



UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO  
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA, NATUREZA E DINÂMICA DO  
ESPAÇO

**FLÁVIA MARTINS SILVA**



**SANTO AMARO DO MARANHÃO, CENÁRIO DE NOVA TERRITORIALIDADE:** a  
pavimentação da MA-320 como objeto de viabilização de uma nova dinâmica

**FLÁVIA MARTINS SILVA**

**SANTO AMARO DO MARANHÃO, CENÁRIO DE NOVA TERRITORIALIDADE:** a  
pavimentação da MA-320 como objeto de viabilização de uma nova dinâmica

Dissertação apresentada à banca examinadora do Programa de Pós-Graduação em Geografia, Natureza e Dinâmica do Espaço da Universidade Estadual do Maranhão para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Linha de Pesquisa: Dinâmica do espaço: urbano e rural.

Orientador: Prof. Dr. Cláudio Eduardo de Castro

São Luís- MA

2021

Silva, Flávia Martins.

Santo Amaro do Maranhão, cenário de nova territorialidade: a pavimentação da MA - 320 como objeto de viabilização de uma nova dinâmica / Flávia Martins Silva.  
– São Luís, 2021.

152 f.

Dissertação (Mestrado) – Curso de Geografia, Natureza e Dinâmica do Espaço,  
Universidade Estadual do Maranhão, 2021.

Orientador: Prof. Dr. Cláudio Eduardo de Castro

Santo Amaro do Maranhão. 2. Território. 3. MA - 320. I. Título.

CDU: 911.372.2(812.1)

**FLÁVIA MARTINS SILVA**

**SANTO AMARO DO MARANHÃO, CENÁRIO DE NOVA TERRITORIALIDADE: a**  
pavimentação da MA-320 como objeto de viabilização de uma nova dinâmica

Dissertação apresentada à banca examinadora do Programa de Pós-Graduação em Geografia, Natureza e Dinâmica do Espaço da Universidade Estadual do Maranhão para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Aprovada em: 28/01/2021

**BANCA EXAMINADORA:**



---

**Prof. Dr. Cláudio Eduardo Castro**  
(Orientador)  
Universidade Estadual do Maranhão (UEMA)



---

**Prof. Dr. Lindon Fonseca Matias**  
(Examinador Externo)  
Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP)



---

**Prof. Dr. Saulo Ribeiro dos Santos**  
(Examinador Interno)  
Universidade Federal do Maranhão (UFMA)

*Aos meus pais Tereza e  
José Domingos (in memoriam)*

## AGRADECIMENTOS

Agradeço à minha família pelo apoio e incentivo, aos meus pais, José (*in memoriam*) e Tereza pelo esforço em me educar. Às minhas irmãs, Selma, Nelma, Simeí, Neiva e Noêmia, aos meus amados sobrinhos Breno e Júlia, só por existirem já me fazem feliz.

Ao meu orientador Prof. Dr. Cláudio Eduardo de Castro a quem atribuo respeito e admiração, obrigada professor, por me ajudar nessa empreitada desde a graduação, pela amizade e ser essa pessoa tão nobre, quando crescer quero ser como você.

À Universidade Estadual do Maranhão, essa segunda casa que me deu a possibilidade de crescimento profissional e pessoal por meio da graduação, trabalhos de iniciação científica em projetos de pesquisa e bolsas de estudo, e a todo corpo docente e colegas de turmas e à professora Dra. Nadja Bessa, pelo apoio no processo de entrada no mestrado.

À FAPEMA, pelo apoio através de bolsa.

Ao PPGEQ, todo o corpo docente, direção e aos colegas de turma. Agradeço especialmente ao professor Dr. Silas pelas valiosas dicas e pela sugestão da banca.

Ao meu amigo Edelson que sempre foi muito solícito comigo, um parceiro que muito estimo. Estendo ainda o agradecimento aos amigos companheiros Rejane, ao Rui que me ajudou com algumas fotos.

Às pessoas que me ajudaram nos trabalhos de campo: Ana Carolina pela companhia no primeiro campo, Alzivan que me ajudou muito em tudo que precisei, fez a ponte entre mim e as pessoas de Santo Amaro, e sua avó dona Tereza pelo apoio e estadia. À Nana, Maurício, Josita pelo apoio com a aplicação dos questionários e formulários, Ivan, Hugo e Prof. Dr. José Fernando Bezerra pela ajuda com o Drone. À Ângela pelo apoio no campo em São Luís.

Aos moradores de Santo Amaro pela hospitalidade, acolhimento nas entrevistas, conversas, em especial Santoca, Joabel, Michele, Leonel, Tubanaro também ao Jorge Augusto e Renilton pelas informações prestadas e pela atenção.

À banca, os Profs. Drs. Saulo Ribeiro dos Santos e Lindon Fonseca Matias, pelas importantes contribuições.

Reconheço que a ajuda de cada um de vocês foi imprescindível, muito obrigada!

Gratidão é a memória do coração. Agradeço principalmente ao meu Deus por colocar em meu caminho as pessoas certas, na hora certa, Soli Deo Gloria!

*“A cidade é a mais consistente e, de modo geral, a mais bem-sucedida tentativa do homem de refazer o mundo em que vive conforme os desejos do seu coração. Mas, se a cidade é o mundo que o homem criou, ela é o mundo no qual ele está doravante condenado a viver. Assim, indiretamente, sem nenhuma noção clara do sentido de sua tarefa, ao fazer a cidade o homem refez a si mesmo” (Robert Park).*

## RESUMO

A cidade de Santo Amaro do Maranhão fica localizada na Mesorregião norte do estado, na Microrregião dos Lençóis Maranhenses, a qual vem recebendo investimentos públicos e privados voltados para o setor do turismo, porém até menos de uma década ela apresentava-se praticamente isolada, em uma região sem fluxos e redes, onde o modo de vida da população era pautado por uma relação mais estreita com a natureza. A partir da pavimentação da rodovia MA-320, em 2018, que dá acesso à cidade, possibilitou a fluidez em direção ao Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, um dos destinos mais procurados por turistas no Maranhão, isso tem gerado novas territorialidades. Levantou-se a hipótese de que Santo Amaro romperá a relação estreita com a natureza tornando-se uma cidade turística o que gerará mudança no modo de vida e também novos problemas passarão a existir. Para comprovação desses fatores, o trabalho foi realizado por meio do método materialista histórico e dialético que dá possibilidade de investigar o contexto social do objeto de estudo através de observação, para isso utilizaram-se técnicas de atividade de campo e pesquisa bibliográfica. Como resultados pode-se afirmar que, de fato, a cidade tem mudado seu modo de vida, voltando-se para o turismo, cresce o número de habitantes na cidade e também o número de investimentos como: pousadas, agências de turismo e a especulação imobiliária está em alta, isso pode ser percebido pelo surgimento de condomínios e abertura de negócios, e também há crescimento de problemas ambientais como lixões a céu aberto e falta de saneamento básico.

Palavras-Chave: Santo Amaro do Maranhão. Território. Rodovia MA-320.



## **ABSTRACT**

The city of Santo Amaro do Maranhão is located in the northern Mesoregion of the state, in the Microregion of Lençóis Maranhenses, which has been receiving public and private investments focused on the tourism sector, but until less than a decade it was practically isolated, in a region without flows and networks, where the way of life of the population was guided by a closer relationship with nature. From the paving of the MA-320 highway in 2018, which gives access to the city, allowed the fluidity towards the Lençóis Maranhenses National Park, one of the most sought after destinations by tourists in Maranhão, this has generated new territorialities. It has raised the hypothesis that Santo Amaro will break the close relationship with nature becoming a tourist city which will generate change in the way of life and also new problems will come into existence. To prove these factors, the work was carried out through the historical and dialectical materialist method that gives the possibility of investigating the social context of the object of study through observation, for this we used techniques of field activity and bibliographic research. As a result it can be affirmed that, in fact, the city has changed its way of life, turning to tourism, the number of inhabitants in the city grows and also the number of investments such as inns, tourism agencies and real estate speculation is on the rise, this can be perceived by the emergence of condominiums and business opening, and there is also growth of environmental problems such as open dumps and lack of basic sanitation.

Keywords: Santo Amaro do Maranhão. Territory. Highway MA-320.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1-	Técnicas metodológicas aplicadas no trabalho	29
Figura 2-	A- Cidade- Parte do centro de São Paulo. B- Campo- Interior de Alcântara-MA	36
Figura 3-	Esquema: cidade como sistema aberto, com fluxos de entrada e saída.	37
Figura 4-	Imigrantes nordestinos chegando na hospedaria do imigrante em São Paulo em 1910	54
Figura 5-	Hierarquia urbana do Brasil	57
Figura 6-	Símbolos e cores de cada nível hierárquico da rede urbana do Brasil	59
Figura 7-	Rio Alegre, principal rio de Santo Amaro do Maranhão	72
Figura 8-	Lago de Santo Amaro	72
Figura 9-	Lençóis Maranhenses, A- Estação chuvosa , B- período seco.	72
Figura 10-	Vegetação de restinga- Santo Amaro	74
Figura 11-	Lençol freático a 30 cm da superfície	74
Figura 12-	Venda de produtos artesanais A- Barreirinhas, B- Santo Amaro.	77
Figura 13-	Roteiro do projeto “Rota das Emoções”	77
Figura 14-	A-Povoado de Betânia, B- Passeio de barco sobre o rio Alegre, C- Redário a beira do rio e D- Restaurante com redário	79
Figura 15-	A-Trilheiros percorrendo de Barra Grande á Queimada dos Britos. B- Queimada dos Britos.	80
Figura 16-	Boi de matraca e pandeiro “Teimosão” em festa em uma residência de Santo Amaro	80
Figura 17-	Tipos de Unidades de Conservação	82
Figura 18-	Estrada vicinal Rodovia MA-320	88
Figura 19-	Rodovia MA-320 pavimentada	89
Figura 20-	Ponte da Cidade de Santo Amaro	92
Figura 21-	Travessia do rio Alegre em período de estiagem em 2018 antes da finalização da construção da ponte	93
Figura 22-	Passageiros embarcando para travessar o Rio Alegre em período chuvoso em 2018	93

Figura 23-	Estacionamento da cidade e portal com fiscais	96
Figura 24-	Caminhonete credenciada com o adesivo azul e seu número	96
Figura 25-	Carros particulares com placas de outras cidades circulando livremente sem o adesivo de credenciamento	97
Figura 26-	Fluxo de caminhonetes nas ruas de Santo Amaro do Maranhão	98
Figura 27-	Turistas no rio Alegre	98
Figura 28-	Carros e pessoas à beira de uma lagoa nos Lençóis Maranhenses em Santo Amaro	99
Figura 29-	Ônibus de turismo “bate-volta” estacionados aguardando os turistas retornarem dos passeios	100
Figura 30-	Posto de fiscalização municipal na área de entrada do PNLM.	102
Figura 31-	Placas com indicação de regras para uso do Parque. A- No Parque, B- No estacionamento e C- Próximo ao posto de fiscalização da prefeitura	102
Figura 32-	Trator abastecendo um depósito de bebidas a noite em Santo Amaro	104
Figura 33-	Outdoor e localização da instalação de condomínio	107
Figura 34-	Surgimento de novas residências e demarcação de lotes	108
Figura 35-	Condomínio em construção próximo ao rio Alegre	108
Figura 36-	Ocupação irregular na área do lago de Santo Amaro	109
Figura 37-	A e B ruas sendo calçadas com bloquetes. C. Fábrica de bloquetes e bancos de concreto	111
Figura 38-	Construção de um restaurante comunitário em Santo Amaro.	111
Figura 39-	Localização do conjunto minha casa minha vida e da creche-escola em Santo Amaro	112
Figura 40-	Mercado da cidade	113
Figura 41-	Falta de combustível em posto de abastecimento em Santo Amaro.	113
Figura 42-	Comportamento do Rio Alegre nos períodos de estiagem e chuvoso	115
Figura 43-	Alagamentos em ruas de Santo Amaro	116
Figura 44-	Distância entre poço e fossa, problema de saneamento básico na cidade de Santo Amaro	117
Figura 45-	A - Água do poço de bomba manual em uma residência em Santo Amaro. B - Água de poço caçambão em outra	117

Figura 46 - À esquerda- Crianças bebendo água do poço da praça. A direita- Morador pegando água para produzir alimentos e beber 118

Figura 47- A- Coleta seletiva de plástico no lixão. B-Principal lixão de Sato Amaro. C lixão sendo formado em um caminho de trilha em direção ao PNLM e D- Morador queimando o lixo no quintal de sua casa 119

## LISTA DE MAPAS

Mapa 1-	Mapa de localização da cidade e município de Santo Amaro do Maranhão	20
Mapa 2-	Regiões de influencia das cidades	59
Mapa 3-	Mapa do Estado do Maranhão	64
Mapa 4-	Regiões de influência das cidades do Maranhão	68
Mapa 5-	Mapa de Localização do Município de Santo Amaro e as regiões as quais pertence	70
Mapa 6-	Geomorfologia e hidrografia do município de Santo Amaro do Maranhão	73
Mapa 7-	Unidades de conservação do Maranhão	83
Mapa 8-	Localização do PNLM	83
Mapa 9-	Mapa da APA Upaon-Açu/Miritiba/Alto Preguiças	84
Mapa 10-	Infraestrutura rodoviária do estado do maranhão	87
Mapa 11-	Localização do lixão da cidade de Santo Amaro	119

