: regularidade no traçado, predominância de edifícios multifamiliares de médio e alto porte assim, a área da Península é dividida em 3 zonas distintas, como pode-se observar na Figura 11 abaixo: Corredor Primário (CP), Zona

Turística 2 (ZT2) e Zona Residencial 2 (ZR2).

Figura 11 - Zoneamento da Península



Fonte: São Luís (1992, n.p), adaptação do autor (2025)

No entanto, sua imagem de “bairro nobre” se sustenta em um paradoxo: de um lado, o discurso da modernidade e da qualidade de vida; do outro, a produção explícita da desigualdade socioespacial. O contraste com a Ilhinha, comunidade vizinha separada por manguezais e muros erguidos pelas construtoras, explicita como o mesmo território urbano pode ser fragmentado em universos tão distintos.

A urbanização da Península, portanto, não é apenas um caso de valorização imobiliária, mas um retrato da seletividade do planejamento urbano de São Luís. Mais do que responder a uma demanda habitacional, a área se transformou em um símbolo de distinção social e em um espaço produzido para poucos, à custa da invisibilização e marginalização de territórios populares vizinhos.

4

4

Figura 12 - Perímetros das áreas de estudo



Ressalta-se que a elaboração de todas as cartas temáticas foi realizada a partir de uma malha cartográfica construída em ambiente AutoCAD³, adotando-se como referência a escala de trabalho de 1:5000, considerada adequada para a identificação e representação dos elementos urbanos analisados. Entretanto, devido às limitações dimensionais do formato A4 utilizado na composição da dissertação, os produtos cartográficos apresentados ao longo do trabalho foram submetidos a ajustes de layout e redução gráfica para possibilitar a visualização integral das áreas de estudo. Dessa forma, a escala original de elaboração não corresponde necessariamente à escala final de reprodução das figuras inseridas no documento. Tal procedimento não compromete a análise realizada, uma vez que a escala de 1:5000 foi empregada durante a etapa de interpretação, vetorização e sistematização dos dados, sendo a redução aplicada exclusivamente para fins de apresentação e adequação editorial.

A coleta de informações para a elaboração das cartas temáticas ocorreu de forma distinta entre as áreas estudadas, em razão das especificidades territoriais e das condições de acesso encontradas durante o trabalho de campo. Na Península da Ponta d'Areia, o levantamento foi realizado de maneira sistemática, contemplando a observação direta lote a lote, o que permitiu identificar com maior detalhamento os usos do solo, as características construtivas e os elementos ambientais presentes no território.

Na Ilhinha, por sua vez, embora tenha sido realizado levantamento de campo, o acesso integral a todas as porções da comunidade mostrou-se limitado. Dessa forma, apenas uma parte do território pôde ser percorrida diretamente pela pesquisadora, enquanto as demais áreas foram analisadas por meio da interpretação de imagens aéreas disponibilizadas pelo Google Earth e Google Maps. Tal procedimento foi adotado em conformidade com as orientações dos próprios moradores, que recomendaram cautela em relação ao acesso individual a determinados setores da comunidade por questões de segurança. Considerando que a pesquisadora não integra o cotidiano local e buscando respeitar as dinâmicas territoriais e sociais da comunidade, optou-se por restringir a circulação desacompanhada nessas áreas, priorizando uma postura ética e responsável durante a realização da pesquisa. Assim, a combinação entre observação direta e análise

³ CAD (Computer-Aided Design, ou Desenho Assistido por Computador) é uma tecnologia utilizada para a elaboração, edição e representação gráfica digital de desenhos técnicos e cartográficos. Neste estudo, o software AutoCAD foi empregado para a vetorização, organização e sistematização das informações espaciais coletadas em campo e obtidas por meio de imagens aéreas, possibilitando a elaboração das cartas temáticas e da carta síntese utilizadas na análise da qualidade do espaço urbano.

de imagens aéreas constituiu uma estratégia metodológica adequada para garantir a continuidade da investigação sem desconsiderar as especificidades do território e as recomendações dos sujeitos locais.

Dessa forma, estabelecido o território de análise, passamos ao primeiro indicador avaliado neste capítulo: o uso e ocupação do solo.

4.1 Uso e Ocupação do Solo

O uso e ocupação do solo é um dos elementos mais reveladores para compreender a cidade e suas desigualdades. A maneira como cada pedaço do território é apropriado — seja para moradia, comércio, lazer ou preservação — interfere diretamente na qualidade do espaço urbano, impactando desde a circulação de ventos e a drenagem das águas até a oferta de áreas verdes e serviços coletivos.

Assim, a carta de uso e ocupação do solo permite interpretar a distribuição espacial das funções urbanas e compreender como essas dinâmicas se articulam com a qualidade do espaço urbano. Em São Luís, a leitura desse indicador revela contrastes significativos entre a Ilhinha e a Península, evidenciando distintas formas de produção do espaço.

Na Ilhinha, predomina o uso residencial associado a uma ocupação densa e heterogênea, marcada pela presença de usos mistos informais, nos quais atividades comerciais de pequeno porte se integram às residências como estratégia de subsistência e atendimento às demandas locais. Essa configuração evidencia um padrão de ocupação que se desenvolve, em grande medida, em descompasso com as diretrizes formais de ordenamento territorial estabelecidas pelo Plano Diretor vigente, que define princípios, diretrizes e instrumentos voltados à promoção da função social da cidade e à melhoria da qualidade de vida urbana.

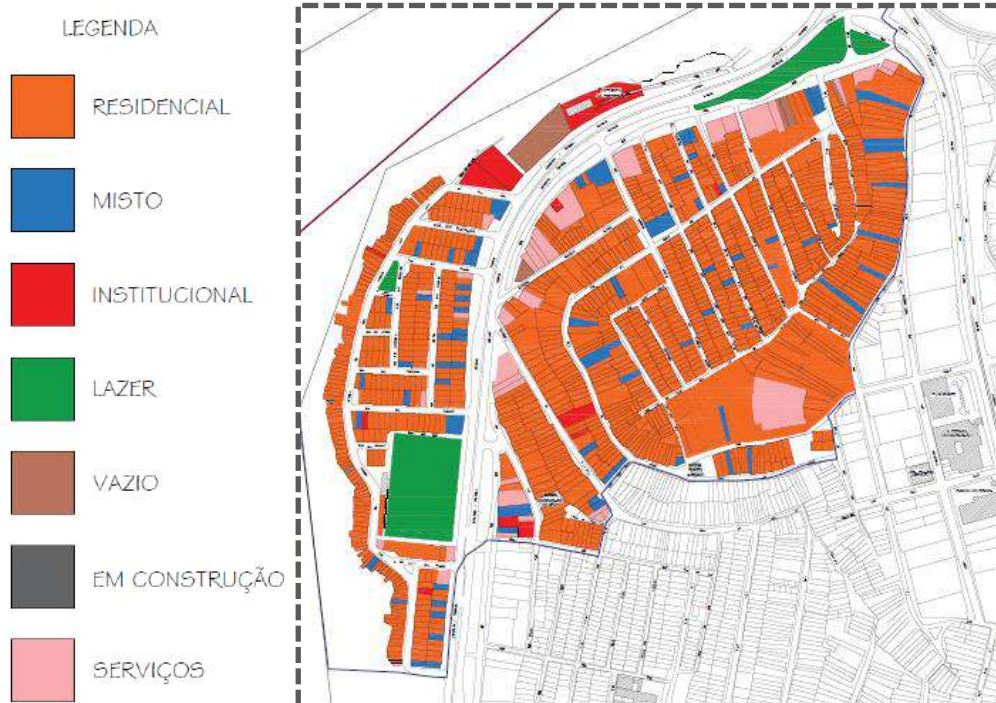
Figura 13 - Fachada das residências na Ilhinha



Fonte: Autor (2026)

A espacialização desses usos é apresentada na carta de uso e ocupação do solo da Ilhinha a seguir, permitindo a leitura da organização funcional do bairro.

Figura 14 – Carta de Uso e ocupação do solo (Ilhinha)



Fonte: Autor (2025)

Dessa forma, a distribuição dos usos demonstra a ausência de uma organização funcional claramente definida, com atividades comerciais e de serviços dispersas ao longo

do bairro, sem a conformação de centralidades estruturadas. Essa configuração reforça a ideia de um espaço produzido a partir da lógica da necessidade, no qual o uso do solo não segue, necessariamente, os parâmetros estabelecidos pelo planejamento urbano formal, mas se organiza a partir das práticas sociais e das condições concretas de vida da população.

Por outro lado, na Península, observa-se a predominância de usos residenciais verticais de alto padrão, associados a serviços especializados e atividades comerciais voltadas ao lazer e ao consumo. Nessa área, a ocupação do solo se aproxima mais das diretrizes estabelecidas pelo Plano Diretor, sobretudo no que se refere à organização funcional do território e à valorização imobiliária, refletindo um padrão de urbanização orientado pelo mercado e por instrumentos formais de planejamento urbano. Ainda assim, a análise evidencia contradições, como a dependência de soluções privadas para o suprimento de infraestrutura básica, especialmente no abastecimento de água, tensionando os objetivos de desenvolvimento urbano sustentável previstos na legislação.

Assim, a leitura comparativa entre os dois bairros demonstra que o uso do solo expressa não apenas a distribuição funcional das atividades urbanas, mas também as desigualdades na produção do espaço, refletindo diferentes condições de acesso à infraestrutura, aos serviços e à qualidade ambiental, reafirmando seu papel como importante indicador para a compreensão das dinâmicas socioespaciais na cidade.

Figura 15 - Fachada das residências na Península



Fonte: Autor (2026)

Em contraste com a Ilhinha, a espacialização dos usos na Península da Ponta

d'Areia pode ser observada na carta de uso e ocupação do solo apresentada a seguir, permitindo compreender a organização funcional do bairro e suas especificidades.

Figura 16 – Carta de Uso e ocupação do solo (Península)



Fonte: Autor (2025)

Ao colocar esses dois contextos lado a lado, torna-se evidente como a ocupação do solo não é neutra — ela carrega consigo escolhas políticas e econômicas que moldam a paisagem e, sobretudo, determinam as condições de vida de quem nela habita. Enquanto na Ilhinha a ocupação se dá a partir de lógicas de necessidade, marcadas pela sobreposição de funções, pela informalidade e pela adaptação às limitações de infraestrutura, na Península observa-se uma organização mais ordenada, orientada por interesses de mercado e pela valorização imobiliária. No entanto, essa aparente oposição não deve ser compreendida de forma simplista, uma vez que ambos os territórios revelam, à sua maneira, as contradições do urbano contemporâneo, seja pela precariedade e ausência de serviços adequados, seja pela dependência de soluções privadas em áreas formalmente estruturadas. Assim, o uso do solo se apresenta como um importante indicador da qualidade do espaço urbano, ao evidenciar que as formas de ocupação e organização territorial são indissociáveis das dinâmicas socioeconômicas e políticas que definem quem tem acesso, em que condições e sob quais estratégias, aos recursos urbanos.

4.2 Cobertura Vegetal

A cobertura vegetal arbórea constitui um importante indicador da qualidade do espaço urbano, uma vez que está diretamente relacionada ao equilíbrio ambiental e às condições de conforto térmico, permeabilidade do solo e regulação microclimática. No

entanto, nos contextos urbanos, sua presença nem sempre é tratada como elemento estruturante, sendo frequentemente reduzida a um componente estético ou residual no processo de ocupação do território. Nesse sentido, a análise da cobertura vegetal nos bairros estudados parte da identificação da arborização presente em vias públicas, praças, canteiros e áreas privadas, desde que visíveis em imagens aéreas na escala de 1:5000 obtidas por meio do Google Earth. A adoção dessa escala permite a leitura direta da morfologia urbana e da distribuição das áreas verdes, assegurando a padronização dos dados e a comparabilidade entre os diferentes indicadores analisados. A partir dessa leitura, foram estabelecidas faixas de classificação da cobertura vegetal: abaixo de 5%, entre 5% e 30% e entre 31% e 50%, possibilitando identificar áreas com maior ou menor presença de vegetação arbórea. Dessa forma, a espacialização desse indicador permite evidenciar não apenas a distribuição desigual da vegetação no tecido urbano, mas também sua relação com as condições socioespaciais e com a qualidade ambiental das áreas analisadas.