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1-	Critérios utilizados na realização das entrevistas	31
Quadro 2-	Esquema: Paisagens organizadas-tipo de ações	39
Quadro 3-	Tipos de ações exercidas pelos agentes produtores do espaço urbano	41
Quadro 4-	Polos turísticos do Maranhão	69
Quadro 5-	Principais atrativos turísticos de Santo Amaro	78
Quadro 6-	Tipos e funções das rodovias federais do Brasil	86
Quadro 7-	Atividades e o total por setor	105

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1-	Crescimento da urbanização na segunda metade do século XIX segundo Santos (1993)	53
Tabela 2-	Índice de urbanização no Brasil (1970 a 2010)	56
Tabela 3-	Classes das unidades populacionais - população em áreas de ocupação densa segundo o Critério do IBGE em 2010	60
Tabela 4-	Classificação do grau de urbanização do Estado do Maranhão	66
Tabela 5-	Regiões de desenvolvimento do Maranhão	67
Tabela 6-	Dados agropecuários do IBGE de 2017	75
Tabela 7-	Principais dados Educacionais de Santo Amaro do Maranhão	76
Tabela 8-	Dados de saúde e saneamento de Santo Amaro do Maranhão	76
Tabela 9-	Número de Serviços turísticos ofertados em Santo Amaro em 2016, 2018 e 2020	94

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1-	Comparação de empreendimentos registrados em Santo Amaro de 2018 e 2019	105
Gráfico 2-	Empresas registradas por setor em 2019	105
Gráfico 3-	Comparação do número de empresas registradas em 2019 e 2020	106



## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

<b>ADRS-</b>	Agência de Desenvolvimento Regional Sustentável
<b>ALUMAR-</b>	Consórcio Multinacional Voltado à Produção e Exportação de Alumínio em Lingotes
<b>CONAMA-</b>	Conselho Nacional do Meio Ambiente
<b>CTB-</b>	Código de Trânsito Brasileiro
<b>CPRM-</b>	Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais
<b>CTI-NE-</b>	Comissão de Turismo Integrado do Nordeste
<b>CODENO-</b>	Conselho de Desenvolvimento do Nordeste
<b>EMBRAPA-</b>	Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária
<b>ETE-</b>	Estação de Tratamento de Efluentes
<b>IBAMA-</b>	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
<b>IBGE-</b>	Instituto Brasileiro de Geografia E Estatística
<b>ICMBIO-</b>	Instituto Chico Mendes de Conservação Da Biodiversidade
<b>IDH-</b>	Índice de Desenvolvimento Humano
<b>IDH-M-</b>	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
<b>IMESC-</b>	Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos
<b>FNS-</b>	Fundação Nacional da Saúde
<b>GEIA-</b>	Grupo Executivo da Indústria Automobilística
<b>GEUC-</b>	Grupo de Pesquisa de Unidades de Conservação-GEUC
<b>GTDN-</b>	Grupo de Trabalho Para o Desenvolvimento do Nordeste
<b>ONG's-</b>	Organizações não Governamentais
<b>ONU-</b>	Organização das Nações Unidas
<b>OPAS-</b>	Organização Pan-Americana da Saúde -
<b>PETROBRAS-</b>	Petróleo Brasileiro S.A
<b>PIB-</b>	Produto Interno Bruto
<b>PNLM-</b>	Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses
<b>PPCDAM-</b>	Plano de Ação Para Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal
<b>JUCEMA-</b>	Junta Comercial do Estado do Maranhão
<b>MATOPIBA-</b>	Maranhão, Piauí, Tocantins e Bahia

<b>MTur-</b>	Ministério do Turismo
<b>REGIC-</b>	Região de Influência das Cidades
<b>SEMA'S-</b>	Secretarias do Meio Ambiente Estaduais
<b>SEBRAE-</b>	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
<b>SIG-</b>	Sistema de Informações Geográficas
<b>SISNAMA-</b>	Sistema Nacional do Meio Ambiente
<b>SUDENE-</b>	Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste
<b>UEMA-</b>	Universidade Estadual do Maranhão
<b>UNFPA-</b>	Fundo de População das Nações Unidas
<b>UTM-</b>	Universal Transversa de Mercator
<b>ZEE-MA-</b>	Zoneamento Ecológico Econômico do Maranhão

## SUMÁRIO

	<b>INTRODUÇÃO</b>	19
<b>1</b>	<b>O MÉTODO E SUAS ESPECIFICIDADES NA PESQUISA</b>	24
<b>1.2</b>	<b>Instrumentalização Metodológica</b>	28
<b>2</b>	<b>ESPAÇO URBANO E TERRITÓRIO</b>	34
<b>2.1</b>	<b>Espaço urbano</b>	35
2.1.1	Os produtores e a (des)organização do espaço urbano	40
<b>2.2</b>	<b>Território e Espaço</b>	46
2.2.1	Territorialidade: Espaço, tempo e técnica	49
<b>2.3</b>	<b>A urbanização do Brasil</b>	53
<b>3</b>	<b>SANTO AMARO DO MARANHÃO</b>	63
<b>3.1</b>	<b>O estado do Maranhão e sua urbanização</b>	63
<b>3.2</b>	<b>Espaço e território de Santo Amaro do Maranhão</b>	70
<b>3.3</b>	<b>Áreas protegidas no contexto Santamarense</b>	80
<b>3.4</b>	<b>Rodovia MA-320, vetor de alteração do território Santamarense</b>	85
<b>4</b>	<b>SANTO AMARO DO MARANHÃO, CENÁRIO DE NOVA TERRITORIALIDADE</b>	90
<b>4.1</b>	<b>De uma cidade isolada a uma cidade turística</b>	90
4.1.1	Marcos da cidade	91
4.1.2	Inserção do turismo	93
<b>4.2</b>	<b>Novos objetos e novas ações</b>	103
4.2.1	Crescimento da especulação imobiliária	107
4.2.2	Estrutura urbana da cidade	110
<b>4.3</b>	<b>Nova cidade, problemas antigos</b>	114
	<b>CONSIDERAÇÕES E RECOMENDAÇÕES</b>	121
	<b>REFERÊNCIAS</b>	124
	<b>APÊNDICES</b>	134
	<b>ANEXOS</b>	144

## INTRODUÇÃO

Os fenômenos naturais influenciam as ações humanas, pois ao serem vivenciados cotidianamente acabam constituindo-se como objeto de conhecimento, em que o ser humano busca, através de inovações e técnicas, realizar alterações na natureza para suprir suas necessidades, tanto essenciais, quanto aquelas que vão surgindo conforme a sociedade vai mudando. Nesse sentido, as populações passaram a se organizar construindo relações de poder, formando territórios. Atualmente, segundo a Organização das Nações Unidas (ONU), são 7,6 bilhões de habitantes distribuídos por 193 países com características econômicas e culturais próprias. O Brasil, por exemplo, possui um vasto território que abarca cinco regiões com contextos sociais, econômicos e ambientais bem diferentes (UNFPA<sup>1</sup>, 2011).

Por mais que heterogêneo e amplo seja um território, este se interliga por redes<sup>2</sup> através de fluxos de ações promovidas pelo trabalho. As estradas têm um importante papel nesse processo, pois através delas ocorrem os fluxos de pessoas e matérias (tanto beneficiadas, quanto primas) necessárias para (re)produtividade das cidades. Assim, se uma cidade não possui infraestrutura de malha viária, o território evidenciará o modo de vida<sup>3</sup> de seus indivíduos, que no trabalho apresentarão processos produtivos de maneira mais arcaica (SANTOS 1996). Segundo Araújo (2001) a existência de uma nova estrada afeta o contexto econômico e social, pois reflete tanto em mobilidade/transporte, quanto em crescimento populacional (ou decréscimo) e acesso a serviços públicos. Por outro lado, a partir dela passa a existir uma transformação da paisagem, o que pode fragilizar o ambiente.

Nesse contexto, este trabalho apresenta um estudo realizado no município de Santo Amaro do Maranhão (Mapa 1), constituído em grande parcela pelo Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses (PNLM), um dos principais polos indutores turísticos no Maranhão, e que proporciona a principal fonte de renda através do uso público do parque.

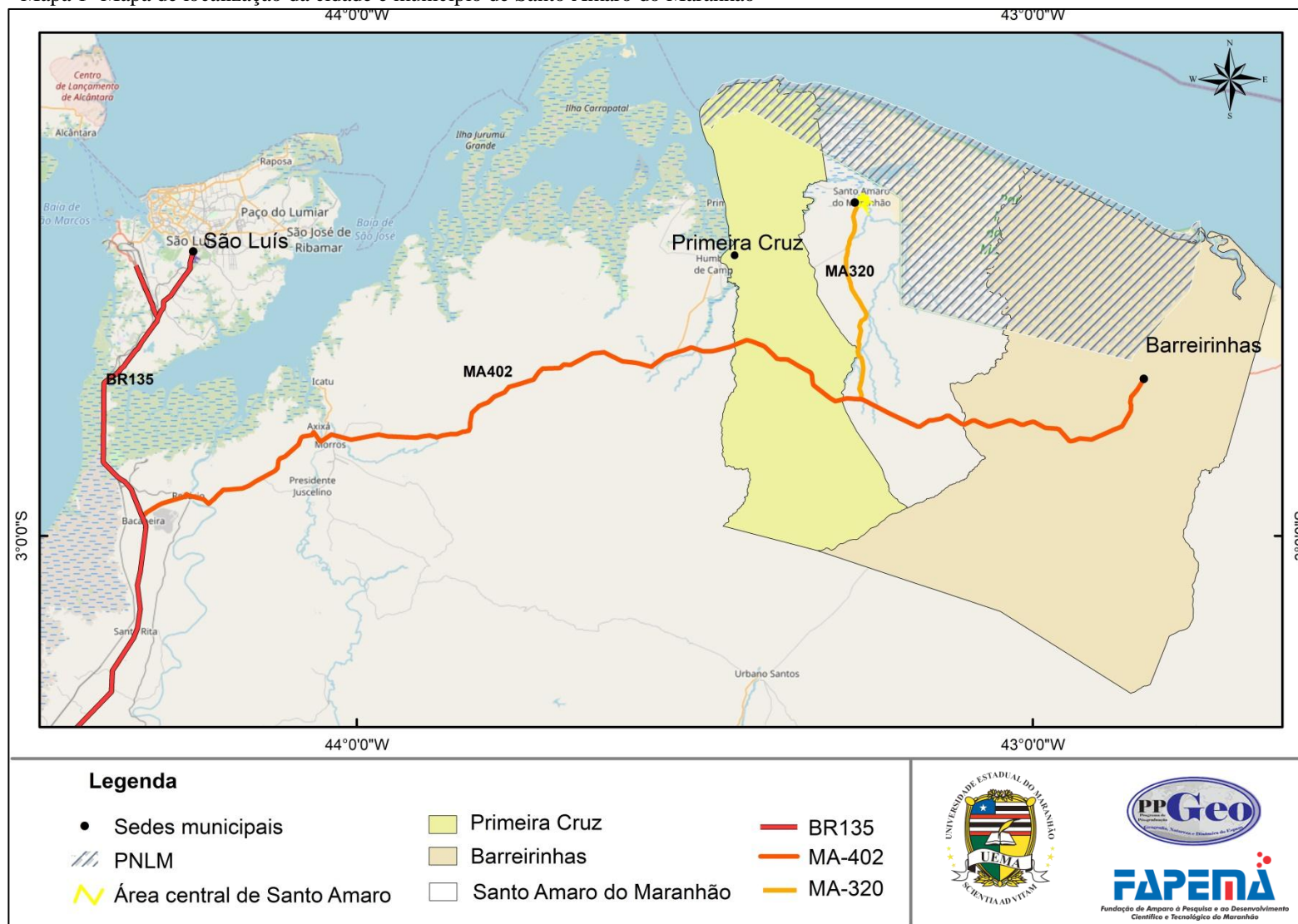
---

<sup>1</sup>UNFPA- Fundo de População das Nações Unidas.

<sup>2</sup> O conceito de rede nasce com o próprio capitalismo, e os primeiros pesquisadores que irão utilizá-lo aparecem no século XIX, quando tentam explicar determinadas formas espaciais disseminadas pelo novo sistema: redes de transportes cada vez mais articuladas, vários tipos de redes dentro das cidades (desde as redes de bondes e metrô até as de água e esgoto), diversas redes técnicas construídas para destruir e reordenar territórios que com o surgimento do imperialismo, irão incluir os próprios circuitos do capital financeiro (HAESBAERT 2006, p. 121-122).

<sup>3</sup> De acordo com Guerra (1993), o modo de vida se relaciona entre os “modos de produção” e os “modos de reprodução”, a articulação entre as “práticas do trabalho” e da “vida fora do trabalho”.

Mapa 1- Mapa de localização da cidade e município de Santo Amaro do Maranhão



Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

O uso do PNLN se acelerou a partir de 2001, devido o fluxo provocado pelo asfaltamento da rodovia MA-402 que liga a capital São Luís à cidade de Barreirinhas, que se tornou a mais importante porta de entrada do parque (IBGE<sup>4</sup>, 2010; CARVALHO, 2019). Através de planos estratégicos de turismo, a região dos Lençóis Maranhenses tem recebido outros novos investimentos em infraestrutura rodoviária (MARANHÃO, 2011), entre esses, em 2018, a pavimentação da rodovia MA-320 que liga a rodovia MA-402 à cidade de Santo Amaro do Maranhão. Diante disso, este estudo verifica o processo de transformações sociais, econômicas e ambientais ocorridas a partir da facilidade de acesso promovido pela estrada pavimentada e conseqüentemente do turismo, abertura de novos negócios e mudança na dinâmica da cidade.

Justifica-se este estudo pelo fato de Santo Amaro, a menos de uma década, se apresentava como um lugar pacato, com acesso a serviços públicos incipientes e um modo de vida rudimentar<sup>5</sup>. Com a melhoria do acesso proporcionado pela pavimentação da estrada, novos contextos surgiram, configurando uma nova territorialidade, o que poderá fazer com que a cidade se urbanize e haja a inclusão desta ao sistema capitalista de maneira mais perceptível, afetando: o modo de vida, a identidade do lugar, o ambiente natural, o uso e ocupação do solo, conseqüentemente gerando problemas característicos da urbanização. Dessa forma, o trabalho está pautado em busca da resposta desse questionamento: que territorialidade pode surgir em Santo Amaro do Maranhão no cenário atual?

Diante do questionamento, levanta-se a hipótese de que a cidade romperá a relação estreita com a natureza, passando para um lugar mais urbano, demandando produtos e serviços externos (vestimentas, produtos eletrônicos, tecnologias, alimentos, etc.) em consequência haverá uma transformação da paisagem devido o surgimento de novos fluxos e redes, e, por ser um lugar com potencialidade de atrativos turísticos naturais, na área preservada do PNLN, a rodovia asfaltada facilitará a chegada não só de um “mundo” mais moderno, como também do turismo, principal motivo para a aceleração do processo cíclico de desterritorialização-reterritorialização, como afirma Haesbaert (2006).

O objetivo principal é compreender as dinâmicas territoriais, através de um olhar no processo de urbanização que vem ocorrendo no território de Santo Amaro do Maranhão desencadeado pelo asfaltamento da rodovia MA-320. Como objetivos específicos busca-se constatar as mudanças no modo de consumo da população da cidade; identificar as novas

---

4 Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

5 Essas características são percebidas no documentário (em DVD) “Majestades Anônimas, Areia dos Lençóis” produzido em 2009 pelos autores, Ana Paula Guimarães e Eduvier Fuentes Fernández que retrata a característica de relação de pertencimento da população com o lugar Santo Amaro do Maranhão.

dinâmicas do espaço advindas do turismo e, de que forma o espaço mudou ambientalmente e em relação às demandas no uso e ocupação do solo.

Este estudo contribui cientificamente somando com o crescimento do programa de pós-graduação em Geografia, natureza e dinâmica do espaço, quando se apresenta como um trabalho cuja temática soma-se com outros trabalhos realizados na área do PNLN, além disso, contribui para a sociedade, pela busca em entender como ocorre a mudança nesta pequena cidade que pode alterar a vida de seus habitantes, tanto de forma positiva, quanto negativa e alterar também o meio ambiente caso o crescimento urbano ocorra sem planejamento e organização. Destaca-se inclusive que diversos estudos científicos têm sido realizados na região dos Lençóis Maranhenses, entre os tais vale citar Terra (2017), Castro (2012), Tasso (2011), Martins (2008) e Carvalho (2007).

O interesse em estudar essas alterações, não aconteceu de forma planejada, a pesquisa proposta no início era bem diferente desta, assim como os objetivos e a área de estudo, porém com as trocas de experiências de colegas de turma e dos professores, pôde-se perceber que haveria a necessidade de ajustar, ou mesmo, mudar a pesquisa por se tornar inviável financeiramente, pois não havia bolsa para financiamento. Após conversas com o orientador, pelas quais foram expostas dificuldades e ideias trocadas em aula, o trabalho tomou direção para o ramo da geografia urbana. Como desafio pessoal, o atual contexto territorial de Santo Amaro surgiu como área de estudo, desafio porque a geografia urbana não era uma área de maior afinidade, devido às experiências de pesquisas e de iniciação científica, realizadas até então, ligavam-se a outras faces da Geografia.

Na graduação realizou-se por 2 anos (2014 a 2016) estudos relacionados à área da geografia física, mais especificadamente integração no grupo de pesquisa de Unidades de Conservação-GEUC da Universidade Estadual do Maranhão – UEMA direcionado ao mapeamento de cavernas, espeleologia em Parque Nacional no sul do Maranhão, cavernas em arenito, de onde saiu a temática da monografia: “Carste em litologias areníticas: evidências no Sul do Maranhão” (2017). Também por este trabalhou-se 1 ano em projeto de extensão com estudo voltado para a análise sócio ambiental em Unidade de Conservação-UC (2016 a 2017), já no último ano da graduação (2018) se realizou também estudo em pesquisa científica na área de comunidades tradicionais quilombolas com equipe multidisciplinar em parceria com outras instituições (Universidade Federal do Maranhão – UFMA e Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos – IMESC), estudos esses muito proveitosos para o conhecimento e crescimento profissional e pessoal.

A Geografia é uma ciência muito diversificada e com tantas possibilidades de ser explorada, não há limites para busca de mais conhecimento, dessa forma, quando se chegou ao mestrado ainda em 2018, a mudança de pesquisa foi encarada como um leque de oportunidade de ampliar a percepção e de entender de maneira completa a ciência geográfica.

Com as ideias já definidas e organizadas, o trabalho foi dividido em quatro capítulos, o primeiro apresenta o método e as técnicas utilizadas na pesquisa, o segundo capítulo é uma discussão teórica sobre o espaço urbano e território, produzido respondendo às perguntas: O que é espaço urbano? Como se forma? Quem produz? Como se deu o espaço urbano brasileiro? O que caracteriza um território? O que é territorialidade? O terceiro capítulo enfatiza a caracterização da área de estudo, assim trata sobre a cidade de Santo Amaro nos aspectos sociais, para entender sua dinâmica bem como o contexto histórico; os aspectos físicos/ambientais, para reconhecer o uso do ambiente natural nas demandas antrópicas e a relação da cidade com o PNLN e nesse contexto trata inclusivamente do parque como Unidade de Conservação na área estudada. Nesse terceiro capítulo também se discute a importância das estradas no contexto do território, os quais estão interligados e dependem das estradas para sua dinâmica de fixos, fluxos e de redes, diante disso é apresentada a rodovia MA-320, suas características, demandas, objetivo e histórico. O quarto capítulo se refere aos resultados da pesquisa que foi desenvolvida por meio do método materialista histórico e dialético.



# Capítulo 1

## O MÉTODO E SUAS ESPECIFICIDADES NA PESQUISA

A dialética, cuja palavra origina-se do grego *dialektiké*, significa “arte do diálogo”, tem seu surgimento na antiguidade, marcada por inúmeras concepções e discursos que se contrapunham em diversos aspectos. Entre os primeiros e principais contribuintes da prática da dialética nesse período, estão Heráclito de Éfeso (540 a 480 a. C.) e Parmênides (530 a 470 a. C.), o primeiro, considerado o pai da dialética, acreditava que na natureza tudo está em constante mudança, tudo flui e “*nada é permanente, exceto a mudança*”, o segundo, ao contrário, tinha como pensamento a ideia de que nada muda, tudo é uno. Parmênides através de um poema intitulado “sobre a natureza” contribuiu para a origem da ontologia (estudo do ser) (MARCONDES, 2000).

Na idade média não houve expressivas contribuições para a dialética visto que nesse período as respostas para todos os questionamentos eram justificadas somente pela fé religiosa. Já a partir da idade moderna os teóricos se baseavam na discussão sobre o conhecimento seguindo dois distintos pensamentos, o racionalista e o empirista, os quais se perguntavam: como surge o conhecimento? (CHAUÍ, 2000). Para a vertente racionalista, a razão, a verdade e as ideias eram consideradas inatas ao ser. Descartes (1596-1650) e Leibniz (1646-1716) tornam-se os principais promotores dessas ideias. Descartes é considerado o iniciador do racionalismo moderno por constituir o *cogito* cartesiano “penso, logo existo”, segundo ele, o conhecimento pode ser instigado por dedução, análise e argumentação, e as ideias podem ser adventícias (que se originam de experiências sensoriais), fictícias (inventadas pela imaginação) ou inatas (que são racionais) (CHAUÍ, 2000).

Para Leibniz, o universo seguia uma ordem de equilíbrio e era formado por um número infinito de unidades de vidas que ele chamou de mônadas<sup>6</sup>, essas seguiam uma hierarquia de inteligência de forma sincronizada, juntas tornariam o universo harmônico onde tudo é contínuo e gradual (Lei da Continuidade), o conhecimento seria adquirido através das ideias que podem fornecer um conhecimento adequado (quando compreensível), inadequado (não compreensível), intuitivo (pelo acúmulo de informações) ou simbólico (quando representa algo externo) (SCIACCA, 1958; MARCONDES, 2000; CHAUÍ, 2000).

---

<sup>6</sup> Do grego *μονάς, μόνος*, que se traduz por "único", "simples".

Já a visão empirista entende que o conhecimento se dá por meio dos sentidos, dessa forma as sensações levariam às percepções que formam os pensamentos e assim nasceria o entendimento das coisas. Os filósofos ingleses, Francis Bacon (1561-1621), Thomas Hobbes (1588-1679) e John Locke (1632-1704), além do escocês David Hume (1711-1776) são os precursores do empirismo entre os séculos XVI e XVIII. Francis Bacon acreditava que para se chegar ao conhecimento era necessário destruir “ídolos”, ou seja, padrões de pensamentos que acabavam impedindo o esclarecimento das ideias e a produção do saber, esses ídolos ele intitulou de: ídolos da tribo (ideias que se formam naturalmente), da caverna (em referência ao mito da caverna), do fórum (ideias concebidas através da linguagem e relação social) e do teatro (ideias impostas a nós e que apenas recebemos como expectadores), assim o conhecimento seria uma construção histórica proveniente das experiências que levam a indução (casos particulares para um geral) que junto à observação e análise constituiria uma lei geral, dessa forma, a ciência não pode se basear em hipóteses, deduções ou teorias somente por fatos de observação (CHAUÍ, 2000).

Thomas Hobbes vivenciando um contexto social de guerra, expressa em sua obra “O Leviatã”, uma visão voltada para a paz política e social, expressa as ideias do ser humano em seu “estado natural”, incapaz de viver em paz por ter em sua natureza o instinto de sobrevivência, “o homem é lobo do homem”, porém nele existe um lado racional que ele chama de “estado artificial” voltado ao desejo de se conservar, de buscar sua sobrevivência, o ser humano entende que precisa se organizar coletivamente para gerar a paz, mas precisaria de um “terceiro” para mediar esse papel, ou seja, do “Leviatã”. O Leviatã seria uma alegoria ao Estado, ou melhor, a representação política que teria a função de comandar e organizar o corpo social através do poder e de força, essa representação se daria por “contrato” em que a sociedade daria esse consentimento, dessa forma esta renunciaria de forma absoluta o seu interesse individual, pela paz coletiva (ARANHA, 2003).

John Locke, como empirista, acreditava que a mente humana era como uma folha de papel em branco que é preenchida por ideias provenientes de experiências sensoriais da vida cotidiana, da observação e da reflexão, que juntas geram percepção e raciocínio, levando ao conhecimento, ideias essas apresentadas em sua obra “Ensaio sobre a lei natural”. Politicamente, as ideias de Locke inicialmente eram consensuais as de Hobbes, para ele:

A maneira única em virtude da qual uma pessoa qualquer renuncia à liberdade natural e se reveste dos laços da sociedade civil consiste em concordar com outras pessoas em juntar-se e unir-se em comunidade para viverem com segurança, conforto e paz umas com as outras, gozando garantidamente das propriedades que

tiverem e desfrutando de maior proteção contra quem quer que não faça parte dela (LOCKE, 1978, p.135).

Mais tarde a visão política de Locke mudou, passou então a contestar a ideia de que a sociedade legitima o poder do Estado por “contrato social”, porém o papel do governante seria suprir as necessidades dos indivíduos, garantindo a qualidade de vida, proteção dos bens materiais e sua liberdade, quando este não cumprisse o seu papel, a sociedade teria o direito de reivindicar por eles ou mudar de representante, pois os direitos dos cidadãos estão acima do Estado, essas ideias deram início ao liberalismo. Tal como Locke, David Hume acreditava que o conhecimento se dava tanto por experiências sensoriais, quanto por meio da reflexão, assim propôs em sua obra “Investigações sobre o Entendimento Humano”, a teoria do conhecimento, neste, o homem poderia ser estudado através de experimentos, através da observação do comportamento diante das experiências, a relação de causalidade, ou, de percepções-impressões, causa-efeito (CACHEL, 2016; CHAUI, 2000).