A seguir, apresenta-se a cobertura vegetal arbórea na Península, permitindo identificar sua relação com o padrão de ocupação do território:

Figura 17 - Carta de Cobertura Vegetal Arbórea (Península)



Fonte: Autor (2025)

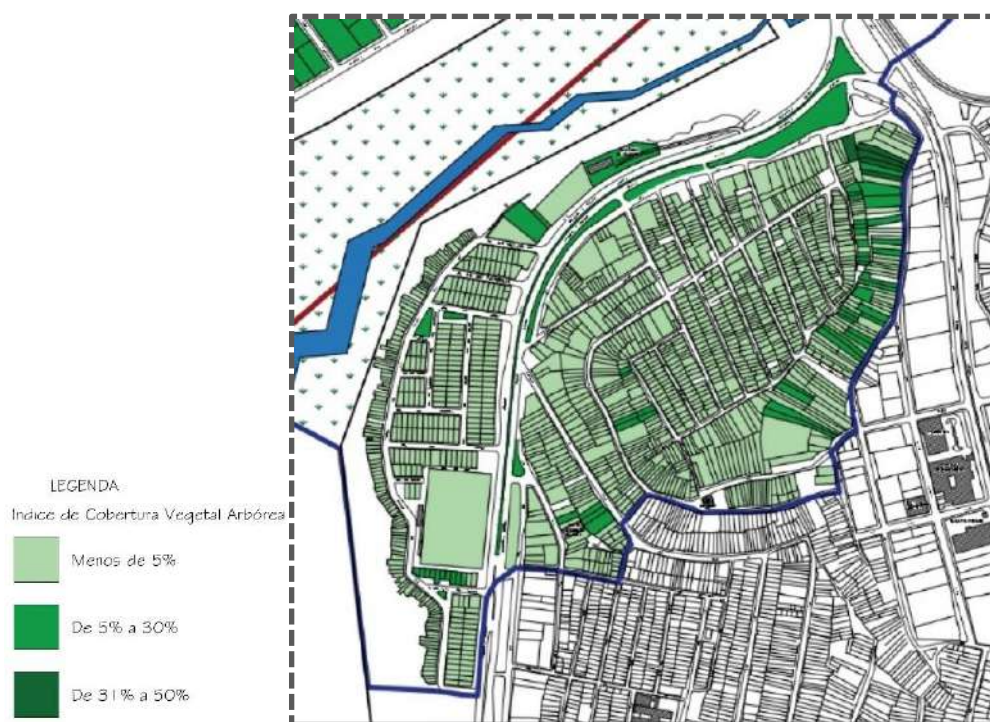
Assim, observa-se o predomínio da classe menos de 5% de cobertura vegetal arbórea, especialmente no interior dos condomínios residenciais. Nota-se que, nesses

empreendimentos, a vegetação arbórea não foi priorizada no processo de implantação, prevalecendo áreas construídas e superfícies impermeabilizadas, como estacionamentos, acessos e áreas de lazer pavimentadas. Esse padrão está diretamente relacionado à lógica de ocupação voltada à maximização do uso do solo e à valorização imobiliária, característica de áreas de maior poder aquisitivo.

Nesse contexto, os principais pontos onde se localiza a vegetação arbórea na Península concentram-se fora dos limites dos condomínios, destacando-se o canteiro da avenida principal, que apresenta uma arborização mais contínua, além de alguns espaços de lazer e, sobretudo, lotes vazios ou ainda não edificadas. As manchas classificadas entre 5% a 30% e 31% a 50% aparecem, portanto, de forma pontual e concentrada, associadas a áreas livres de edificação ou a espaços não totalmente apropriados pela lógica construtiva.

Em contraste com essa configuração, a análise da Ilhinha, apresentada a seguir, permite observar uma dinâmica distinta de distribuição da cobertura vegetal arbórea, na qual a presença de vegetação não está condicionada à existência de grandes áreas livres ou vazios urbanos, mas às limitações impostas por um padrão de ocupação mais denso e consolidado

Figura 18 - Carta de Cobertura Vegetal Arbórea (Ilhinha)



Fonte: Autor (2025)

Nesse momento, também se verifica o predomínio de áreas com menos de 5%

de cobertura vegetal arbórea, porém com uma configuração espacial distinta. Nesse caso, a baixa presença de vegetação está relacionada à forma de ocupação mais densa, espontânea e fragmentada do território, marcada pela proximidade entre as edificações e pela escassez de espaços livres. A ocupação consolidada, muitas vezes sem planejamento prévio, reduz as possibilidades de inserção de arborização, resultando em uma cobertura vegetal rarefeita e dispersa.

As áreas classificadas entre 5% e 30% aparecem de forma pontual, geralmente associadas a pequenos vazios, bordas ou áreas de transição, enquanto as manchas de 31% a 50% são ainda mais restritas. Diferentemente da Península, onde a vegetação se concentra em áreas mais amplas e definidas, na Ilhinha ela se apresenta de forma fragmentada, refletindo as limitações físicas e estruturais do território.

A comparação entre os dois recortes evidencia que, embora ambos apresentem baixos índices de cobertura vegetal arbórea, as causas dessa condição são distintas. Na Península, a baixa vegetação decorre de um modelo de ocupação que não prioriza a arborização no interior dos condomínios e que concentra as áreas verdes em espaços residuais ou não edificados. Já na Ilhinha, essa condição está associada à ocupação intensiva e à ausência de planejamento urbano, que limita a disponibilidade de espaços para arborização.

Dessa forma, o mapa revela que a distribuição da vegetação arbórea está diretamente relacionada às dinâmicas de produção e apropriação do espaço urbano, evidenciando que tanto áreas de alto quanto de baixo poder aquisitivo podem apresentar baixa qualidade ambiental, ainda que por razões distintas. Essa leitura reforça a necessidade de compreender a cobertura vegetal não apenas como um elemento físico, mas como expressão das desigualdades socioespaciais que estruturam a cidade.

4.3 Densidade de Edificação

Entende-se por densidade de edificações a relação entre a quantidade de construções e a área ocupada, constituindo um importante indicador para a compreensão da organização do tecido urbano e de suas implicações na qualidade do espaço urbano. Em contextos de urbanização intensiva, a elevada concentração de edificações representa um processo de artificialização do meio, podendo impactar diretamente aspectos como ventilação, insolação, permeabilidade do solo e conforto ambiental. A análise desse indicador foi realizada a partir de imagens aéreas do Google Earth e visita *in loco*, que permitem a visualização das dimensões dos lotes e da ocupação interna das quadras,

possibilitando a classificação da densidade em muito alta, alta, média, baixa e muito baixa ou ausência de edificação, a partir de critérios de observação visual padronizados.

Para auxiliar nessa análise, elaboramos a carta de gabarito⁴ das edificações, que teve como objetivo compreender o padrão de verticalização e sua relação com a densidade construtiva nos territórios analisados. A seguir a carta de gabarito das duas áreas de estudo:

Figura 19 - Carta de Gabarito (Península)



⁴ Gabarito corresponde à altura das edificações, geralmente expressa pelo número de pavimentos ou pela altura máxima permitida para uma construção em determinado local. No contexto desta pesquisa, o gabarito é utilizado como indicador morfológico para compreender os padrões de verticalização e ocupação do território, contribuindo para a análise da densidade construtiva e da configuração do espaço urbano.

Fonte: Autor (2025)

Figura 20 - Carta de Gabarito (Ilhinha)



Fonte: Autor (2025)

Embora o número de pavimentos não determine isoladamente o adensamento, ele constitui um importante indicativo da intensidade de ocupação do solo, permitindo identificar diferentes formas de produção do espaço urbano e suas implicações na organização do território.

Figura 21 - Carta de Densidade de Edificação



A análise da carta de densidade de edificação evidencia contrastes significativos entre os bairros estudados, revelando diferentes formas de ocupação do solo urbano. Na Península da Ponta d'Areia, predominam áreas classificadas como de baixa a média densidade, mesmo diante da presença de edificações com maior gabarito. Isso ocorre porque essas construções estão inseridas em lotes amplos, com recuos, áreas internas e presença de vazios urbanos, resultando em uma menor proporção de área ocupada por edificação. Por outro lado, na Ilhinha, observa-se o predomínio de áreas de alta e muito alta densidade, caracterizadas por uma ocupação contínua e intensa do solo, com edificações majoritariamente de 1 a 2 pavimentos, porém implantadas de forma muito próxima entre si, reduzindo significativamente a presença de espaços livres.

O padrão de densidade adotado na carta foi definido a partir da interpretação do gabarito das edificações, associado à forma de ocupação dos lotes, com base na observação direta em campo e na análise de imagens aéreas. Dessa forma, considerou-se não apenas a altura das construções, mas também sua distribuição e a relação entre áreas edificadas e não edificadas, permitindo classificar os recortes em diferentes níveis de densidade conforme a intensidade da ocupação do solo. Essa abordagem possibilita compreender que a densidade urbana não está diretamente relacionada ao número de pavimentos, mas à forma como o espaço é efetivamente ocupado, evidenciando as dinâmicas socioespaciais que estruturam o território.

4.4 Enchentes

As enchentes, embora constituam fenômenos naturais associados a eventos pluviométricos intensos, são significativamente potencializadas pelas transformações impostas ao meio urbano, especialmente pelo adensamento construtivo, pela impermeabilização do solo e pela insuficiência dos sistemas de drenagem. Conforme destaca Tucci (2003, p.104-105):

O escoamento pluvial pode produzir inundações e impactos nas áreas urbanas em razão de dois processos, que ocorrem isoladamente ou combinados:

- * Inundações de áreas ribeirinhas, são inundações naturais que ocorrem no leito maior dos rios por causa da variabilidade temporal e espacial da precipitação e do escoamento na bacia hidrográfica;

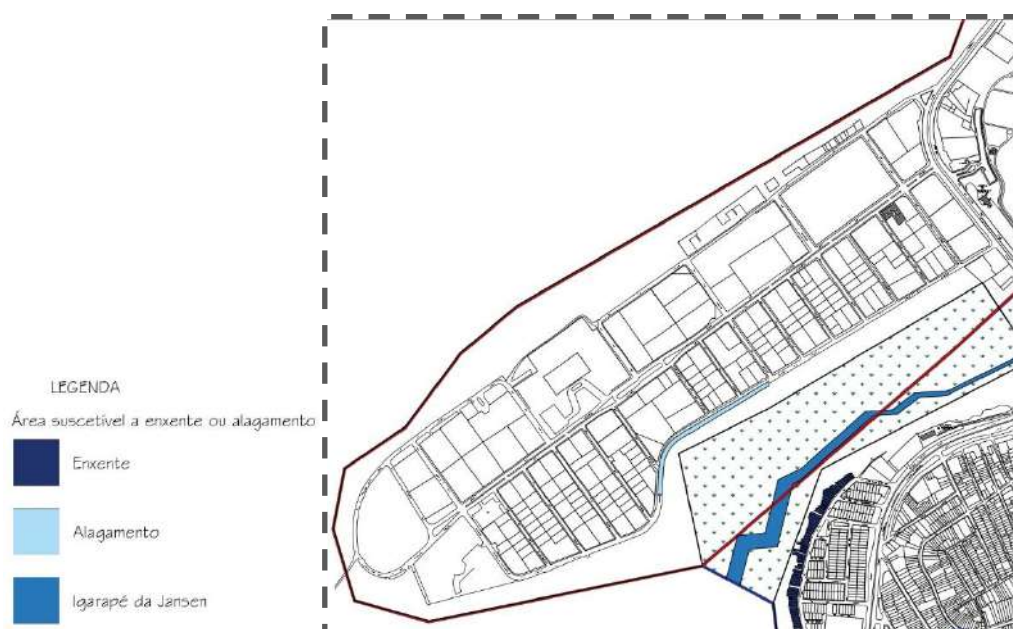
- * Inundações em razão da urbanização: são as inundações que ocorrem na drenagem urbana por causa do efeito da impermeabilização do solo, canalização do escoamento ou

obstruções ao escoamento.

Ou seja, o processo de urbanização altera o ciclo hidrológico ao reduzir a infiltração e intensificar o escoamento superficial, ampliando a vazão e, consequentemente, o risco de alagamentos. Nesse contexto, o sistema hidrológico urbano passa a operar em desequilíbrio, evidenciando como as dinâmicas de ocupação do solo impactam diretamente a qualidade do espaço urbano.

A análise da carta de áreas suscetíveis a enchentes e alagamentos foi elaborada com base na observação direta em campo, associada à interpretação de imagens aéreas, permitindo identificar pontos críticos do território a partir de evidências empíricas e da leitura das características físicas da área.

Figura 22 - Carta de Áreas suscetível a Enxente ou Alagamento (Península)



Fonte: Autor (2025)

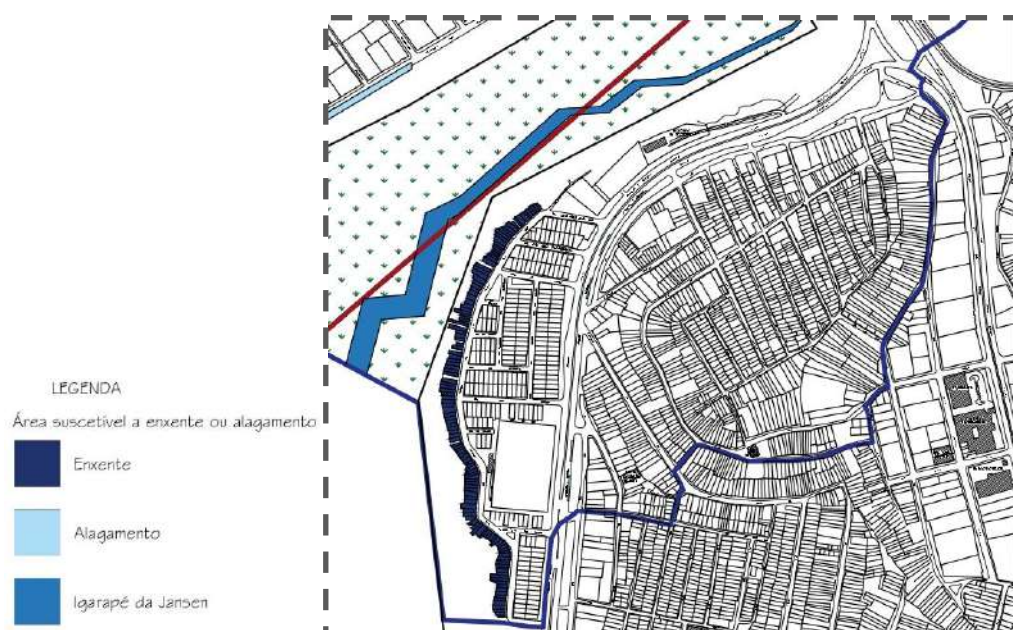
Na área da Península, observa-se uma ausência de áreas expressivas classificadas como suscetíveis a enchentes ou alagamentos no interior do recorte analisado. Esse resultado pode estar diretamente relacionado à configuração urbana da área, caracterizada por um padrão de ocupação mais controlado, maior presença de infraestrutura urbana e intervenções que favorecem o escoamento das águas pluviais. A organização do sistema viário, a presença de drenagem urbana e o próprio modelo de ocupação contribuem para a redução de pontos críticos visíveis de acúmulo de água ou transbordamento.

Além disso, observa-se que, embora a Península esteja inserida em uma área

próxima a corpos hídricos, não há ocupações imediatas em zonas mais vulneráveis, como margens diretas de cursos d'água, o que reduz a exposição a eventos de enchente. Dessa forma, a ausência de registros significativos na carta não indica necessariamente a inexistência de riscos, mas sim que, dentro da escala e metodologia adotadas, não foram identificados pontos críticos evidentes, sobretudo quando comparados a outras áreas urbanas mais vulneráveis.

Enquanto na Ilhinha, a carta evidencia uma situação distinta, marcada pela presença significativa de áreas suscetíveis a enchentes, concentradas principalmente ao longo das margens do Igarapé da Jansen. Destaca-se que essas moradias estão inseridas em uma Zona de Preservação Ambiental 2 (ZPA2), conforme estabelecido pela Lei de Zoneamento vigente (Lei nº 3.253/1992). Trata-se de uma área destinada à proteção ambiental, na qual a ocupação urbana é restrita e a implantação de novas edificações não é permitida, o que evidencia um conflito entre a legislação urbanística e a ocupação efetivamente consolidada no território.

Figura 23 - Carta de Áreas suscetível a Enxente ou Alagamento (Ilhinha)



Fonte: Autor (2025)

Na Ilhinha, tais áreas se relacionam à ocupação densa, à baixa permeabilidade do solo e à presença de cotas altimétricas mais baixas, configurando um cenário de maior vulnerabilidade potencial. Já na Península, mesmo em um contexto de maior valorização imobiliária e infraestrutura, também se identificam pontos suscetíveis ao acúmulo de água, especialmente em áreas próximas à orla, evidenciando que o risco hidrológico não está ausente, mas se manifesta de forma diferenciada.

Essa diferenciação na exposição e na capacidade de enfrentamento dos riscos ambientais pode ser compreendida com o debate sobre racismo ambiental, na medida em que os impactos das dinâmicas urbanas não se distribuem de forma homogênea no território. Como aponta Victor de Jesus (2021), as populações socialmente vulnerabilizadas tendem a ser mais expostas a condições ambientais adversas, não apenas pela localização de seus territórios, mas também pela menor capacidade de resposta às falhas estruturais do sistema urbano.

4.5 Infraestrutura Básica e Equipamento Urbanos

A infraestrutura urbana, quando compreendida de forma ampliada, abrange não apenas as redes técnicas responsáveis pelo funcionamento físico da cidade — como abastecimento de água, esgotamento sanitário, drenagem urbana, sistema viário e manejo de resíduos sólidos —, mas também os equipamentos urbanos e comunitários, a exemplo de escolas, unidades de saúde e espaços públicos. Essa compreensão ampliada permite analisar a cidade para além de sua dimensão material, incorporando também as condições de acesso a serviços essenciais e aos direitos básicos, elementos fundamentais para a qualidade do espaço urbano.

Nesse sentido, a infraestrutura urbana constitui um dos principais elementos estruturantes da produção do espaço, uma vez que condiciona tanto a organização do território quanto as formas de uso e apropriação da cidade. Conforme aponta Milton Santos (2008), o espaço urbano é resultado da articulação entre sistemas técnicos e ações sociais, sendo a infraestrutura um dos principais mediadores dessas relações. Assim, sua distribuição no território não ocorre de maneira homogênea, mas acompanha as dinâmicas de valorização do solo e os interesses que orientam a urbanização.

No campo do saneamento e do acesso aos serviços urbanos, Victor de Jesus (2021) destaca que as desigualdades na provisão de infraestrutura incidem de forma mais intensa sobre populações historicamente vulnerabilizadas, evidenciando que o acesso à cidade é atravessado por dimensões socioeconômicas e raciais. Dessa forma, tanto a ausência quanto a insuficiência de redes técnicas e equipamentos urbanos refletem processos estruturais de desigualdade, que impactam diretamente as condições de vida da população e a qualidade ambiental urbana.

Nos bairros analisados, essa infraestrutura ampliada se manifesta de forma distinta. A análise das seguintes tabelas referentes à infraestrutura urbana — abastecimento de água, acesso à água encanada, destino do lixo e esgotamento sanitário

— permite compreender as condições gerais dos bairros estudados, evidenciando diferenças importantes entre a Ilhinha e a área correspondente à Península da Ponta d'Areia. No entanto, é fundamental destacar que, no caso da Península, não há dados específicos disponíveis para o recorte analisado, sendo utilizadas informações referentes ao bairro como um todo, ou seja, à Ponta d'Areia. Essa limitação deve ser considerada na interpretação dos resultados, uma vez que pode haver variações internas que não são captadas pelos dados agregados.

Tabela 1- Abastecimento de Água

DISTRITOS URBANOS	Abastecimento de Água				
	Rede Geral	Poço Profundo ou Artesiano	Carro Pipa	Outra Forma de Abastecimento	Total
Ponta d'Areia	2399	116	529	5	3049
Ilhinha	2070	101	-	7	2178

Fonte: São Luis (2022, n.p), adaptação do autor (2025)

Tabela 2 - Água Encanada

DISTRITOS URBANOS	Água Encanada			
	Água Encanada Em Casa	Água Encanada No Terreno	Água Não Chega Encanada	Total
Ponta d'Areia	3039	14	-	3053
Ilhinha	2137	42	5	2184

Fonte: São Luis (2022, n.p), adaptação do autor (2025)

No que se refere ao abastecimento de água e ao acesso à água encanada, os dados indicam uma condição aparentemente mais favorável para a Ponta d'Areia, com maior cobertura por rede geral. Contudo, essa leitura precisa ser relativizada à luz das informações obtidas em campo, que evidenciam a irregularidade no fornecimento, mesmo em áreas de maior poder aquisitivo, como a Península, onde o uso de reservatórios e caminhões-pipa se torna uma prática recorrente. Já na Ilhinha, embora também haja presença de rede de abastecimento, as condições de acesso tendem a ser mais instáveis, impactando diretamente o cotidiano dos moradores.

Tabela 3 - Destino do Lixo

DISTRITOS URBANOS	Destino do Lixo			
	Coletado no Domicílio Por Serviço de Limpeza	Depositado em Caçamba	Outros Destinos	Total
Ponta d'Areia	2947	98	3	3048
Ilhinha	2069	116	-	2185

Fonte: São Luis (2022, n.p), adaptação do autor (2025)

Em relação ao destino do lixo, os dados apontam a predominância da coleta regular em ambos os bairros, o que, à primeira vista, sugere uma cobertura satisfatória do serviço. No entanto, a análise empírica revela que, na Ilhinha, a presença de pontos de descarte irregular e o acúmulo de resíduos em vias e áreas abertas indicam fragilidades na gestão urbana, seja pela insuficiência de infraestrutura adequada, seja pela ausência de estratégias eficazes de educação ambiental. Na Ponta d'Areia, por outro lado, embora o serviço de coleta esteja presente, o uso do espaço público também revela contradições, como a presença de resíduos em áreas de lazer e orla, ainda que em menor intensidade.