As ideias dos teóricos racionalistas revolucionou o pensamento filosófico, dessa forma, o século XVIII foi marcado por uma época de transformações ideológicas, o racionalismo e o liberalismo se propagaram, tornando-se bases para as ideias iluministas, assim o século XVIII foi considerado o século das luzes. Denis Diderot (1713-1784) e Jean D’Alembert (1717-1783) destacaram-se como filósofos iluministas, juntos organizaram uma enciclopédia de 35 volumes (com obras de ciência, arte e ofícios) referentes ao pensamento, porém sua divulgação foi censurada pela igreja, que inseriu a obra na lista de livros proibidos, uma vez que as ideias apresentadas nas obras eram anticlericalistas (CHAUI, 2000). Entre outros se destacaram também Montesquieu (1689-1775) com a teoria da separação dos poderes (legislativo, executivo e judiciário) e Jean-Jacques Rousseau (1712-1778) que defendia a ideia de que o homem nasce bom e a sociedade o corrompe devido às imposições do Estado sobre sua liberdade, assim necessitavam se organizar em busca de uma democratização social, o chamado “contrato social” (CASSIRER, 1997).

Justa posicionando as ideias racionalista e empirista, Imanuel Kant (1724 - 1804) defendia que tanto a razão quanto a experiência desempenham importantes funções para gerar conhecimento. Metaforizando a teoria do heliocentrismo de Copérnico, fez crítica alegando que os filósofos colocaram as ideias de realidade no centro e fizeram a razão girar ao seu redor, o que deveria ser o contrário, a razão deveria estar no entorno da realidade. Por isso essa ideia foi considerada “revolução copernicana”.

Em “crítica a verdade pura” Kant afirma que o conhecimento é priorístico (*a priori*), ou seja, vem antes da experiência, se revela na experiência, mas não provém desta. Esta, portanto, teria o papel de gerar conteúdos que levam às ideias (SILVEIRA, 2002). Friedrich Hegel (1770 - 1831) já no século XIX critica tanto o racionalismo e empirismo quanto Kant, pois, a razão não é intemporal, mas histórica, diante disso constitui o idealismo, segundo Chauí (2000, p. 80), a razão em Hegel é:

- 1.o conjunto das leis do pensamento, isto é, os princípios, os procedimentos do raciocínio, as formas e as estruturas necessárias para pensar, as categorias, as ideias – é razão subjetiva;
2. a ordem, a organização, o encadeamento e as relações das próprias coisas, isto é, a realidade objetiva e racional – é razão objetiva;
3. a relação interna e necessária entre as leis do pensamento e as leis do real. Ela é a unidade da razão subjetiva e da razão objetiva. A essa unidade, Hegel dá o nome de espírito absoluto.

Hegel defende a razão como um processo dialético que deveria seguir três importantes passos: a tese, uma ideia formulada, a antítese, uma ideia oposta ao pensamento que surgiu e a síntese, que seria, portanto, o consenso das duas ideias. É, portanto, nesse contexto que para ele a razão é histórica (CHAUÍ, 2000). Através da análise das concepções dos teóricos que o antecederam, principalmente de Hegel, Karl Marx (1818-1883) busca no trabalho humano, princípios da ontologia, voltando-se a questões políticas e econômicas existentes no contexto social em que vivenciava (no século XIX) assim consolida o materialismo histórico dialético, que como o próprio nome diz, se caracteriza como a busca de entender a materialidade histórica das ações humanas.

No materialismo histórico dialético o pesquisador reproduz o movimento do objeto por meio da observação, Marx vivencia e estuda o contexto social da revolução industrial cuja força de trabalho era exercida de forma insalubre, com cargas horárias longas e baixa remuneração para os trabalhadores. Ele observa que a divisão social do trabalho se transforma em fardo para a classe dos trabalhadores, que explorados exercem sua força naquilo que não os favorece, dessa forma, isso levaria ao que ele chamou de luta de classes (KONDER, 2008). Nesse contexto, esse método visa buscar a interpretação da realidade existente no contexto social (LAKATOS; MARCONI, 1993).

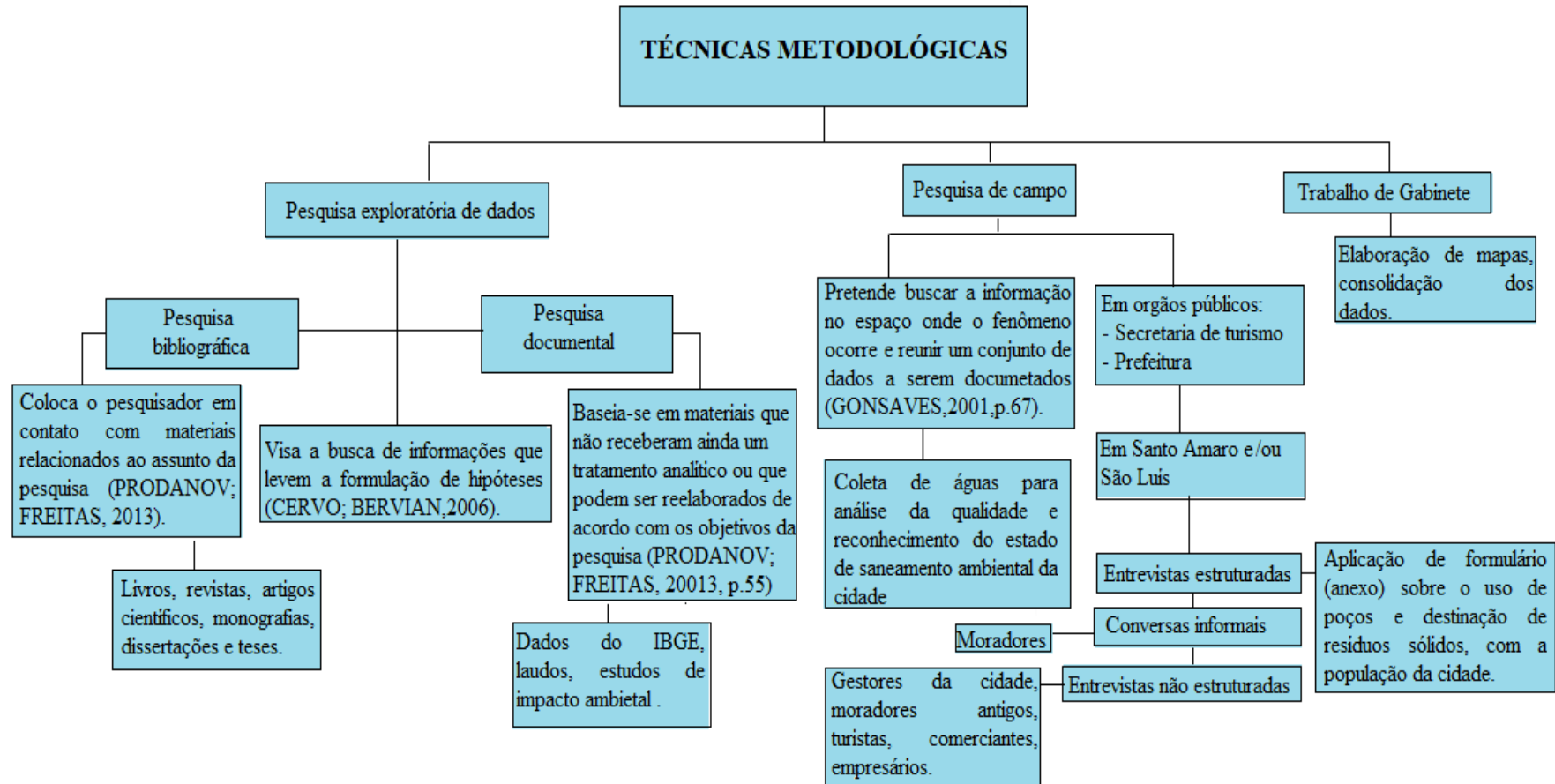
Recentemente estudos dialéticos em Geografia receberam uma contribuição muito importante de Soja (1993, p.13-18) que sugere que o olhar se alicerce em um “materialismo histórico e geográfico sintonizado com os desafios políticos e teóricos contemporâneos”. Assim o espaço, conceito chave da Geografia, volta ao cerne dessa Ciência, não somente

temporal, mas simultâneo, uma vez que é nessa esfera que os processos do capital se desenvolvem, por consequência, nele é que a vida se concretiza. O autor propõe que a dialética se imbrique triplamente pelo espaço, o tempo e o ser social para se compreender a dinâmica das mudanças, ao que denomina de “materialismo histórico e geográfico”.

## **1.2 Instrumentalização Metodológica**

A utilização do método na pesquisa visou entender o contexto histórico da cidade, quais são as atividades exercidas pelos moradores na perspectiva do trabalho antes e depois da pavimentação da estrada e em que compasso de tempo tem ocorrido mudanças. Com referência à aplicabilidade do método, o trabalho foi realizado direcionado à abordagem qualitativa que “[...] preocupa-se, com aspectos da realidade que não podem ser quantificados, centrando-se na compreensão e explicação da dinâmica das relações sociais” (SILVEIRA E CÓRDOVA, 2009, p.32), porém também se acrescentou elementos da abordagem quantitativa. O estudo foi desenvolvido por: pesquisa exploratória, trabalho de campo e trabalho de gabinete como apresentado no organograma (figura 1).

Figura 1 - Técnicas metodológicas aplicadas no trabalho.



Fonte: Autora, 2020.

### ✓ Pesquisa exploratória de dados

Segundo Selltiz, Wrightsman e Cook (1965) a pesquisa exploratória é útil para que o pesquisador se familiarize com o fenômeno estudado, adquirindo dessa maneira maior conhecimento sobre o assunto. Nesta pesquisa, a exploração de dados foi crucial no desenvolvimento da parte teórica do trabalho, na qual, dissertações, livros, manuais técnicos, artigos de revistas científicas e pesquisas em sites de órgãos públicos, serviram de base para produção do texto.

### ✓ Atividades de campo

De acordo com Gonsalves (2001, p.67),

A pesquisa de campo é o tipo de pesquisa que pretende buscar a informação diretamente com a população pesquisada. Ela exige do pesquisador um encontro mais direto. Nesse caso, o pesquisador precisa ir ao espaço onde o fenômeno ocorre, ou ocorreu e reunir um conjunto de informações a serem documentadas.

Para tanto, foram realizadas quatro viagens a campo, nestas foram colhidos dados através de observação e entrevistas.

- Observação/Análise – realizada com base no conhecimento teórico prévio sobre a cidade por onde se planejou o que seria observado, conforme indica LÜDKE e ANDRÉ (1986, p.25) “[...] a observação precisa antes de tudo ser controlada e sistemática, isso implica a existência de um planejamento cuidadoso do trabalho e uma preparação rigorosa do observador”. As ações e objetos analisados foram:

1. O modo de vida: identificação dos agentes produtores do espaço urbano e a dinâmica de trabalho da população;
2. A estrutura da cidade: tanto em relação aos equipamentos urbanos como as categorias de consumo e demandas da cidade;
3. Análise do comportamento da cidade no período de chuva, bem como dos problemas nessa estação;
4. O turismo na cidade;
5. Dinâmica de fluxos e redes;
6. Comportamento da cidade após o término da construção da ponte;
7. O período de estiagem na cidade e no PNLM onde as lagoas se apresentam com menores níveis;

## 8. Mudanças na paisagem.

Todas as ações observadas foram registradas e organizadas para a compilação dos dados com as informações colhidas por outros instrumentos utilizados em campo.

- Entrevistas e questionário– De acordo com Duarte (2004, p. 216), a entrevista permite o pesquisador,

[...] fazer uma espécie de mergulho em profundidade, coletando indícios dos modos como cada um daqueles sujeitos percebe e significa sua realidade e levantando informações consistentes que lhe permitam descrever e compreender a lógica que preside as relações que se estabelecem no interior daquele grupo, o que, em geral, é mais difícil obter com outros instrumentos de coleta de dados (DUARTE 2004, p. 216).

Por meio destes buscaram-se informações que complementassem ou comprovasse as observações já então realizadas e por outro lado, para maior proximidade com os atores sociais, o que permitiria, portanto, responder o problema da pesquisa e comprovação ou não das hipóteses levantadas. A escolha dos atores sociais para serem entrevistados seguiu critérios que se contextualizavam com o que se propunha investigar. As observações foram anotadas em um caderno, as entrevistas e questionário organizados em pastas e quando possível, gravadas pelo celular de forma a manter na íntegra a fala dos atores. As atividades realizadas em campo são detalhadas no quadro 1. O número de entrevistados foi de acordo com a necessidade para a consolidação dos dados. Os campos foram realizados nas datas: 1º Campo (17 a 23 de dezembro de 2018), 2º campo (11 a 18 de março de 2019), 3º Campo (15 e 16 de Novembro de 2019) e 4º Campo (21 a 23 de agosto de 2020).

Quadro 1. Critérios utilizados na realização das entrevistas.