Tabela 4 - Esgotamento Sanitário

DISTRITOS URBANOS	Esgotamento Sanitário						
	Rede Geral ou Pluvial	Fossa Séptica ou Fossa Filtro Ligada À Rede	Fossa Séptica ou Fossa Filtro NÃO Ligada À Rede	Fossa Rudimentar ou Buraco	Rio, Lago, Córrego ou Mar	Outras Formas	Total
Ponta d'Areia	2737	146	144	3	4	-	3034
Ilhinha	1533	17	503	40	26	18	2166

Fonte: São Luis (2022, n.p), adaptação do autor (2025)

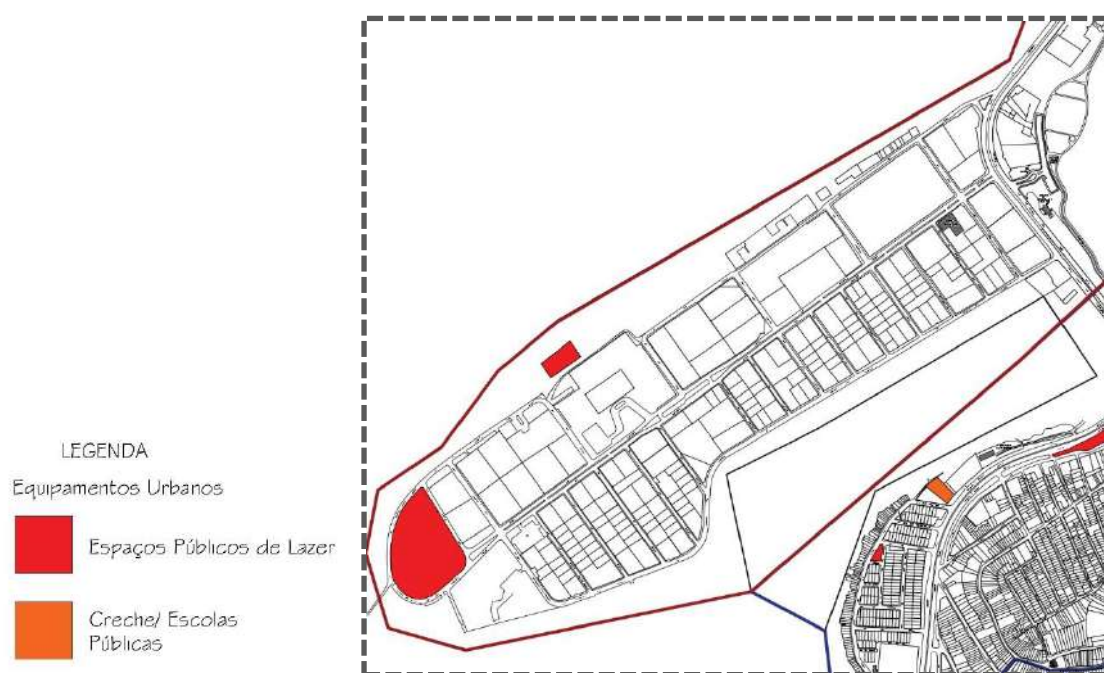
No que diz respeito ao esgotamento sanitário, os dados reforçam a existência de desigualdades mais evidentes. A Ponta d'Areia apresenta maior inserção em rede de esgotamento, enquanto na Ilhinha há maior dependência de soluções alternativas, como fossas, o que evidencia limitações na infraestrutura básica e potenciais impactos ambientais e à saúde da população. Essa diferença reflete diretamente as desigualdades na provisão de serviços urbanos, reforçando a relação entre infraestrutura e condições socioespaciais.

De forma geral, a leitura integrada dos dados e das observações de campo evidencia que, embora os indicadores quantitativos possam sugerir uma cobertura relativamente ampla dos serviços, a realidade vivida nos territórios revela nuances

importantes. No caso da Ponta d'Areia, os dados agregados tendem a mascarar problemas específicos da Península, enquanto na Ilhinha as limitações aparecem de forma mais explícita. Dessa forma, a análise reforça a importância de articular dados secundários com a observação empírica, permitindo uma compreensão mais fiel das condições de infraestrutura urbana e de suas implicações na qualidade do espaço urbano.

A seguir, apresentam-se as cartas de equipamentos urbanos, possibilitando analisar a distribuição dos serviços e evidenciar desigualdades no acesso aos espaços de uso coletivo.

Figura 24 - Carta de Equipamentos urbanos (Península)



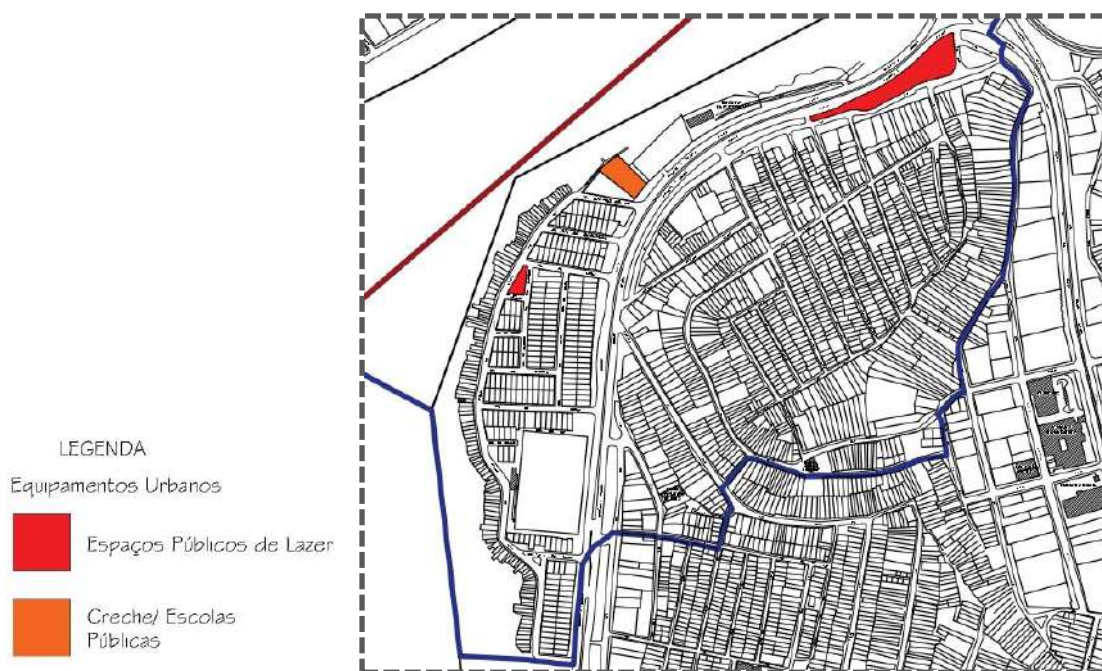
Fonte: Autor (2025)

Na Península da Ponta d'Areia, observa-se uma baixa presença de equipamentos urbanos distribuídos ao longo do bairro, sendo que os poucos identificados correspondem, majoritariamente, a áreas públicas de lazer, já evidenciadas em análises anteriores. Essa configuração revela uma oferta limitada e pouco diversificada de serviços de uso coletivo no interior do recorte analisado.

Nesse contexto, torna-se pertinente questionar a ausência de equipamentos urbanos essenciais, como unidades de ensino e estabelecimentos de saúde, tanto de caráter público quanto privado. Tal ausência pode estar relacionada ao próprio modelo de ocupação da área, marcado pela predominância de condomínios residenciais verticalizados e por um perfil socioeconômico que favorece o acesso a serviços localizados fora do bairro, muitas vezes por meio do uso do transporte individual.

Essa dinâmica indica que a presença de infraestrutura urbana não se distribui necessariamente de forma homogênea, mesmo em áreas de maior valorização imobiliária, evidenciando uma lógica de organização do espaço que prioriza determinadas funções em detrimento de outras. Assim, a escassez de equipamentos urbanos na Península não representa, necessariamente, uma carência absoluta de acesso, mas sim uma dependência de outras centralidades urbanas, o que reforça a fragmentação funcional do território.

Figura 25 - Carta de Equipamentos Urbanos (Ilhinha)



Fonte: Autor (2025)

De modo articulado ao que foi observado na Península, a análise da Ilhinha reforça um aspecto comum entre os dois territórios: a insuficiência de equipamentos urbanos capazes de atender de forma adequada às demandas da população. Enquanto na Península essa ausência está associada a um modelo de ocupação que prioriza o uso residencial verticalizado e a dependência de outras centralidades urbanas, na Ilhinha ela se manifesta de forma mais crítica, evidenciada pela presença de apenas uma creche no bairro e pela predominância de espaços públicos de lazer em detrimento de serviços essenciais.

Em ambos os casos, verifica-se a inexistência ou insuficiência de equipamentos fundamentais, como unidades de saúde e instituições de ensino, o que compromete a autonomia dos territórios e evidencia a necessidade de deslocamento para outras áreas da cidade para o acesso a serviços básicos. No entanto, os impactos dessa ausência se expressam de maneira desigual: na Península, são parcialmente mitigados pelas

condições socioeconômicas e pela maior mobilidade da população, enquanto na Ilhinha essa limitação se traduz em maior vulnerabilidade e restrição ao acesso a direitos urbanos.

Dessa forma, a análise conjunta evidencia que a ausência de equipamentos urbanos não é exclusiva de áreas periféricas ou de menor renda, mas assume significados distintos conforme o contexto socioespacial, revelando tanto a fragmentação funcional do espaço urbano quanto a persistência de desigualdades na distribuição dos serviços e infraestruturas na cidade.

Assim, a análise integrada da infraestrutura básica e dos equipamentos urbanos evidencia que a qualidade do espaço urbano não pode ser compreendida apenas pela presença física de redes e serviços, mas pela forma como estes são distribuídos, acessados e apropriados pela população. Ao revelar desigualdades tanto na oferta quanto na efetividade desses elementos, esse indicador reforça a compreensão de que a produção do espaço urbano se dá de maneira desigual, refletindo dinâmicas sociais, econômicas e políticas que definem quem tem acesso pleno — ou não — aos recursos e oportunidades oferecidos pela cidade.

5 CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS NO ESPAÇO URBANO: Evidências Empíricas

Neste capítulo, apresentamos as entrevistas realizadas no âmbito da pesquisa como parte constitutiva do processo de diagnóstico da produção do espaço urbano na Ilhinha e na Península da Ponta d'Areia. A conversa com os moradores e representantes de estabelecimentos comerciais não se restringe à identificação de problemas pontuais, mas integra uma etapa metodológica fundamental para a leitura territorial, permitindo compreender como os sujeitos percebem, vivenciam e respondem às condições ambientais e infraestruturais do espaço em que vivem e trabalham. Embora o abastecimento de água tenha emergido com maior evidência nas falas coletadas, ele é analisado como um dos componentes de um conjunto mais amplo de indicadores, que incluem poluição, cobertura vegetal, densidade de edificação, ocorrência de enchentes e infraestrutura básica. Assim, as entrevistas funcionam como instrumento qualitativo de apoio à construção do diagnóstico integrado e à elaboração da carta-síntese de qualidade ambiental, contribuindo para articular dados empíricos, percepção social e materialidade urbana na compreensão das desigualdades socioespaciais presentes nos territórios estudados.

5.1 Ilhinha:

As entrevistas realizadas neste estudo revelam que o acesso à água, embora formalmente garantido como serviço público, se materializa de forma desigual nos diferentes territórios analisados. Ainda que o bairro São Francisco não integre diretamente o recorte espacial da pesquisa, os relatos obtidos junto a dois moradores desse bairro cumprem um papel fundamental de contextualização histórica e territorial, especialmente por se tratar do bairro a partir do qual a Ilhinha se formou, por meio de um processo de ocupação espontânea.

A partir dessa relação de origem, os dados empíricos levantam uma questão central: se o abastecimento de água no bairro de origem já se apresenta de maneira intermitente, quais condições estruturais se reproduzem, ou se agravam, em um território que surge à margem da formalidade urbana, como é o caso da Ilhinha? Essa indagação orienta a leitura crítica dos relatos, permitindo compreender o desabastecimento não como evento pontual, mas como parte de uma lógica estrutural de produção das desigualdades urbanas.

No bairro São Francisco, os entrevistados relataram que o fornecimento de água ocorre predominantemente em regime de dia sim, dia não, sendo ainda mais comprometido em situações de falhas na rede de distribuição. Um dos moradores encontrava-se há mais de uma semana sem acesso à água no momento da entrevista, o que evidencia que a irregularidade do serviço não se restringe a áreas informalmente ocupadas. Diante da ausência prolongada, os moradores relataram estratégias coletivas, como a compra conjunta de água por caminhão-pipa, cujo custo médio gira em torno de R\$ 80,00 por abastecimento, valor insuficiente para atender às necessidades semanais de uma residência.

Esses relatos evidenciam a transferência da responsabilidade pelo acesso à água do poder público para os próprios moradores, que passam a depender de soluções informais, da capacidade financeira e, em alguns casos, da solidariedade entre vizinhos. No caso específico de uma entrevistada, o acesso à água só se mantém devido à ajuda de um vizinho que possui poço, revelando que o direito à água, na prática, passa a ser mediado por relações privadas e não por políticas públicas universais.

A permanência da cobrança da tarifa de água, mesmo nos períodos em que não há fornecimento efetivo do serviço, aprofunda a percepção de injustiça socioambiental. A conta chega regularmente, contabilizando inclusive os dias em que não há água nas torneiras, evidenciando a dissociação entre pagamento e garantia do acesso. Esse dado

empírico reforça a compreensão de que a infraestrutura insuficiente não se manifesta apenas pela ausência do serviço, mas também pela forma como ele é administrado e cobrado, penalizando sobretudo os usuários com menor capacidade de resposta econômica.

Nesse sentido, a situação observada no abastecimento de água não constitui um fenômeno isolado, mas expressa uma lógica mais ampla de produção desigual do espaço urbano. É a partir dessa chave interpretativa que se torna possível avançar na análise dos relatos de moradores e comerciantes do bairro da Ilhinha, em São Luís (MA). Ela revela um território que não pode ser compreendido a partir de conclusões simplistas como “carência” ou “precariedade”. Ao contrário, trata-se de um espaço produzido historicamente por processos desiguais de urbanização, no qual as condições materiais da vida cotidiana são continuamente mediadas por estratégias de adaptação, relações comunitárias e formas específicas de apropriação do espaço. Nesse sentido, a leitura desses relatos exige um deslocamento analítico: mais do que identificar ausências, é necessário compreender como determinadas presenças — ainda que incompletas, intermitentes ou desiguais — estruturam a experiência urbana dos sujeitos.

A questão do abastecimento de água, por exemplo, emerge como um dos elementos centrais dessa dinâmica. Os moradores relatam que a água chega de forma alternada, “dia sim, dia não”, o que os obriga a desenvolver soluções próprias, como a instalação de caixas d’água e bombas. No entanto, o aspecto mais significativo desse dado não é apenas a irregularidade do serviço, mas a maneira como ela é incorporada ao cotidiano.

Nesse sentido, o que se observa na Ilhinha é a produção de um espaço onde a ausência de continuidade no acesso a um direito básico, a água, não se traduz necessariamente em ruptura, mas em reorganização da vida cotidiana. Assim, as desigualdades urbanas não se manifestam apenas pela falta absoluta de infraestrutura, mas também pela sua distribuição seletiva e pelo modo como os sujeitos são levados a compensar, individualmente, as falhas do sistema. Essa dinâmica evidencia que a fragmentação urbana não se restringe às formas visíveis, como enclaves fortificados, mas também se expressa na distribuição desigual dos serviços essenciais, como destaca Harvey (2012, p.48):

Os resultados dessa crescente polarização na distribuição de riqueza e poder estão indelevelmente inscritos nas formas espaciais de nossas cidades, que cada vez mais se transformam em cidades de fragmentos fortificados, de comunidades muradas

e de espaços públicos mantidos sob vigilância constante.

A necessidade de investir em equipamentos domésticos para garantir o abastecimento revela, portanto, uma transferência de responsabilidades que deveria ser do Estado para o âmbito privado, ainda que em escala doméstica.

Essa condição se torna ainda mais crítica quando associada à qualidade da água fornecida. Durante o período chuvoso, os moradores relatam que a água chega barrenta, com gosto e odor desagradáveis, comprometendo sua potabilidade. Esse dado evidencia que o problema não se restringe à quantidade, mas envolve também a qualidade do serviço, reforçando a ideia de que a infraestrutura existente não assegura plenamente o direito à cidade em sua dimensão mais básica.

No campo do saneamento, a situação descrita pelos moradores aponta para uma contradição significativa: embora exista rede geral de água e esgoto, os sistemas apresentam falhas, como entupimentos e estruturas danificadas. Essa condição revela uma forma de urbanização que Maricato (2011) denomina como “inclusão precária”, na qual os territórios populares são incorporados à cidade formal sem que isso implique, necessariamente, na garantia de infraestrutura adequada. A presença da rede, nesse caso, não significa sua efetividade, evidenciando uma dissociação entre a existência formal dos serviços e sua funcionalidade real. Essa dissociação pode ser compreendida à luz da lógica de produção do espaço urbano no Brasil, marcada por processos históricos de desigualdade e segregação socioespacial. A Ilhinha, como outros territórios periféricos, não foi planejada a partir de uma lógica de integração plena à cidade, mas sim resultante de processos de ocupação que responderam às necessidades imediatas de moradia, muitas vezes à margem das políticas públicas.

Outro aspecto relevante dos relatos diz respeito à multifuncionalidade das moradias. A maioria das casas, além de servir como espaço de habitação, também abriga atividades comerciais ou de prestação de serviços. Essa característica revela uma dinâmica econômica baseada na proximidade e na informalidade, na qual o espaço doméstico se transforma em espaço produtivo. Essa apropriação se manifesta na sobreposição de funções que desafia as categorias tradicionais de zoneamento urbano.

Essa lógica também pode ser interpretada a partir das reflexões de Nego Bispo (2015), que propõe uma leitura do território baseada nas práticas e saberes cotidianos das populações. Ao transformar suas casas em espaços de trabalho, os moradores da Ilhinha não apenas respondem às limitações do mercado formal, mas também constroem formas

próprias de organização econômica, baseadas na solidariedade, na proximidade e na adaptação às condições locais. Essa perspectiva permite compreender o território não apenas como espaço de carência, mas como espaço de invenção e resistência.

No entanto, essa capacidade de adaptação não elimina as dificuldades enfrentadas pelos moradores, especialmente no que se refere ao acesso a equipamentos urbanos. A ausência de unidades de saúde no próprio bairro obriga a população a recorrer à UPA localizada no São Francisco, evidenciando uma dependência territorial que impacta diretamente o acesso a serviços essenciais.

Da mesma forma, a falta de escolas que atendam ao ensino fundamental II e ao ensino médio revela lacunas na oferta educacional, comprometendo a permanência dos jovens no território.

A mobilidade urbana aparece como uma das dimensões mais críticas dessa realidade. A existência de apenas uma linha de ônibus, com número reduzido de veículos e longos intervalos entre as viagens, impõe aos moradores tempos de espera que podem ultrapassar duas horas. Além disso, a interrupção do serviço no final da tarde limita significativamente a circulação no bairro, obrigando os moradores a buscar alternativas em outras áreas. Harvey (2012) argumenta que o acesso à mobilidade é um elemento fundamental do direito à cidade, pois condiciona a possibilidade de acesso a trabalho, educação e serviços. Nesse sentido, a precariedade do transporte na Ilhinha não é apenas uma questão técnica, mas um fator que reforça a desigualdade socioespacial.

Curiosamente, a percepção de segurança no bairro contrasta com a ausência de aparato institucional. Os moradores afirmam que a Ilhinha é um lugar seguro, apesar de não haver posto policial na região. Essa sensação de segurança está associada a formas de controle social exercidas pela própria comunidade, que se organiza para lidar com situações de criminalidade. Essa dinâmica revela a presença de uma lógica de regulação informal, que, embora possa gerar coesão social, também levanta questões sobre os limites entre justiça comunitária e violência.

No campo ambiental, os relatos evidenciam questões relacionadas ao manejo de resíduos sólidos que não se restringem à ausência de serviço, mas envolvem também as formas de uso e apropriação da infraestrutura disponível.

Figura 26 - Lixo em Passeio Público



Fonte: Autor (2026)

Embora haja coleta regular de lixo em dias específicos, observa-se o acúmulo de resíduos em diferentes pontos do bairro, especialmente ao longo da avenida principal, onde são descartados não apenas resíduos domésticos, mas também objetos de maior porte, como móveis inutilizados, a exemplo de camas e sofás. Esse cenário aponta para uma dinâmica, na qual a existência do serviço de coleta não garante, por si só, sua efetividade. Embora exista um ecoponto no bairro vizinho, São Francisco, que poderia ser utilizado para o descarte adequado desse material, foram constatados pontos de deposição irregular na área estudada.

Figura 27 - Móveis em Passeio Público



Fonte: Autor (2026)

De fato, essa ação não se traduz em uso adequado por parte da população, seja por questões de acesso, logística ou mesmo pela ausência de uma cultura consolidada de

destinação correta dos resíduos.

Nesse sentido, os próprios moradores reconhecem a necessidade de ampliação da infraestrutura local, especialmente com a instalação de mais caçambas ao longo do bairro, como estratégia para facilitar o descarte adequado. Ao mesmo tempo, apontam para a necessidade de processos educativos voltados à conscientização da população, evidenciando que a questão do lixo na Ilhinha se situa na interface entre limitações estruturais e práticas sociais, não podendo ser reduzida a uma única dimensão explicativa.

Por outro lado, a percepção de que não há problemas significativos de alagamento, devido ao escoamento das águas para o mangue, revela uma relação direta entre o bairro e os ecossistemas naturais. Essa dinâmica, embora aparentemente positiva, deve ser analisada com cautela, pois indica a transferência de impactos ambientais para áreas de preservação, reforçando a lógica de externalização dos custos da urbanização.

A presença de animais abandonados e de animais de grande porte circulando livremente pelas ruas acrescenta outra dimensão à análise do território, evidenciando fragilidades na gestão urbana e na relação entre espaço público e práticas cotidianas.

Figura 28 - Circulação de Suínos em Passeio Público



Fonte: Autor (2026)

Figura 29- Animais de Criação em Passeio Público



Fonte: Autor (2026)

Esse aspecto, embora muitas vezes negligenciado, contribui para a compreensão das condições ambientais e sanitárias do bairro.

Apesar de todas essas questões, os relatos revelam um forte vínculo afetivo dos moradores com a Ilhinha. A qualidade das relações de vizinhança, o sentimento de pertencimento e a percepção de segurança são elementos que compõem a experiência urbana de forma significativa. Lefebvre (2001) enfatiza que o espaço vivido, aquele experimentado no cotidiano, é fundamental para a compreensão da cidade, pois envolve dimensões simbólicas, afetivas e sociais que não podem ser capturadas apenas por indicadores técnicos.

Essa dimensão afetiva também se expressa na relação dos moradores com o poder público. Há reconhecimento de ações positivas, como a melhoria da iluminação e a reforma de uma praça, mas também críticas quanto à manutenção desses espaços e à necessidade de maior conscientização da população.