<b>ENTREVISTAS</b>	
<b>Entrevista 1</b>	<b>Contexto histórico da cidade</b>
Motivo	Para entender a história da cidade, seus principais marcos e onde a estrada se encaixaria no espaço-tempo desta.
Entrevistados	7 Moradores com idade superior a 60 anos
Quando	1º campo
Escolha dos entrevistados	Moradores cujo tempo de moradia abarcasse o processo anterior e posterior da emancipação até aos dias atuais, diante disso, aqueles com idade superior a 60 anos se faziam apropriados.
Abordagem dos entrevistados	Indicação de outros moradores que retratavam essas pessoas como “mais antigos da cidade”, estes foram abordados em suas casas em horários marcados.
Principais assuntos	História da cidade- Nas entrevistas (Apêndice I) buscou-se instigar a memória dos mesmos sobre as décadas e anos passados (como era o modo de vida).
<b>Entrevista 2</b>	<b>Estrutura da cidade</b>
Motivo	Para entender os objetos e ações da cidade
Entrevistados	Representante da prefeitura; moradores e comerciantes.
Quando	1º campo



Escolha dos entrevistados	Por constituírem agentes participantes ao contexto social da cidade
Abordagem dos entrevistados	Visita na prefeitura; entrevista de porta em porta e visita em comércios.
Principais assuntos	Obras da ponte e do estacionamento, serviços públicos, turismo, hábitos alimentares da população, trabalho, logística de serviços.
<b>Entrevista 3</b>	<b>Especulação imobiliária</b>
Motivo	Para saber se houve maior demanda por uso e ocupação do solo e quem são os agentes envolvidos nesse processo.
Entrevistados	1 representante de imobiliária e 6 rentistas de aluguel de casa.
Quando	4º campo.
Escolha dos entrevistados	Por se perceber um grande número de construção de condomínios e aluguel de casas por temporada.
Abordagem dos entrevistados	Contato <i>online</i> por via aplicativo de mensagens (Whatsapp) por meio dos contatos disponíveis em placas e sites de anúncios dos empreendimentos/serviços de aluguel.
Principais assuntos	Motivação para o empreendimento
<b>Entrevista 4</b>	<b>Turismo na cidade</b>
Motivo	Para entender a dinâmica do turismo, seu contexto em geral na cidade e no parque.
Entrevistados	10 Toyoteiros, 45 moradores e 1 secretaria de turismo.
Quando?	1º segundo e 4º campos.
Escolha dos entrevistados	Por serem os principais agentes atuantes do turismo
Abordagem dos entrevistados	Toyoteiros – entrevistados em momentos em que estavam à espera dos transbordos de turistas no estacionamento, a fala dos entrevistados pode ser multiplicada como opinião geral visto que todos apresentam interesses semelhantes, principalmente por exercerem influência sobre as decisões na cidade; Moradores – Em suas casas ( entrevista de porta em porta) Secretaria de turismo – por meio de visita na secretaria.
Principais assuntos	-Toyoteiros - logística de trabalho - Moradores - visão destes sobre o turismo na cidade -Na secretaria de turismo e de meio ambiente que até então eram unificadas, dados sobre o turismo, tais como números de guias, de carros utilizados para passeios, de agências, quantitativo de visitantes, o processo de cadastro dos motoristas, carros e guias, dados sobre o turismo na cidade, sobre o PNLM, informações de uso, procedimentos para entrar e como se dá a prevenção de impactos ambientais negativos decorrentes do turismo de massa.
<b>QUESTIONÁRIO</b>	
<b>Questionário sobre saneamento básico da cidade</b>	
Motivo	Por se observar que a cidade possui deficiência em saneamento básico
Entrevistados	43 Moradores e 1 Gestor público
Escolha dos participantes	Por se fazerem maiores atingidos pelos problemas desencadeados pela falta de saneamento básico
Quando	19 no 1º campo e 25 no 4º campo
Como	Visita na prefeitura e nas residências
Principais assuntos	Informações sobre coleta de resíduos sólidos, abastecimento de água e esgotamento sanitário.

Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

- Coleta de dados - Registros fotográficos, Imagens panorâmicas da cidade com utilização de drone; Mapeamento de alagamentos, enchentes e cheias que são comuns no período de chuva.

✓ Trabalho de gabinete

Em gabinete as informações foram organizadas, analisadas e documentadas. Por meio do geoprocessamento de dados se produziu mapas que são imprescindíveis para análise dos estudos geográficos, através de sistema de informações geográficas (SIG) no programa Arcgis versão 10.2 licença EFL999703439, os mapas foram elaborados pela projeção UTM (Universal Transversa de Mercator), sistema de referência DATUM Sirgas 2000, Zona 23 sul.

## Capítulo 2

---

### ESPAÇO URBANO E TERRITÓRIO

*“E a cidade se apresenta centro das ambições para mendigos ou ricos e outras armações, coletivos, automóveis, motos e metrô, trabalhadores, patrões, policiais, camelôs. A cidade não para, a cidade só cresce, o de cima sobe e o de baixo desce” (Chico Science & Nação Zumbi, 1994).*

As relações sociais construídas e vivenciadas nas cidades são cenários/campo de pesquisa da geografia, a qual entende e interpreta o espaço através de suas cinco categorias: território, região, espaço, lugar e paisagem. Os acontecimentos sociais ocorridos nas cidades são estudados no ramo da “geografia urbana” que compreende a dinâmica das ações humanas que geram transformação do espaço no tempo (CLARK, 1991). No século XX, universalmente a geografia passou por um “movimento de renovação”, marcado por tendência ao surgimento de novas abordagens de estudos não mais sendo exclusivo o modo tradicionalista positivista. Em 1970 a corrente crítica, opondo-se à corrente tradicionalista e a quantitativa, baseia-se no materialismo histórico e dialético pelo qual os estudos urbanos passam a ser voltados à realidade dos problemas sociais enfrentados nas cidades que seriam fruto do modo de produção. O espaço, segundo Corrêa (2003, p.25) é “o *locus* da reprodução das relações sociais de produção”.

No espaço urbano ocorrem as relações sociais e as dinâmicas de trabalho, em geral, o contexto urbano é caracterizado pela aglomeração e trabalho industrializado e de serviços e se dinamiza a partir do interesse dos agentes sociais que dominam o espaço por meio do poder, modificam-no, detendo a forma de uso e ocupação do solo. Neste capítulo buscou-se, portanto, entender primeiro o conceito, conjuntura da formação e dinâmica do espaço urbano e da cidade, os quais se diferem por escala de aglomeração, mas que não se desconectam, um está no outro e, ainda, como se constitui o espaço urbano brasileiro.

Cada cidade possui um contexto social próprio, por ser sujeito ao sistema econômico, em que este se apropria e usa espaços conforme seus interesses, o que faz com que haja diferença temporal entre espaços em um mesmo território, ou seja, o desenvolvimento pode ser acelerado em um e retardado em outro, assim, a organização deste é dinâmica, apresentando fragmentação e segregação, essa situação é condicionada pelo

trabalho e pela identidade<sup>7</sup> (SAQUET, 2015). Diante disso, denota-se a territorialidade constituída pelo tempo e técnica<sup>8</sup>, o tempo se mostra como agente promissor da transformação do espaço, já a técnica é empregada conforme a inovação humana na exploração do meio ambiente<sup>9</sup>. Alicerçado nestes pressupostos, analisa-se o espaço urbano através de suas categorias: forma, função, estrutura e processo (SANTOS 1985).

## 2.1 Espaço urbano

Aqui será abordado o espaço urbano, destrinchando primeiramente as categorias, forma e função, a primeira refere-se à materialidade do espaço, formada por objetos, espaço físico, a segunda é a ação implementada dentro deste que se apresenta, portanto, como “um sistema de objetos e sistema de ações”. Diante disso, a forma e a função estão interligadas, uma depende da outra. No subtópico são abordados os fatores relacionados à categoria estrutura, esta se refere ao contexto social em que a forma e a função são constituídas a partir dos atores sociais existentes no espaço, levando a um sistema organizacional econômico e uma dinâmica de uso.

Para compreender o espaço urbano/cidade é importante de início definir o que seria cidade? Carlos (2008) liga ao sentido de espaço, como produto do processo de trabalho, caracterizado pela forma: habitações, uso do solo, o visível, a materialidade, bem como as relações sociais, constituídas em maneira de pensar, sentir, consumir, ou “modo de vida”<sup>10</sup>. A cidade se manifesta tanto como o meio físico/material quanto o lugar das ações exercidas nesse espaço, como afirma Harvey (1973, p. 34), esta se apresenta como um “[...] sistema dinâmico complexo no qual a forma espacial e o processo social estão em contínua interação”.

Marx e Engels (1846, p. 64) conceituam-na como “a realidade da concentração da população, dos instrumentos da produção, do capital, dos prazeres, das necessidades”, relacionam à forma como as pessoas vivem no trabalho e fora dele. Lefebvre (1968, p.64) a vê

---

<sup>7</sup> Identidade está ligada aos elementos que caracterizam o indivíduo e o grupo ao qual este pertence tais como “artefatos, costumes, gêneros de vida, meio, mas também sistemas de relações institucionalizadas, concepções da natureza, do indivíduo e do grupo” (CLAVAL 1999, p.15).

<sup>8</sup> Santos (2004, p. 29) define técnicas como um conjunto de meios instrumentais e sociais com os quais o homem realiza sua vida, produz e ao mesmo tempo cria espaço.

<sup>9</sup> Meio ambiente é especialmente, a relação entre os homens e os elementos naturais (o ar, a água, o solo, a flora e a fauna); entre homens e as relações que se dão entre as coisas; entre os homens e as relações de relações, pois é essa multiplicidade de relações que permite, abriga e rege a vida, em todas as suas formas. Os seres e as coisas, isoladas, não formariam meio ambiente, porque não se relacionariam (DULLEY, 2004, p.19).

<sup>10</sup> O modo de vida está interligado com a relação homem-natureza, ou seja, a forma em que os habitantes de um determinado lugar vivem é caracterizada pela maneira de adaptação e exploração do ambiente (MARX e ENGELS, 1977).

como “a projeção da sociedade sobre o terreno”. Park (1973, p. 26) aponta a cidade como um meio onde se constitui uma tradição, assim esta é algo,

[...] mais que um amontoado de homens individuais e de conveniências sociais, ruas, edifícios, luz elétrica, telefones etc.; algo mais também que uma mera constelação de instituições e dispositivos administrativos. (...) Antes, a cidade é um estado de espírito, um corpo de costumes e tradições e dos sentimentos e atitudes organizados, inerentes a esses costumes, e transmitidos por essa tradição (PARK, 1973, p.26).

Em outro sentido, a cidade é entendida como o espaço materializado no qual o urbano se efetiva, o urbano seria as ações sociais e econômicas que se opõem ao campo por meio da divisão técnica do trabalho e pela diferenciação do uso e ocupação do solo, o campo geralmente reconhecido pelo cenário da agropecuária enquanto o urbano pelo da indústria e serviços (ROLNIK, 1988). Essa diferenciação de cidade e de campo se dá pela forma que os indivíduos produzem: “o que eles são coincide, portanto, com sua produção, tanto com o que produzem como o modo como produzem” (MARX E ENGELS, 1977 p. 36-37).

As diferenças são também percebidas na paisagem, no rural caracterizada pela presença de árvores, matas, rios, pastos, o céu estrelado, agricultura, no urbano destaca-se a concentração de edificações, estradas, trânsito, poluição, etc. (Figura 2). Outro fator é a densidade populacional, os centros urbanos apresentam-se com um elevado índice, enquanto no rural constituem-se de forma dispersa com baixo número de habitantes (KAYSER, 1990; ABRAMOVAY, 2000).

Figura 2. A- Cidade- Parte do centro de São Paulo. B- Campo- Interior de Alcântara-MA.

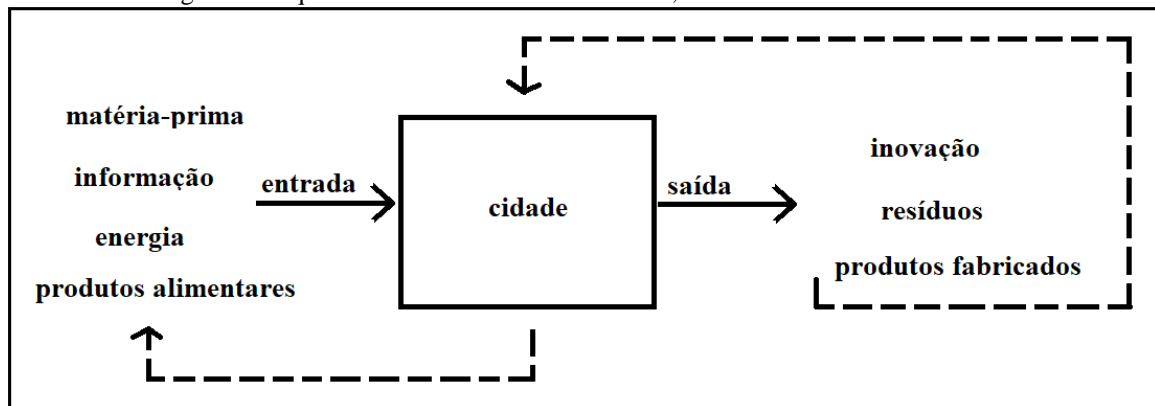


Fonte: Imagens de satélite, extraído de Google Eart, 2020.