Figura 30 - Praça com Sinais de Baixo Cuidado Coletivo



Fonte: Autor (2026)

Essa ambivalência revela que a produção do espaço urbano é resultado de uma interação complexa entre Estado e sociedade, na qual responsabilidades são compartilhadas, ainda que de forma desigual.

Ao articular os relatos empíricos com as contribuições teóricas de autores como Lefebvre, Harvey, Maricato e Nego Bispo, torna-se possível compreender a Ilhinha como um território produzido por múltiplas determinações, no qual a precariedade não é um dado isolado, mas parte de um processo histórico de urbanização desigual. Ao mesmo tempo, esse território também se configura como espaço de resistência, invenção e construção de sociabilidades, desafiando leituras que o reduzam a uma condição de carência.

Dessa forma, a análise dos relatos evidencia que a qualidade do espaço urbano na Ilhinha não pode ser avaliada apenas a partir da presença ou ausência de infraestrutura, mas deve considerar as formas como os sujeitos vivem, percebem e transformam o espaço. Trata-se de reconhecer que, mesmo em contextos marcados por limitações, há produção de vida, de sentido e de pertencimento, o que exige uma abordagem que vá além das categorias tradicionais de análise urbana.

5.2 Península da Ponta d'Areia:

Ao deslocar o olhar para a Península da Ponta d'Areia, território marcado por maior poder aquisitivo e valorização imobiliária, as entrevistas revelam que a irregularidade no abastecimento persiste, porém é vivenciada de forma distinta. Estabelecimentos comerciais e de serviços relataram que o fornecimento ocorre, em geral,

também em regime de dia sim, dia não. Entretanto, a existência de grandes reservatórios, cisternas e o uso recorrente de caminhões-pipa fazem com que a falta de água seja naturalizada e, muitas vezes, sequer percebida como um problema.

Figura 31 - Abastecimento de Condomínio por Caminhão-Pipa



Fonte: Autor (2026)

No caso dos estabelecimentos comerciais e de serviços, essa dinâmica se torna particularmente evidente. Em um food park localizado na área, os quiosques entrevistados informaram que não enfrentam interrupções diretas nas atividades por falta de água. Ainda assim, observaram que, ao menos duas vezes por semana, caminhões-pipa realizam o abastecimento de todo o empreendimento. O fato desse processo não ser percebido como um problema, mas como parte da rotina operacional, revela uma naturalização da solução privada que substitui, na prática, a função que deveria ser desempenhada pelo sistema público. Os quiosques, todos alugados, operam sob uma lógica em que o custo adicional do abastecimento alternativo já está incorporado ao funcionamento do negócio, tornando-se quase imperceptível na dinâmica cotidiana.

Situação semelhante foi observada em um pet shop da região, onde o entrevistado relatou períodos prolongados de desabastecimento que podem chegar a até vinte dias consecutivos. Ainda assim, o estabelecimento consegue manter seu funcionamento por meio da combinação entre cisterna e contratação de caminhões-pipa. O entrevistado destacou que, embora esses recursos impliquem custos adicionais, os

lucros do negócio compensam tais despesas, sobretudo em função do perfil dos clientes, que tendem a consumir produtos e serviços de maior valor agregado. Essa fala é particularmente reveladora, pois evidencia como a lógica de mercado atua como mediadora das falhas estruturais, permitindo que determinados segmentos sociais mantenham suas atividades sem maiores prejuízos, mesmo diante de um serviço público deficiente.

Entretanto, essa capacidade de compensação não elimina as limitações técnicas das soluções adotadas. No caso do pet shop, a cisterna existente não possui capacidade suficiente para atender à demanda em períodos mais prolongados de interrupção, o que reforça a dependência contínua do abastecimento por caminhões-pipa. Mais do que uma solução definitiva, trata-se de um arranjo provisório que se estabiliza no cotidiano, reiterando a ideia de que a precariedade, nesses contextos, não se expressa como ausência, mas como uma presença mediada, continuamente contornada por recursos privados.

Ainda no âmbito desse estabelecimento, um aspecto aparentemente secundário, mas extremamente revelador, foi destacado: a ausência de animais em situação de rua na região. Segundo o entrevistado, não é comum encontrar animais abandonados, pois os próprios moradores não toleram sua presença e, quando algum aparece, rapidamente providenciam sua retirada. Esse dado, longe de ser apenas uma curiosidade, permite compreender como determinados padrões de ordem e controle são socialmente produzidos e mantidos. À luz das reflexões de Lefebvre (2001), trata-se de uma forma de regulação do espaço vivido que atua na construção de uma paisagem urbana específica — limpa, organizada e alinhada a determinados valores de urbanidade —, ainda que isso implique a exclusão de elementos considerados indesejáveis.

Outro aspecto relevante destacado pelos entrevistados diz respeito à existência de disparidades internas no próprio bairro. Foi relatado que determinadas áreas da Península são atendidas pela rede da CAEMA, enquanto outras não contam com abastecimento pleno, recorrendo sistematicamente a caminhões-pipa. Essa diferenciação interna evidencia que mesmo em territórios de alto valor imobiliário, o acesso à infraestrutura não é homogêneo, revelando fissuras que desafiam a imagem de uniformidade frequentemente associada a esses espaços. Como aponta David Harvey (2012), a urbanização capitalista tende a produzir paisagens marcadas por desigualdades fragmentadas, nas quais diferentes porções do território são atendidas de maneira desigual, de acordo com interesses econômicos e dinâmicas de valorização.

Além disso, foram mencionadas práticas específicas que revelam a forma como

o cotidiano urbano é reorganizado em função dessas dinâmicas. Entre elas, destaca-se a preferência para que serviços como coleta de lixo e abastecimento por caminhões-pipa ocorram no período noturno, evitando interferências na paisagem urbana e no fluxo cotidiano. Esse dado, aparentemente secundário, revela uma preocupação com a manutenção de uma determinada imagem do bairro, na qual os processos que sustentam seu funcionamento são deslocados para momentos menos visíveis.

Outros estabelecimentos comerciais entrevistados relataram que, embora o abastecimento ocorra regularmente em regime de dias alternados, não enfrentam episódios prolongados de falta total de água. Nesses casos, a existência de grandes reservatórios permite atravessar os períodos de interrupção sem prejuízos significativos às atividades. Em um quiosque localizado na região do Espigão, por exemplo, foi relatado que, nos dias em que não há fornecimento, os responsáveis levam água de suas residências e a armazenam no local de trabalho. Essa prática evidencia a extensão das estratégias individuais para além do espaço doméstico, reforçando a ideia de que a gestão da escassez se desloca do âmbito público para o privado.

Os entrevistados também destacaram que, quando iniciaram suas atividades na região, por volta de 2015, a situação do abastecimento era significativamente mais crítica. Embora a irregularidade persista, há uma percepção de melhoria relativa, sobretudo na capacidade de lidar com o problema. No entanto, essa “melhora” não se deve necessariamente à eficiência do sistema público, mas ao aperfeiçoamento das estratégias privadas de adaptação.

É nesse contexto que se insere também a situação dos bares localizados na região próxima a Praça do Sol, cujos responsáveis relataram condições semelhantes de abastecimento em regime de “dia sim, dia não”, sendo necessário o uso de caixas d’água e bombas para garantir o funcionamento cotidiano. Assim como nos demais estabelecimentos, a irregularidade não é percebida como um transtorno significativo, justamente porque já faz parte da dinâmica consolidada do bairro. No entanto, o aspecto mais crítico desses relatos não se refere diretamente à infraestrutura, mas às transformações em curso no território.

Os comerciantes entrevistados informaram que ocupam imóveis alugados há cerca de 10 a 15 anos e que, no momento da entrevista, estavam sendo notificados para desocupar os espaços em um prazo de aproximadamente 15 dias, em função da expansão da Praça Linear (Praça do Sol) promovida pelo Governo do Maranhão.

Figura 32 - Bares Notificados



Fonte: Autor (2026)

Essa situação evidencia uma dinâmica recorrente na produção do espaço urbano contemporâneo: a valorização de determinadas áreas por meio de intervenções urbanísticas que, ao mesmo tempo em que qualificam o espaço público, promovem a substituição de usos e a expulsão de atividades preexistentes. Como aponta Maricato (2011), tais processos revelam o caráter seletivo das políticas urbanas, que frequentemente operam em favor da valorização imobiliária em detrimento das dinâmicas sociais já consolidadas.

No que se refere à mobilidade, os trabalhadores desses estabelecimentos relataram que dependem tanto do transporte público quanto de alternativas privadas para acessar seus locais de trabalho. Muitos residem em bairros vizinhos, como São Francisco e Ilhinha, e enfrentam dificuldades para acessar o transporte coletivo dentro da própria Península, sendo necessário deslocar-se até avenidas principais.

Após a análise dos estabelecimentos comerciais, os relatos dos moradores da Península aprofundam ainda mais a compreensão dessas contradições. Assim como observado entre os comerciantes, os moradores confirmam que o abastecimento de água ocorre em regime intermitente, “dia sim, dia não”. No entanto, essa irregularidade é amplamente compensada por soluções privadas, especialmente nos condomínios residenciais, onde o uso de caminhões-pipa garante a continuidade do abastecimento, ainda que a custos elevados incorporados às taxas condominiais. Mesmo com essa aparente estabilidade, os moradores relatam problemas relacionados à qualidade da água, incluindo alterações de cor, gosto e odor, além de episódios de irritação na pele. Diante disso, alguns condomínios passaram a adotar a perfuração de poços artesianos como estratégia para reduzir a dependência do abastecimento alternativo, evidenciando um processo de crescente autonomização em relação ao sistema público.

No campo ambiental e do uso do espaço público, emerge uma contradição significativa. Uma das moradoras entrevistadas destacou que, de fato, não é comum ver animais em situação de rua na região, o que confirma os relatos anteriores sobre a atuação direta dos moradores na remoção desses animais. No entanto, a mesma entrevistada chamou atenção para a presença constante de fezes de cães ao longo do bairro, especialmente na orla próxima ao Espigão. Segundo ela, trata-se de dejetos deixados por animais domésticos, cujos proprietários não realizam a devida coleta.

Figura 33- Ocorrência de Dejetos Animais



Fonte: Autor (2026)

Esse relato é particularmente revelador, pois evidencia uma seletividade nas práticas de controle e cuidado do espaço urbano. Enquanto animais abandonados são rapidamente removidos por serem considerados indesejáveis, os impactos gerados pelos próprios moradores, como a falta de recolhimento de dejetos, permanecem naturalizados. Tal contradição permite problematizar a ideia de “ordem urbana” de Maricato (2015), mostrando que ela não se constrói apenas pela ausência de determinados elementos, mas também pela forma como certos comportamentos são tolerados ou invisibilizados. Nesse sentido, a fala da moradora, ao apontar a necessidade de maior educação por parte dos próprios residentes, desloca parcialmente a responsabilidade da gestão urbana para o âmbito coletivo, evidenciando que a produção do espaço envolve tanto ações institucionais quanto práticas cotidianas.

Ao articular os relatos de comerciantes e moradores, torna-se evidente que a Península da Ponta d’Areia não pode ser compreendida apenas como um espaço de

privilégio, mas como um território onde as contradições da urbanização contemporânea se manifestam de forma sofisticada. A presença de infraestrutura não garante sua efetividade; a capacidade de pagamento não elimina a fragmentação interna, apenas a desloca; e a valorização urbana convive com processos de exclusão, seletividade e fragmentação.

Assim, a Península revela que a desigualdade urbana não se define apenas pelo que falta, mas por quem pode pagar para que não falte, reafirmando que o urbano, mesmo em suas formas mais valorizadas, continua sendo um espaço de disputas, negociações e contradições permanentes.