A cidade também se apresenta como o espaço do acúmulo de capital, modernização dos meios de produção e de consumo e caracteriza-se por um ritmo acelerado, enquanto o campo como um lugar lento. Segundo Beaujeu-Garnier (1997 p.33) a cidade se caracteriza como um sistema ou conjunto de subsistemas, devido suas complexidades de usos

que se conectam por fluxos. Trata-se inclusive de “[...] um sistema aberto, em que as trocas são importantes (a entrada: energia, informação, matérias-primas, produtos alimentares... a saída: inovação, resíduos, produtos fabricados...), é do espaço produzido, que o sistema urbano tira suas entradas e onde elimina suas saídas” (figura 3).

Figura 3- Esquema: cidade como sistema aberto, com fluxos de entrada e saída.



Fonte: Elaborado pela Autora a partir de Beaujeu-Garnier (1997, p. 33), 2020.

Marques (2002) apresenta campo e cidade a partir de duas abordagens: a dicotômica, marcada pelas características que diferem um espaço do outro e a *continuum*, que se refere aos pontos que esses se associam. Na abordagem dicotômica o campo e a cidade apresentam diferenças:

[...] (1) ocupacionais ou principais atividades em que se concentra a população economicamente ativa; (2) ambientais, estando a área rural mais dependente da natureza; (3) diferenças no tamanho das populações; (4) na densidade populacional; (5) na homogeneidade e na heterogeneidade das populações; (6) na diferenciação, estratificação; e complexidade social; (7) na mobilidade social e (8) na direção da migração (MARQUES, 2002, p.100).

Já o *continuum* seria caracterizado pela modernização e inserção de características urbanas e uso de recursos industriais no meio rural, podendo gerar perda de identidade e muitas vezes uma indefinição se é uma região urbana ou rural, sobre isso, Silva (1997) afirma que:

Já não se pode caracterizar o meio rural brasileiro somente como agrário. E mais: o comportamento do emprego rural, principalmente dos movimentos da população residente nas zonas rurais, não pode mais ser explicado apenas a partir do calendário agrícola e da expansão/retração das áreas e/ou produção agropecuárias. Há um conjunto de atividades não-agrícolas tais como a prestação de serviços (pessoais, de lazer ou auxiliares das atividades econômicas), o comércio e a indústria que responde cada vez mais pela nova dinâmica populacional do meio rural brasileiro (SILVA, 1997, p. 43-81).

Lefebvre (2001) soluciona esses impasses dando ênfase ao poder hegemônico da cidade sobre o campo, sendo esta sua principal diferença, a cidade se constitui como o polo de controle do sistema capitalista, dessa forma, a diferenciação campo-cidade permanece intacto, a cidade detém o poder controlador dos meios de produção no campo. O sistema capitalista, segundo Kautsky (1986), se apodera do meio rural, dessa maneira, o agricultor não mais trabalhará para suprir somente suas próprias demandas (auto-subsistência), mas produzirá para abastecer também externamente, ou seja, a cidade. Diante disso é possível elucidar o conceito de espaço urbano, como se forma e como se dá sua produção.

Para Santos (1988) o espaço urbano é a materialização das relações sociais, as quais ele categoriza em cinco elementos: homens, firmas, instituições, infraestruturas e meio ecológico, dos quais identifica suas funções na organização e usos urbanos, os homens assumiriam o papel de fornecedores de trabalho; as firmas teriam a função de produzir bens, serviços e ideias; as instituições de estabelecer normas, ordens e legitimação; as infraestruturas constituiriam a materialização do trabalho e por fim, o meio ecológico seria a base física utilizada no suprimento das necessidades humanas. Vale destacar que o meio ecológico, para o autor, refere-se ao sentido de natureza modificada, pois segundo o mesmo,

A natureza primeira, como sinônimo de “natureza natural”, só existiu até o momento imediatamente anterior àquele em que o homem se transformou em homem social, através da produção social. A partir desse momento, tudo o que consideramos como natureza primeira já foi transformada. Esse processo de transformação, contínuo e progressivo, constitui uma mudança qualitativa fundamental nos dias atuais. E na medida em que o trabalho humano tem como base a ciência e a técnica, tornou-se por isso mesmo a vistorização da tecnologia (SANTOS, 1985, p.8).

As necessidades humanas são cruciais no processo de transformação do espaço natural, é a partir daí que ocorre a produção do espaço urbano. Beaujeu-Garnier (1997) reconhece o espaço urbano como a modificação do meio natural a partir da ação humana, pois passa a depender mais das técnicas (se falará sobre as técnicas de maneira mais aprofundada em outro tópico) que da própria natureza, dessa forma, torna-se espaço produzido. Conforme Serra (1987), a paisagem natural é paisagem primitiva, aqueles espaços que ainda não sofreram nenhuma adaptação pelo ser humano, já os que apresentam modificações antrópicas, espaço adaptado.

George (1971) atribui a utilização do espaço natural por meio das técnicas aferidas pelo homem (em que o meio se adapta a ele e não ele ao espaço), como “espaço humanizado”. Para Doullfus (1991), o meio natural quando recebe intervenção humana transforma-se em “espaço geográfico”, a paisagem se caracteriza conforme a intervenção a

qual é submetida, assim podem ser classificadas em: a) paisagem natural, àquela virgem, que não foi submetida a nenhuma ação humana; b) paisagem modificada, constituindo às ações que mesmo em pequeno espaço podem alcançar proporções em grande escala e c) paisagens organizadas, que se expressa em três tipos de ações conforme apresentado no quadro 2.

Quadro 2- Esquema: Paisagens organizadas-tipo de ações

<b>Ação meditada</b>		<b>Ação combinada</b>		<b>Ação contínua</b>
Uso e proveito de elementos do meio por uso de técnicas para promoção da vida em sociedade.	+	Uso coletivo que uma determinada comunidade exerce por meio de sua tradicionalidade ou forma de vida.	=	Junção da ação meditada e combinada que por meio do tempo acabam levando a modificação do meio.

Fonte: Elaborado pela autora, 2020, a partir de Doullfus (1991).

Verifica-se nesses conceitos uma aproximação de concepções de espaço urbano como natureza transformada, as ideias são unânimes, o que difere, segundo os autores, são as terminologias: espaço produzido, espaço adaptado, espaço humanizado, espaço geográfico. Neste trabalho se adotará o termo “espaço produzido” por entender-se que, mesmo servindo para definir qualquer espaço alterado pelo ser humano, é na cidade que a produção do espaço se apresenta de forma a romper na paisagem com os elementos preponderantemente naturais, o que não ocorre nos espaços rurais.

Então como se dá o espaço produzido? Serra (1987, p.7) lembra que a superfície terrestre é utilizada para abrigar pessoas e todos os elementos necessários para a sua sobrevivência, porém, a humanidade não habita nos lugares uniformemente, ela se adensa em alguns pontos, o espaço urbano resultaria, portanto “[...] da passagem de uma forma menos densa e mais espalhada de distribuição da população no espaço, para uma concentrada em centros urbanos”.

Dentro do espaço urbano há espaços mais concentrados ainda, constituindo em cidade, essa seria o polo, a área central, a sede do espaço urbano. Segundo Limonad e Costa (2015, p.282) a “ideia de centro, de centralidade, pressupõe a existência de uma aglomeração, de acessibilidade, de concentração de emprego, de riqueza, de conhecimento, de informação, de cultura, de inovação e de ação política, legal, econômica e social”. Corrêa (1999) explica como se deu o processo da gênese da área central que, segundo ele, foi motivada pelo aparecimento das ferrovias e de terminais marítimos, isto é, pelo desenvolvimento de sistemas de transportes.



Próximas a estes terminais vão se localizar aquelas atividades, muitas delas então nascentes ou em ampliação, voltadas para o mundo exterior á cidade, o comércio atacadista, depósitos, escritórios e indústria: a localização junto aos terminais de transporte era essencial, significando diminuição de custos (CORRÊA 1999, p. 39).

Nesse mesmo sentido, em Lefebvre (2001) a urbanização se dá a partir da industrialização, quando através dessa, os estabelecimentos comerciais surgem de forma organizada e bem definida o que leva a sociedade viver no espaço cooperativamente através de suas forças de trabalho e, por outro lado, a cidade como centro de trocas e de acumulação de capital, o que conseqüentemente levou a concentração desordenada de pessoas em seus centros. A aglomeração de um território, segundo Serra (1987, p.61), “é um pressuposto da cooperação, isto é, os homens aglomeram-se para cooperar no trabalho destinado ao atendimento de suas próprias necessidades”. Exemplifica-se a busca por emprego em grandes metrópoles, pela quantidade de empreendimentos geradores de serviços, pelos recursos naturais de uma determinada região ou mesmo pela atratividade do turismo que dispõe, entre outros (LIMONAD; COSTA, 2015).

Segundo Beaujeu-Garnier (1997) o processo de urbanização também pode se dar por motivos econômicos, políticos ou defensivos. Econômicos, pela sucessão de interesses que se cruzam e se aproveitam das trocas comerciais formando aglomerações em suas adjacências transformando cada vez o espaço para suprir os interesses do capital. Políticos se condicionam no papel do Estado por posse territorial o qual modifica e/ou organiza o espaço de forma estratégica. Defensivas quando fundadas e mantidas para destino militar. Pode-se, portanto, dizer que existe uma intenção e/ou motivo pelo qual a urbanização se constitui, por trás desses motivos existem pessoas, agentes que promovem a organização do espaço.

### 2.1.1 Os produtores e a (des)organização do espaço urbano

Quem são os produtores do espaço urbano? Harvey (1980) classifica os principais agentes produtores do espaço urbano como: usuários, corretores de imóveis, proprietários rentistas, incorporadores e construtores, instituições financeiras e instituições governamentais. Em Corrêa (1999) que tem uma classificação bem próxima a de Harvey, os principais agentes sociais responsáveis pela formação, dinamização e/ou demandas do uso da cidade, são: os grandes proprietários dos meios de produção, os imobiliários, os fundiários, o Estado e os grupos sociais excluídos. No sentido amplo, a partir desses autores pode-se organizar os

agentes promotores do espaço urbano em pelo menos cinco grupos conforme os tipos de ações, apresentados no quadro 3.

Quadro 3- Tipos de ações exercidas pelos agentes produtores do espaço urbano

Agente	Ação
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Corretores de imóveis / Incorporadores e construtores</li> <li>✓ Imobiliários e fundiários</li> <li>✓ Proprietários rentistas</li> </ul>	Apropriação e uso da terra por meio de especulação imobiliária, transformação e escolha de localização de áreas edificadas e tipos de uso segundo seus interesses o que os tornam grandes consumidores do solo urbano.
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Instituições financeiras</li> </ul>	Donos de excedentes de capital.
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Grandes proprietários dos meios de produção</li> </ul>	Detentores do trabalho.
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Usuários</li> <li>✓ Grupos sociais excluídos</li> </ul>	Sociedade e seus modos de uso no espaço urbano campo de lutas de classes, marcado pela desigualdade social.
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Instituições governamentais / Estado</li> </ul>	Organiza e media as ações no território.

Fonte: Elaborado pela autora conforme a classificação de Harvey (1980) e Corrêa (1999), 2020.

Os corretores imobiliários, incorporadores e construtores negociam áreas de interesse para ocupação do solo sob prévio estudo e planos de negócios, ou seja, especulação imobiliária que Silva Junior (2007, p.2) reconhece como o ato de “conter, guardar algo na probabilidade de realizar uma barganha vantajosa assim que surgir a necessidade de lucro, quando o valor a ser recebido pela barganha seria muito superior ao preço de valia”. Para esses agentes o solo urbano é mercadoria, logo, possui um valor e deve gerar lucro, para isso exercem grande parcela na função de organização do espaço, negociam entre os outros agentes a construção de equipamentos e serviços urbanos que somem e tornem interessante o espaço em que pretendem investir um novo empreendimento imobiliário que provavelmente será um espaço de nova concentração urbana.

O papel das instituições financeiras é fazer circular o capital de forma que gere mais dinheiro e lucro, através de financiamentos de construção de novos empreendimentos, bens de consumo, matéria-prima, serviços, entre outros. Os investimentos são agregados às taxas de juros, elevando o lucro. Os grandes proprietários dos meios de produção, o capitalista, caracterizado por uma de suas faces, a indústria, utilizam de financiamentos para investir em seus negócios, porém para obter o lucro total e não sofrer com os juros, supervalorizam sua mercadoria para recompensar o capital investido. As instituições financeiras possuem uma função importante para manutenção da produção destes e dos outros agentes, conforme explica Santos (2017),

Para qualquer empreendimento produtivo em grande escala, particularmente na produção de infraestrutura urbana, exige-se um volume elevadíssimo de

investimento que, para realizar o empreendimento, é necessário recorrer ao financiamento. Portanto, a urbanização torna-se central em absorver os excedentes de capital. É neste momento que a definição clássica de capital financeiro se materializa, pois a indústria recorre ao banco para movimentar capital – o papel das instituições financeiras torna-se fundamental (SANTOS, 2017, p.4).

Entre os agentes, o Estado constitui o papel principal, visto que atua na organização e dinâmica do espaço em todos os setores que os outros agentes se efetivam, pois sua ação é inerente aos seus interesses que visam “[...] criar condições de realização e reprodução da sociedade capitalista, isto é, condições que viabilizem o processo de acumulação e reprodução das classes sociais e suas frações (p. 26)”. O Estado através dos órgãos que formam o “poder público”, segundo Spósito (1995), atua como: empreendedor (obras públicas), legislador (criando leis), tributador (cobrador de impostos) e como polícia (reprimindo conflitos sociais). Suas ações e tomadas de decisão diante desses fatores serão realizadas conforme o interesse econômico, o que pode gerar conflitos quando uma classe for prejudicada em detrimento do interesse de outra.