Esses relatos evidenciam uma distinção fundamental entre os territórios analisados: enquanto na Península a irregularidade do abastecimento é compensada por soluções privadas e pela capacidade econômica dos usuários, em áreas como a Ilhinha, cuja formação se dá de maneira espontânea e historicamente marginalizada, essas alternativas tendem a ser mais limitadas, tornando a falta de água uma experiência mais aguda e cotidiana.

A análise das entrevistas permite compreender que o problema do abastecimento de água não se resume à presença ou ausência da rede pública, mas envolve a forma como o acesso é distribuído, gerido e socialmente compensado. A dependência de caminhões-pipa, poços e grandes reservatórios revela um processo de privatização prática do acesso à água, no qual a garantia do serviço deixa de ser universal e passa a depender da capacidade de pagamento, da infraestrutura privada disponível e da localização do imóvel dentro do tecido urbano.

Nesse sentido, os relatos reforçam a leitura de que a desigualdade socioambiental se manifesta menos pela inexistência absoluta do serviço e mais pela sua distribuição desigual e pela naturalização da precariedade em determinados territórios. A comparação entre São Francisco, Ilhinha e Península da Ponta d'Areia evidencia que, embora a irregularidade do abastecimento seja um fenômeno transversal, seus impactos são profundamente distintos, reproduzindo e aprofundando desigualdades históricas no acesso a direitos básicos.

Assim, o abastecimento de água emerge, a partir do material empírico, como um indicador central da qualidade ambiental urbana e da justiça socioambiental, revelando como diferentes grupos sociais experimentam, negociam e compensam a ausência do Estado na garantia de um direito fundamental.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As análises desenvolvidas ao longo deste trabalho, apoiadas tanto na leitura das cartas temáticas quanto nas narrativas construídas a partir das entrevistas, permitem compreender, com maior profundidade, como a qualidade do espaço urbano se materializa de forma desigual em contextos distintos da cidade de São Luís. Mais do que evidenciar diferenças entre a Ilhinha e a Península, os resultados revelam que essas desigualdades não são circunstanciais ou pontuais, mas estruturais, sendo produzidas e reproduzidas historicamente por dinâmicas socioespaciais que atravessam o planejamento urbano, a lógica do mercado e a ação (ou omissão) do poder público.

Ao observar o uso e ocupação do solo, torna-se evidente que os dois territórios se configuram a partir de lógicas bastante distintas. Na Península, a ocupação é marcada por um padrão planejado, com predominância de usos residenciais verticalizados, organização viária bem definida e presença de áreas ainda não edificadas, o que evidencia a atuação direta do mercado imobiliário na produção do espaço. Já na Ilhinha, o território se constrói de forma mais orgânica, resultado de processos de ocupação espontânea, com forte presença de usos mistos e intensa apropriação do solo. Essa diferença, por si só, já indica, como já foi dito anteriormente, que o espaço urbano não é neutro: ele expressa relações de poder, de acesso e de desigualdade.

A análise da cobertura vegetal arbórea reforça essa leitura ao demonstrar que a qualidade do espaço urbano não está necessariamente associada ao nível de renda, mas à forma como o espaço é produzido. Na Península, apesar do maior poder aquisitivo, a vegetação não foi priorizada no interior dos condomínios, nem muito em seu exterior, sendo encontrada principalmente em áreas de lazer e lotes vazios. Isso revela uma lógica de ocupação que privilegia a valorização imobiliária e a maximização do uso do solo, em detrimento da qualidade ambiental. Na Ilhinha, por outro lado, a baixa cobertura vegetal está associada à alta densidade construtiva e à ausência de planejamento urbano, o que limita a existência de espaços livres. Em ambos os casos, a vegetação aparece como elemento residual, evidenciando que sua presença não é garantida nem mesmo em áreas valorizadas.

Quando se observa a densidade de edificação, a leitura se torna ainda mais reveladora. A carta de gabarito permitiu compreender que a densidade urbana não se resume à altura das edificações, mas está diretamente relacionada à forma como o solo é ocupado. Na Península, mesmo com edificações altas, a presença de grandes lotes e áreas

internas resulta em uma ocupação menos intensa. Já na Ilhinha, a predominância de construções de baixo gabarito, mas implantadas de forma contínua e próxima, configura um território altamente adensado. Essa diferença evidencia que o adensamento urbano assume formas distintas e que sua análise exige uma leitura mais sensível, que vá além de indicadores isolados.

A questão das enchentes e alagamentos, por sua vez, escancara como fatores naturais e sociais se entrelaçam na produção das desigualdades urbanas. A presença do Igarapé da Jansen e a ocupação de suas margens na Ilhinha tornam o território mais vulnerável a eventos de enchente, enquanto os pontos de alagamento indicam deficiências na drenagem urbana. Na Península, a ausência de áreas críticas visíveis não significa ausência de risco, mas revela como a infraestrutura e o planejamento urbano atuam na mitigação desses problemas. Ainda assim, é importante reconhecer que a proteção de determinados territórios muitas vezes ocorre em detrimento de outros, reforçando a lógica desigual de distribuição de investimentos urbanos.

A análise da infraestrutura básica e dos equipamentos urbanos reforça, de maneira contundente, a ideia de que o acesso à cidade não se dá de forma equitativa. Na Península, a ausência de equipamentos como escolas e unidades de saúde não impede o acesso a esses serviços, uma vez que a população dispõe de meios para se deslocar e buscar atendimento em outras áreas. Já na Ilhinha, essa mesma ausência se traduz em dificuldade concreta, impactando diretamente o cotidiano dos moradores. A existência de apenas uma creche no bairro, associada à falta de unidades de saúde, evidencia uma lacuna significativa que compromete o acesso a direitos básicos.

Curiosamente, a análise conjunta revela que a ausência de equipamentos urbanos ocorre nos dois territórios, ainda que por razões distintas. Na Península, ela está relacionada a um modelo urbano fragmentado e funcionalmente especializado, que pressupõe a dependência de outras centralidades. Na Ilhinha, essa ausência é expressão direta da desigualdade socioespacial e da insuficiência de políticas públicas. Assim, o que à primeira vista poderia parecer um problema comum, na verdade se desdobra em experiências urbanas profundamente diferentes.

As entrevistas realizadas ao longo da pesquisa desempenham um papel fundamental na compreensão dessas dinâmicas, pois trazem à tona a dimensão vivida do espaço urbano. Enquanto na Ilhinha os relatos evidenciam dificuldades concretas no acesso à água, ao transporte e a serviços básicos, na Península observa-se a naturalização de soluções alternativas, como o uso de caminhões-pipa, que, embora revelem falhas no

sistema, não comprometem significativamente a qualidade de vida dos moradores. Essa diferença de percepção é essencial para compreender como a desigualdade se manifesta não apenas na materialidade do espaço, mas também na forma como ele é vivido e interpretado.

Diante desse conjunto de análises, torna-se evidente que a qualidade do espaço urbano não pode ser compreendida de forma isolada ou exclusivamente técnica. Ela é resultado da articulação entre fatores físicos, sociais, econômicos e políticos, que, combinados, produzem territórios com diferentes níveis de acesso, conforto e dignidade. Nesse sentido, o planejamento urbano precisa ser repensado não apenas como instrumento de organização do território, mas como ferramenta de promoção de justiça socioespacial. A partir dessa perspectiva, o trabalho dialoga diretamente com a agenda da Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, especialmente com a ODS 11, ao evidenciar a necessidade de construir cidades mais inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis. No entanto, os resultados mostram que alcançar esse objetivo exige mais do que diretrizes normativas: requer enfrentar as desigualdades estruturais que marcam a produção do espaço urbano.

Por fim, este estudo reforça a importância de integrar diferentes métodos de análise — como o uso de indicadores, a leitura cartográfica e a escuta dos moradores — para compreender a complexidade do espaço urbano. Mais do que oferecer respostas prontas, a pesquisa propõe um olhar crítico sobre a cidade, reconhecendo que o direito à cidade não se limita ao acesso físico ao território, mas envolve a possibilidade real de viver com dignidade, segurança e qualidade. E é justamente nesse ponto que reside o maior desafio: transformar o espaço urbano em um lugar onde essas condições não sejam privilégio de alguns, mas um direito de todos.

REFERÊNCIAS

- ACSELRAD, Henri. Meio Ambiente e Justiça: estratégias argumentativas e ação coletiva. In: JUSTIÇA AMBIENTAL E CIDADANIA. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2004. p. 23-40.
- ALONSO, Angela et al. Métodos de pesquisa em Ciências Sociais: bloco qualitativo. São Paulo: Sesc São Paulo/Cebrap, 2016.
- AMORIM, Juliano. Dia Mundial do Meio Ambiente: Maranhão enfrenta desafios na manutenção dos recursos naturais. 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2022/06/05/dia-mundial-do-meio-ambiente-maranhao-enfrenta-desafios-na-manutencao-dos-recursos-naturais.ghtml>. Acesso em: 15 ago. 2024.
- BENEVOLO, Leonardo. História da cidade. São Paulo: Perspectiva, 1983.
- BENTO, Maria Aparecida Silva. Branqueamento e branquitude no Brasil. In:
- CARONE, Iray; BENTO, Maria Aparecida Silva (Org.). Psicologia social do racismo: estudos sobre branquitude e branqueamento no Brasil. Petrópolis: Vozes, 2002. p. 25-58.
- BURNETT, Frederico Lago. São Luís por um triz: escritos urbanos e regionais. 2011. Disponível em: <http://www.secid.ma.gov.br/files/2014/09/S%C3%A3o-Luís-por-um-triz-escritosurbanos-e-regionais.pdf>. Acesso em: ago. 2017.
- BURNETT, Frederico Lago. Urbanização e desenvolvimento sustentável: a sustentabilidade dos tipos de urbanização na cidade de São Luís do Maranhão. 1. ed. São Luís: Universidade Estadual do Maranhão, 2008.
- CABRAL, U. De 2010 a 2022, população brasileira cresce 6,5% e chega a 203,1 milhões. Agência IBGE Notícias, 28 jul. 2023. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/37237-de-2010-a-2022-populacao-brasileira-cresce-6-5-e-chega-a-203-1-milhoes>. Acesso em: 28 nov. 2024.
- CLEVIEGAS. Itapoã vai entregar: a ponte de São Francisco. Jornal do Maranhão, São Luís, n. 3828, 11 jan. 1970. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=112135&pagfis=4688>. Acesso em: 22 ago. 2020.
- COMUNICAÇÃO. Condomínio da Península tem síndico bolsonarista e porteiro sem máscara. 2020. Disponível em: <https://edwilsonaraujo.com/2020/05/23/condominio-da-peninsula-tem-sindico-bolsonarista-e-porteiro-sem-mascara/>. Acesso em: 30 set. 2025.
- CUNHA, Patricia. A grande Ilhinha: lugar com história e um presente processo de urbanização. O Imparcial, 2018. Disponível em: <https://oimparcial.com.br/cidades/2018/05/a-grande-ilhinha-lugar-com-historia-e-um-presente-processo-de-urbanizacao/>. Acesso em: 29 set. 2025.

DA SILVA, João Oliveira Correia. Amartya Sen “Desenvolvimento como Liberdade”. 2010. Disponível em: <https://www.agenciasudoeste.org.br/upload/downloads/28.pdf>. Acesso em: 16 set. 2025.

PEREIRA FILHO, Walber Da Silva. Contrastes urbanos no habitar de áreas residenciais nas cidades brasileiras: o caso da Península da Ponta d’Areia e da Ilhinha, em São Luís do Maranhão. 2020. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de Lisboa, Lisboa, 2020.

FIQUENE, Igor. Forte de Santo Antônio da Barra. Turismosaoluis.com.br – Visite São Luís – O que fazer em São Luís, 3 out. 2023. Disponível em: <https://turismosaoluis.com.br/eu-sou-historia/forte-de-santo-antonio-da-barra/>. Acesso em: 30 set. 2025.

FORTE de Santo Antônio da Barra – Wikimapia. Disponível em: <https://wikimapia.org/23807364/pt/Forte-de-Santo-Ant%C3%B4nio-da-Barra>. Acesso em: 30 set. 2025.

FOUCAULT, Michel. A microfísica do poder. Organização, introdução e revisão técnica de Roberto Machado. 2. ed. Rio de Janeiro: Graal, 2020.

GUIMARÃES, S. T. de L.; DACANAL, C. Arquitetar para viver. Educar para conservar: faces da qualidade ambiental e da qualidade de vida na conservação do meio ambiente. CLIMEP - Climatologia e Estudos da Paisagem, v. 1, n. 1, p. 20–39, 2006. Disponível em: <https://www.periodicos.rc.biblioteca.unesp.br/index.php/climatologia/article/view/49>. Acesso em: 3 ago. 2025.

HARVEY, David. A produção capitalista do espaço. São Paulo: Annablume, 2005.

HERCULANO, Selene. O clamor por justiça ambiental e contra o racismo ambiental. Revista de Gestão Integrada em Saúde do Trabalho e Meio Ambiente, v. 3, n. 1, p. 1-20, 2008.

IBGE. De 2010 a 2022, população brasileira cresce 6,5% e chega a 203,1 milhões | Agência de Notícias. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/37237-de-2010-a-2022-populacao-brasileira-cresce-6-5-e-chega-a-203-1-milhoes>. Acesso em: 21 set. 2025.

JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

JESUS, Victor de. Racializando o olhar (sociológico) sobre a saúde ambiental em saneamento da população negra: um continuum colonial chamado racismo ambiental. Saúde e Sociedade, v. 29, n. 2, e180519, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0104-12902020180519>. Acesso em: 23 jul. 2025.

JORGE, Miécio de Miranda (Org.). Álbum do Estado do Maranhão. São Luís, 1950.

JORNAL do Maranhão: semanário de orientação católica, jornal a serviço da família e do povo. São Luís, MA: [s.n.], [1934?]. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=112135>. Acesso em: 24 set. 2025.

LE CORBUSIER. Urbanismo. São Paulo: Martins Fontes, 2000. [Ed. orig.: Urbanisme. Paris: Crès (Col. Del I'Esprit Nouveau), 1925].

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001. 145 p.

LEFEBVRE, Henri. **Prefácio – A produção do espaço**. Tradução de Ana Cristina Arantes Nasser. Revisão técnica de Fraya Frehse. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 27, n. 79, p. 123-132, 2013.

LIMA, I. A complexidade da justiça territorial. Ensaio de Geografia, v. 4, n. 7, p. 50-70, 2015. Disponível em: https://issbrasil.usp.br/artigos/9cbs_1.pdf. Acesso em: 18 set. 2025.

LIMA, Valéria; AMORIM, Margarete Cristiane de Costa Trindade. A importância das áreas verdes para a qualidade ambiental das cidades. Revista Formação, n. 13, p. 139-165, 2006.

LIMA, V. Análise da qualidade ambiental urbana: o exemplo de Osvaldo Cruz/SP. Geografia em Questão, v. 7, n. 2, 2014. DOI: 10.48075/geoq.v7i2.9385. Disponível em: <https://saber.unioeste.br/index.php/geoemquestao/article/view/9385>. Acesso em: 18 nov. 2024.

MARICATO, Ermínia. Para entender a crise urbana. CaderNAU, v. 8, n. 1, p. 11-22, 2015.

MARICATO, Ermínia. A cidade sustentável. In: CONGRESSO NACIONAL DE SINDICATO DE ENGENHEIROS, 9., 2011.

MARQUES, Matheus Andrade; SANTOS, Saulo Ribeiro dos. Transformação e valorização do território: reflexões a partir da “Península” da Ponta d’Areia em São Luís (Maranhão). Revista do Departamento de Geografia, v. 43, p. e193929, 2023. DOI: 10.11606/eISSN.2236-2878.rdg.2023.193929. Disponível em: <https://revistas.usp.br/rdg/article/view/193929>. Acesso em: 30 set. 2025.

MARTINS, Gabriela Souza. São Luís moderna e contraditória: resistência e permanência na Ilhinha e Ponta d’Areia. 2018. Disponível em: <https://repositorio.uema.br/jspui/bitstream/123456789/1260/1/disserta%C3%A7%C3%A3o-Gabriel%20Sousa%20Martins.pdf>. Acesso em: 29 set. 2025.

MBEMBE, Achille. Necropolítica. 1. ed. São Paulo: Éditions, 2018.

MESQUITA, Ruy Ribeiro. Plano de expansão da cidade de São Luís. São Luís, 1958. Mimeografado.

MOREIRA, Débora da Silva; PETRUS, Julia Katia Borgneth. Expansão urbana

desordenada em São Luís – MA: uma análise sobre o bairro Cruzeiro de Santa Bárbara. 2024. Disponível em: <https://www.periodicos.unimontes.br/index.php/verdegrande/article/download/6242/7109/31246>. Acesso em: 15 ago. 2024.

NUNES, Dario Gilson Souza; GOULART, Edvaldo da Silva; MATOS, Lucas dos Santos. Muros Invisíveis: o papel da gentrificação na segregação social. 2025. Disponível em: <https://rosario.ufma.br/jspui/bitstream/123456789/8926/1/D%c3%ÁRIO%20GILSON%20SOUZA%20NUNES.pdf>. Acesso em: 29 set. 2025.

NUCCI, João Carlos. Metodologia para determinação da qualidade ambiental urbana. Revista do Departamento de Geografia, v. 12, p. 209–224, 2011. DOI: 10.7154/RDG.1998.0012.0009. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rdg/article/view/53740>. Acesso em: 14 nov. 2024.

NUCCI, João Carlos. Qualidade ambiental e adensamento urbano: um estudo de ecologia e planejamento da paisagem aplicado ao distrito de Santa Cecília (MSP). Edição do autor, 2008.

PACHECO, João Batista. O conceito geográfico de bairro: uma aplicação à questão do Sítio Campinas/Basa e da Ilhinha. Revista de Políticas Públicas, v. 5, n. 1.2, 2001. Disponível em: <https://core.ac.uk/download/pdf/233143546.pdf>. Acesso em: 29 set. 2025.

PEREIRA, Elson Manoel. Planejamento urbano no Brasil: conceitos, diálogos e práticas. Chapecó: Argos, 2013. Disponível em: https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=iD_WSuw8GBsC&oi=fnd&pg=PA9&dq=conceito+de+planejamento+urbano&ots=NH_ejv7Zan&sig=eWPOEIT0OzEQFkLH8yFUVHRx2dg&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false. Acesso em: 12 set. 2025.

Prefeitura Municipal de São Luís; INSTITUTO DA CIDADE – INCID. São Luís em Dados – 2010 e 2022. São Luís: Prefeitura de São Luís, 2025. Disponível em: <https://www.saoluis.ma.gov.br/sao-luis-em-dados---2010-e-2022>. Acesso em: 21 set. 2025.

RIBEIRO JÚNIOR, José Reinaldo Barros. Formação do espaço urbano de São Luís: 1612-1991. São Luís: Edições FUNC, 1999.

SANTOS, Antônio Bispo dos. A terra dá, a terra quer. São Paulo: Ubu Editora, 2023.

SÃO LUÍS: Ilha do Maranhão e Alcântara: guia de arquitetura e paisagem. Sevilla: Dirección General de Arquitectura y Vivienda, 2008. Bilíngue.

Suspeito de matar major da PM em São Luís confessou o crime e indicou local onde arma usada no assassinato estava escondida. G1, 2 maio 2025. Disponível em: <https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2025/05/02/suspeito-de-matar-major-da-pm-em-sao-luis-confessou-o-crime-e-indicou-local-onde-arm-usada-no-assassinato-estava-escondida.ghtml>. Acesso em: 30 set. 2025.

TORRES, L. M.; PINHEIRO, C. D. P. S.; AZEVEDO, S. D.; RODRIGUES, P. R. S.; SANDIM, D. P. R. Poluição atmosférica em cidades brasileiras: uma breve revisão dos impactos na saúde pública e meio ambiente. *Naturae*, v. 2, n. 1, p. 23-33, 2020. DOI: <http://doi.org/10.6008/CBPC2674-6441.2020.001.0003>. Acesso em: 14 nov. 2024.

JACCAUD, Mylene; MAYER, Robert. Observação direta. In: POUPART, Jean et al. *A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos*. Tradução de Ana Cristina Nasser. Petrópolis: Vozes, 2008. p. 254-286. (Coleção Sociologia)

MARX, Karl. *O capital: crítica da economia política: Livro I: o processo de produção do capital*. Tradução de Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2013. 894 p.

DURKHEIM, Émile. *As regras do método sociológico*. Tradução de Eduardo Lúcio Nogueira. 9. ed. Lisboa: Editorial Presença, 2004

TUCCI, Carlos E. M. Águas urbanas. *Estudos Avançados*, v. 22, n. 63, p. 106, 2008

APÊNDICES E ANEXOS

A. Questionários Aplicados aos Moradores

Questionário – Abastecimento de Água na Península / Ilhinha (São Luís - MA)

Tipo de imóvel:

- ☐ Residencial vertical (prédio)
- ☐ Residencial térrea
- ☐ Comercio
- ☐ Outro: _____

2. Há quanto tempo você reside na região?

- ☐ Menos de 1 ano
- ☐ 1 a 3 anos
- ☐ 4 a 6 anos
- ☐ Mais de 6 anos

3. Como é realizado o abastecimento de água em sua residência?

- ☐ Apenas pela rede pública (CAEMA)
- ☐ Principalmente por caminhões-pipa
- ☐ Rede pública + caminhões-pipa
- ☐ Outra forma: _____

4. Ocorre interrupções no fornecimento de água?

- ☐ Sim
- ☐ Não

4.1 Com que frequência ocorre interrupção no fornecimento de água da rede pública?

- ☐ Raramente
- ☐ 1 vez por mês
- ☐ 1 vez por semana
- ☐ Diariamente

5. Você já precisou contratar caminhões-pipa por conta própria?

- ☐ Sim
- ☐ Não

Se sim:

5.1. Com que frequência?

- ☐ Esporadicamente
- ☐ Mensalmente
- ☐ Semanalmente

5.2. Em média, quanto custa esse serviço?

R\$ _____

6. Você considera o atual sistema de abastecimento de água adequado às

necessidades da região?

☐ Sim

☐ Não

Justifique brevemente:

7. Na sua opinião, quem deve ser o principal responsável por solucionar os problemas de abastecimento na região?

☐ Poder público

☐ Iniciativa privada (condomínios, empreiteiras, empresas)

☐ Ambos

☐ Outro: _____

8. Você gostaria de receber mais informações ou participar de ações sobre o uso sustentável da água na região?

☐ Sim

☐ Não





Emitido em 07/08/2026

DOCUMENTOS COMPROBATÓRIOS Nº 1284/2026

(Nº do Protocolo: NÃO PROTOCOLADO)

(Assinado digitalmente em 07/08/2026 15:09)

RONALD SILVA DIAS

CHEFE DIVISAO

839738

Para verificar a autenticidade deste documento entre em <https://sis.sig.uema.br/documentos/> informando seu número:
1284, ano: **2026**, tipo: **DOCUMENTOS COMPROBATÓRIOS**, data de emissão: **07/08/2026** e o código de
verificação: **6b6f1f8c35**