Dessa maneira, o espaço urbano capitalista organiza-se de forma fragmentada, em centro comercial, áreas residenciais, áreas industriais e tantas outras, uma diversidade de uso, setores que podem ser diferenciados pela paisagem, categoria de serviço, modos de produção ou modos de vida (AMORIM FILHO, 2005). Nesse contexto estão os usuários e os grupos sociais excluídos, como diferencia Vasconcelos (2013), a fragmentação do espaço urbano se dá por divisão econômica e social, a primeira deriva da espacialidade das atividades exercidas, em que os equipamentos urbanos vão se implantando respondendo a uma lógica que resulta na divisão econômica, a segunda, por áreas sociais com diferenças categorizadas por

[...] atributos como renda, instrução, ocupação, faixa etária, fecundidade, etnicidade, religião, status migratórios e qualidade da habitação definem o conteúdo de cada área. Há um mosaico social na cidade, com distintas formas e conteúdo sociais. O preço da terra, expressão cabal da valorização da propriedade latifundiária, e a proximidade dos centros de negócios – área central, subcentros e áreas especializadas -, assim como das áreas de amenidades naturais ou socialmente criadas e das áreas fabris, desempenham papéis fundamentais na estruturação desse mosaico social (VASCONCELOS, 2013, p. 8).

Vale lembrar que não existe somente um espaço, existem múltiplos espaços e que se contextualizam de forma divergente por isso os produtores e agentes do espaço são também reconhecidos conforme a realidade social do lugar, os agentes que aqui foram apresentados são encontrados de forma universal no território, mas se tratando em uma escala local existem

aqueles que atuam de forma significativa, mais que não são mencionados pelos autores trabalhados.

Em relação á Santo Amaro do Maranhão, os produtores do espaço estão sendo atualmente reconhecidos pelos próprios atores sociais existentes na cidade, que são eles: O Estado (principalmente representados pelos gestores políticos do governo do estado, prefeitura, secretarias, etc.), os moradores (que inclui os “toyoteiros”<sup>11</sup> e guias de turismo os quais possuem voz atuante no poder de tomada de decisão nas ações da cidade), e os imobiliários que, devido à nova territorialidade que está sendo manifestada no tempo atual, estão investindo em estrutura imobiliária<sup>12</sup>.

Quando no espaço há uma demanda de interesses sociais e econômicos, o terreno automaticamente torna-se mercadoria, como afirma Maricato (2015, p.16) “A cidade pode ser vista então como palco das relações sociais ou palco dos negócios, mas ela pode ser vista como o próprio negócio ou mercadoria”, e também Lefebvre (1991, p. 4), “A própria cidade é uma obra, e esta característica contrasta com a orientação irreversível na direção do dinheiro, na direção do efeito, a obra é valor de uso e o produto é valor de troca”. Esse efeito se concretiza em dois fatores, um deles é o crescimento populacional que gera demanda de uso do solo e conseqüentemente disputa de uso, o outro é o número de serviços concentrados em seus centros o que faz com que os lotes se tornem mais caros (CARLOS, 2008). Marx (1988, p.764) observando o contexto da aglomeração já naquele tempo reconhece que,

[...] quanto maior a centralização dos meios de produção, tanto maior o amontoamento correspondente de trabalhadores no mesmo espaço e, portanto, quanto mais rápida a acumulação capitalista, tanto mais miseráveis as habitações dos trabalhadores. Os ‘melhoramentos’ urbanos que acompanham o progresso da riqueza, a demolição de quarteirões mal construídos, a construção de palácios para bancos, lojas, etc., o alargamento de ruas para o tráfego comercial e para as carruagens de luxo, o estabelecimento de linhas para bondes, etc., desalojam evidentemente os pobres, expulsando-os para refúgios cada vez piores e mais abarrotados de gente (MARX, 1988, p. 764).

Não diferente, Corrêa (2007), identifica a fragmentação econômica e social do espaço urbano referindo a primeira pela forma de uso e ocupação do solo na setorização das atividades econômicas e a social por características existentes no contexto da sociedade, tais como os apresentados por Vasconcelos (2013). Os inchaços urbanos, por outro lado, aonde a população trabalhadora vai em busca de melhores condições de vida, vindo nos centros

---

<sup>11</sup> Motoristas que fazem o transporte/travessia de pessoas do estacionamento á cidade, por usarem caminhonetes, a maioria da marca Toyota, gerou o nome popular de “toyoteiros”.

<sup>12</sup> Afirmativas constatadas na pesquisa por meio das entrevistas aos moradores, observação e pesquisa exploratória.

urbanos a possibilidade de melhor condição de vida, e por não haver planejamento, o espaço acaba se desorganizando, formando os “aglomerados subnormais”<sup>13</sup>, nesses há precariedade de políticas públicas, como ausência de saneamento básico, o que facilita a proliferação de doenças que aumentam o índice de mortes e geram danos ambientais (BRITO e HORTA, 2002).

Os usos e ocupação do solo urbano dependerão do interesse dos agentes envolvidos no contexto social a partir da divisão do trabalho que gerará um valor ao espaço e conseqüentemente segregação. De acordo com Marques (2005, p.33),

[...] pode-se dizer que segregação em termos socioespaciais envolve ao menos três processos distintos, apresentados a seguir. Em sua versão mais completa e extrema, a segregação pode estar associada às ideias de gueto ou cidadela, dependendo de os processos de segregação serem impostos por terceiros aos grupos sociais que são isolados, ou construídos como estratégia pelos próprios grupos em isolamento [...]. Em um segundo sentido, segregação significa desigualdade de acesso, em várias acepções da expressão [...]. Em um terceiro sentido, segregação significa separação, ou homogeneidade interna e heterogeneidade externa na distribuição de grupos no espaço (MARQUES, 2005 p. 33).

As cidades capitalistas são marcadas por divisão social de classes, logo, por desigualdades e os bairros representam os grupos sociais do qual os habitantes pertencem. Franco e Moraes (2011) classificam esses grupos em paisagens legal e ilegal, as legais seriam os bairros construídos segundo as normas urbanísticas cujas características são: imóveis superprotegidos, modernos e confortáveis (e que representam pequena parcela da população), e as ilegais, as ocupações nas quais os pobres habitam, de casas muitas vezes precárias e sem estrutura, em locais nos quais há ausência ou má estrutura de equipamentos públicos (hospitais, escolas, etc.). Souza (1989) vê o bairro como o espaço onde se dão os conflitos sociais e contexto de relações de poder que se contextualiza na segregação social.

Lojkin (1977) identifica três tipos de segregação social apresentado no espaço (no sentido de objetos): a habitacional, a dos equipamentos coletivos e a dos transportes. Os dois primeiros relacionam-se à estrutura urbana e de moradia, onde as classes favorecidas habitam espaços com boa infraestrutura urbana enquanto os pobres, não tendo como escolher, se distribuem pelas periferias e favelas. A dos transportes se efetivaria na utilização de transporte coletivo por um lado e do veículo particular do outro. Segundo Maricato (2003), periferias (sociais) configuram-se como áreas onde os terrenos são instáveis, suscetíveis a

---

<sup>13</sup> Aglomerados Subnormais, é como o IBGE (2007) classifica as favelas caracterizadas e identificadas pela irregularidade das vias de circulação e do tamanho e forma dos lotes e/ou com carência de serviços públicos essenciais (como coleta de lixo, rede de esgoto, rede de água, energia elétrica e iluminação pública).

risco<sup>14</sup> e ainda, os serviços básicos de saneamento, transporte, saúde, educação, entre outros, são incipientes. Moura e Ultramarini (1996) apresentam outros fatores que caracterizam sequencialmente periferia e favela:

Formam um mosaico composto de quadras que nem sempre se encaixam; terrenos aos quais não se parece ter acesso; ruas descontínuas; vias de comunicação expressas (grandes avenidas, linhas de trem e até mesmo pedaços de estrada) dividindo comunidades; pequenas sobras de vegetação; rios poluídos com barracos nas margens, que somem abruptamente ao aproximarem-se das áreas centrais, em canalizações; e algumas fábricas e galpões de serviços vizinhos a áreas residenciais (MOURA E ULTRAMARI 1996, p.11 e 12).

[...] o crescimento desordenado forma um cenário caótico que se constitui e se adensa aos poucos servindo-se de regulamentos de urbanização ora flexíveis, ora descumpridos. Esses aspectos diferenciam as áreas periféricas das áreas de favela. As favelas resultam de um processo de invasão de áreas públicas ou particulares na maioria das vezes, fruto de um processo imediato, com padrão construtivo provisório e precário, podendo localizar-se em regiões centrais, valorizadas e bem-servidas da cidade. As áreas de favela possuem uma diferença fundamental das demais ocupações da periferia: a inexistência de posse legal da terra e, algumas vezes, a localização das mesmas e terrenos visivelmente impróprios (MOURA E ULTRAMARI 1996, p.13).

Deve-se ainda suscitar a “espoliação”, que se converte à ideia de toda precariedade de estrutura de reprodução social, é “[...] uma ideia integradora de cidade baseada nas dinâmicas de exploração e reprodução das desigualdades sociais” (BARREIRA, 1983 p.151) e o “direito à cidade”, o Estatuto da Cidade regulamentado pela Lei 10.257/2001, estabelece diretrizes gerais da política urbana garantindo o direito “à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações”. Na prática, como aponta Maricato (2015, p.12) “só mora bem e tem direito à cidade quem pode pagar”, direito à cidade é o direito a usufruir de tudo essencial e também os adicionais: “[...] Existe uma luta surda pelas localizações na cidade e uma disputa acirrada pelo fundo público. Ou seja, o investimento público tem grande impacto sobre os preços imobiliários”. Essa é a dinâmica da cidade, tudo isso tem a ver com o poder e hegemonia que um grupo social exerce sobre o outro que gera luta por espaço, ou seja, pelo território.

Pode-se também refletir sobre a função do planejamento urbano que parte do interesse de organização do território tanto para controle e poder do espaço, quanto para solução de problemas e manutenção dos interesses dos produtores do espaço, é por meio do

---

<sup>14</sup> Segundo (Kolluru, 1996, p. 1), risco é “[...] uma função da natureza do perigo, acessibilidade ou acesso de contato (potencial de exposição), características da população exposta (receptores) a probabilidade de ocorrência e a magnitude da exposição e das consequências”.

planejamento que novas territorialidades se efetivam como aponta Kalil e Gelpi (2019, p.11) planejamento “[...] implica analisar metas e objetivos postos no futuro; formular alternativas e prever resultados; decidir sucessivamente em diversas fases; escolher ações a serem realizadas num determinado tempo, num determinado espaço, e definir com que meios serão implementadas”.

A territorialidade é poder sendo exercido, é uma ação hegemônica que modifica não somente a paisagem como a cultura e a identidade, o que leva a descaracterização de comunidades que possuem modos de vida divergentes àquele que se pretende impor. Existe uma tendência de investimentos em pequenas cidades para inclusão destas na dinâmica global, reconhecidos como “ações de desenvolvimento”, o que pode ser entendido como a territorialidade sendo implementada sobre o espaço, o planejamento regional ou local deve ser direcionado ao sentido de provisionamento de políticas públicas, de possibilitar qualidade de vida para as populações sem descaracterizar o lugar, o que muitas vezes é pretexto à força de mudança do território imposta pela política pública.

## **2.2 Território e espaço**

Na geografia, um dos primeiros a conceituar território foi Ratzel, influenciado pelo evolucionismo de Darwin, o designou segundo uma ideia de dominação de espaços seguindo uma linha naturalista. Com novos estudos e direcionamentos, o conceito de território foi ressignificado, muitos autores se debruçaram no estudo deste, até culminar em uma vertente culturalista, o espaço-território é agora visto como a materialização das relações de poder, ou como define Lefebvre (1986) “apropriação e dominação” (SAQUET, 2003). Destacam-se os estudos de Milton Santos (1997; 1988), Claude Raffestin (1993) e Rogério Haesbaert (2002; 2004; 2006; 2009), que apesar de demonstrarem muitas ideias multifacetadas na perspectiva da geografia, quando no debate espaço e território apresentam consenso, o que torna relevante explorá-los.

Espaço e território distinguem-se, não são sinônimos, porém o território se configura no espaço. Enquanto o espaço é conhecido como o meio onde a sociedade constrói suas habitações, exerce trabalho e relações sociais, o território se configura pela (re) produção do mesmo, não só na detenção de espaços físicos, mas nos modos de vida. O Território constitui-se na ação dos agentes sociais que se apropriam do espaço por meio do poder, produzindo e (re) produzindo conforme os seus interesses, Raffestin (1993) denomina esse processo de territorialidade:

É essencial compreender bem que o espaço é anterior ao território. O território se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível. Ao se apropriar de um espaço, concreta ou abstratamente, o ator “territorializa” o espaço. (...) O território, nessa perspectiva, é um espaço onde se projetou um trabalho, seja energia e informação, e que, por consequência, revela relações marcadas pelo poder. O espaço é a “prisão original”, o território é a prisão que os homens constroem para si (RAFFESTIN, 1993, p. 143-144).

Saquet (2007) aponta que as ações sociais são multiescalares e multitemporais porque se movimentam historicamente de forma contínua, causando desterritorialização e reterritorialização, o que gera a territorialidade, esta composta de tempos passados e presentes, continuidades e descontinuidades. A territorialidade não ocorre de forma igual em todos os espaços porque as ações se dão através do trabalho, como ressalta Raffestin (2009, p. 26) “Para construir um território, o ator projeta no espaço um trabalho, isto é, energia e informação, adaptando as condições dadas às necessidades de uma comunidade ou de uma sociedade”. O trabalho é exercido de maneira diversificada no espaço e no tempo, o que faz com que haja níveis sociais.

Fernandes (2008) ao se acerrar da epistemologia de território, alega que este é caracterizado pelo poder e hegemonia, assim é marcado por lutas que se dão tanto no espaço físico, quanto no campo das ideias. Quando se fala em luta, refere-se à desigualdade existente no espaço. Haesbaert (2006 p. 121) afirma que ele “é o produto de uma relação desigual de forças, envolvendo o domínio ou controle político-econômico do espaço e sua apropriação simbólica, ora conjugados e mutuamente reforçados, ora desconectados e contraditoriamente articulados”. Já a territorialidade pode ser compreendida, portanto, como a transformação de um espaço em detrimento de um novo contexto social, econômico, político e cultural, ou seja, uma diferente forma e estrutura com um novo modo de vida, isso devido a um contexto social demandado pelo poder de seus agentes atuantes.

O capitalismo, através das corporações e do próprio Estado, se apropria dos espaços modificando-os para que passem a demandar de seus produtos e serviços, inserindo-os no mercado de consumo, esse processo é o ato de territorialidade (HAESBAERT, 2004), como aponta Saquet (2003, p. 3), “[...] o território é compreendido como fruto de processos de apropriação e domínio de um espaço, inscrevendo-se num campo de forças, de relações de poder econômico, político e cultural ”.

A atual formação de cidades se dá estrategicamente voltada para a globalização, atendendo aos interesses de fluxos hegemônicos na dinâmica do mercado capitalista e, para isso, o planejamento deve ocorrer de forma a preparar o espaço para a circulação de



comunicação, mercadorias e pessoas, ou seja, fluxos e redes que geram economia para as organizações financeiras. Nesse contexto, o fator competitividade, muito característico do sistema, constitui-se de forma destacada, o espaço passa então a ser disputado e a fluidez é objeto crucial nesse processo. Segundo Santos (1997), a globalização leva a conflitos por se caracterizar como:

[...] um sistema de dominação sobre outros subsistemas, em benefícios de alguns. E é esta a última situação que impera em todo o mundo. O que é federativo ao nível mundial não é uma vontade de liberdade, mas de dominação, não é o desejo de cooperação, mas de competição, tudo isso exigindo um rígido esquema de organização que atravessa todos os rincões da vida humana. Com tais desígnios, o que o globaliza falsifica, corrompe, desequilibra, destrói (SANTOS 1997, p.19).

É nesse cenário que as redes se constituem, caracterizando-se como técnicas desenvolvidas para organização e uso do espaço. Dessa maneira, as redes são responsáveis pela movimentação das ações do território através de fluxos, cuja função principal é desempenhada pelas estradas. Para Saquet (2015, p.88), “[...] a circulação, através das estradas, determina a organização do espaço, definindo redes que interligam diferentes territórios. A circulação, as estradas e as redes, dessa maneira, com as icnografias estão na base da formação do território”.

Em Santo Amaro a territorialidade que atualmente está sendo instaurada, se deve pela pavimentação da estrada que dá acesso à cidade, isso tem se efetivado porque o Governo do Estado do Maranhão entendeu que a partir disso os fluxos de matéria e pessoas poderiam concretizar uma nova dinâmica na cidade tornando-a mais atraente para o setor do turismo, o que geraria emprego e renda (e, mais impostos), isso ficou evidente nas falas do governador Flávio Dino e Secretário de Estado de Infraestrutura Cleyton Noleto na cerimônia de inauguração e entrega da pavimentação, os quais falaram sobre os efeitos esperados da estrada:

*É uma rodovia que vai dar mais acesso a serviços públicos e fortalecer muito a gigantesca vocação turística de Santo Amaro como uma das principais portas de entrada do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses (Flávio Dino, Governador do Estado do Maranhão).*

*O investimento em infraestrutura rodoviária garante a melhoria das condições de vida da população, estimula o turismo, a criação de novos negócios, mais oportunidades e aumenta os empregos diretos e indiretos; e é isso que está sendo registrado na região dos Lençóis (Clayton Noleto, secretário de estado de Infraestrutura do Maranhão)<sup>15</sup>*

<sup>15</sup> Extraídos do site oficial “agencia de notícias”: <<https://www.ma.gov.br/agenciadenoticias/?p=232946>>, acesso em 29 ago. 2020.

Diante da estrutura de malha viária, fluidez e reconhecendo o potencial de crescimento da cidade, os outros agentes passam então a investir capital, aquela questão já discutida, de que o espaço torna-se mercadoria.

Santos (1996, p.264) divide a produção das redes em três períodos, o primeiro, associado aos limites impostos pela natureza, na qual as redes “se formavam com um largo componente de espontaneidade”. O segundo é marcado pelo desenvolvimento das técnicas para garantia de melhorias no território e o terceiro período, refere-se à pós-modernidade, marcada pelo período técnico-científico-informacional, em que os “suportes das redes encontram-se, agora, parcialmente no território, nas forças naturais dominadas pelo homem (o espectro eletro magnético) e parcialmente nas forças recentemente elaboradas pela inteligência e contidas nos objetos técnicos (por exemplo, o computador...)” pode-se acrescentar nesses objetos, a *internet* e telefones celulares que atualmente são uns dos principais instrumentos utilizados no meio informacional componente de redes.

A circulação é exercida no espaço tanto para trabalho quanto para outras formas de relações sociais cotidianas, ou seja, para os fixos. As redes e os fluxos também são o meio pelo qual se reconhece o poder e o controle da soberania territorial; proporcionalmente reconhecidas pela hegemonia exercida no território. Os fluxos dependem do modo de vida existente no espaço, esse território-espaço se concretiza pela territorialidade imbricada pelo tempo e técnica formadores do espaço.

### 2.2.1 Territorialidade: espaço, tempo e técnica

A territorialidade se dá no espaço e no tempo através de técnicas. Para Leibniz (1974, p.412), o espaço “[...] é puramente relativo, do mesmo modo que o tempo, isto é, como uma ordem de coexistências, assim como o tempo é uma ordem das sucessões”, os eventos acontecem em um determinado momento e em determinado local, dessa forma o tempo seria identificado como o “quando” (circunstância) e o espaço como o “onde” (localização), a técnica caracteriza-se pela utilização do espaço através do trabalho (SANTOS, 1996).

O Espaço como categoria geográfica é reconhecido como o elemento físico utilizado para relações de produção. Santos (1996, p. 51) define o espaço como “[...] um conjunto de sistemas de objetos e sistemas de ação, que formam o espaço de modo, indissociável, solidário e contraditório”. O tempo e o espaço não se desconectam, estão interligados, é através do tempo que o espaço se modifica, onde há transformações de

produção e criação de novos territórios (HAESBAERT, 2004). Como aponta Saquet (2001), o espaço

[...] possui um presente que passa muito rápido, que já é passado, portanto, e possui um devir. Devir que além de ser começo é também sequência, é sucessão e, portanto, movimento. Movimento do pretérito, do ser e do vir-a-ser, do concreto e do abstrato, das relações recíprocas que nos dão o real. Movimento do espaço no tempo e deste no espaço, em que o presente contém o passado, que se realiza no presente (SAQUET, 2001, p.22).

As transformações podem se dá tanto pelo interesse de acumulação de capital, ou seja, fatores econômicos e políticos que requer uso e ocupação de cada vez mais áreas, o que provoca reorganização espacial, conseqüentemente, novos contextos, o que substituirá no espaço ações/usos antigos por outros novos, quanto, também, a partir da herança social, cultural e ambiental que será um fator determinante para a dinâmica existente no espaço atual (SAQUET, 2015). Porém, conforme Santos (1996, p. 67), “[...] tais formas nasceram sob diferentes necessidades, emanaram de sociedades sucessivas, mas só as formas mais recentes correspondem a determinações da sociedade atual”.

Os tempos possuem um ritmo que podem se apresentar de forma rápida ou de forma lenta, porque no espaço há descontinuidades sociais e ambientais. Pode-se dizer que essas descontinuidades são marcadas por características como o processo de formação, as formas culturais e a posição espacial, ou seja, há então uma heterogeneidade, dessa forma, os tempos mais rápidos não abrangem toda sociedade ao mesmo tempo (SAQUET, 2003), pois,

Os tempos são tempos desiguais, vividos em cada dialética espaço-tempo, mas dá-se também uma relação singular x universal, em diferentes velocidades, complexidades e intensidades. [...] São as temporalidades no espaço e no território. Não há homogeneidade no espaço nem no território, mas uma heterogeneidade de tempos e territórios em cada unidade espacial de análise, seja no lugar, no país etc. O novo não chega a todos os lugares no mesmo momento temporal, nem se objetiva necessariamente ao mesmo tempo com o mesmo ritmo e com a mesma intensidade em diferentes atividades e lugares. Os tempos concretizam-se em lugares distintos e simultaneamente, com ritmos lentos e mais rápidos (SAQUET, 2001, p.19-21).

O tempo denuncia espacialidades de outras épocas, se apresenta como precursor, aquele pelo qual se quantifica a evolução e/ou transformações na produção do espaço (CORRÊA, 1999), para Dollfus (1991, p. 11), toda “paisagem que reflete uma porção do espaço ostenta as marcas de um passado remoto, apagado ou modificado de maneira desigual, mas sempre presente. É um palimpsesto em que a análise das sucessivas heranças permite que rastreiem as evoluções”.

Turri (2000, p.11) reconhece o território como as mudanças históricas concebidas pela sociedade no ambiente, estas produzem e desenvolvem seu modo de vida, dessa forma, “[...] a paisagem se faz e refaz incessantemente, onde o novo é edificado sobre o existente, transformando-o ou cancelando os traços”. Sobre essa evolução, pode-se considerar dois fatores: 1) a questão da inserção do poder de um território sobre um espaço, ou seja, a imposição de novas territorialidades que geram novos contextos e mudanças no espaço vivido e 2) o contexto histórico que gera herança social, elemento determinante para a dinâmica existente no espaço no presente (ALMEIDA, 1982).

Historicamente as descobertas de técnicas como a do fogo e técnicas de fundição, da eletricidade, das máquinas a vapor, da internet entre outros, levaram a importantes revoluções. Segundo Harari (2011) a história da humanidade é marcada por pelo menos três revoluções: a cognitiva, a agrícola e a científica. A primeira, segundo o autor, se inicia a partir da capacidade (adquirida por mudanças genéticas) do *Homo sapiens* de pensar, de se comunicar e interagir/cooperar com outros humanos; a segunda quando o homem deixa de caçar e passa a manipular animais e plantas, a se fixar e constituir territórios, e a terceira tem seu marco inicial a partir da revolução industrial até os dias atuais.

Cada período histórico é regido por uma técnica específica, a qual, no momento em que é empregada, é culturalmente essencial e imprescindível naquele período, logo que novas técnicas surgem, o espaço também muda, devido à ação do tempo (SANTOS, 1996). No tocante à evolução das cidades, essas seguiram concomitantes a humana e as técnicas empregadas no uso do espaço, assim as cidades foram se fazendo e/ou se refazendo (MUNMFORD, 1965).

A formação das cidades se deu a partir do processo de sedentarismo humano, que deixou de ser nômade passando a habitar em aldeias, graças às técnicas de agricultura, pastoreio e fabrico de utensílios domésticos, seus produtos serviriam de troca entre os grupos, essa troca, épocas depois, foi substituída pela venda (surgimento da moeda), esse fator, além do crescimento populacional (surgimento dos primeiros aglomerados), o uso de excedentes (a venda não era executada por quem produzia, mas por comerciantes), segundo Serra (1987, p. 12), “[...] vão criar condições para a construção e o provisão das cidades”, que estrategicamente não foram sendo formadas em qualquer local, era considerado a facilidade de irrigação, fertilidade do solo e o escoamento da produção, logo, as margens dos rios faziam-se lugares perfeitos para fixação das cidades (MUNMFORD, 1965).

Observa-se que a evolução é constante, a cada época novas formas de exploração e uso da natureza (surgimento de novas técnicas) vão transformando o modo de organização

social, a comunicação, o trabalho, etc. É então por meio das técnicas que os tempos são diferenciados, pois, através destas, o ser humano transforma seu comportamento cotidiano, de acordo com Santos (1979),

Seria impossível pensar em evolução do espaço se o tempo não tivesse existência no tempo histórico, (...) a sociedade evolui no tempo e no espaço. O espaço é o resultado dessa associação que se desfaz e se renova continuamente, entre uma sociedade em movimento permanente e uma paisagem em evolução permanente. (...) Somente a partir da unidade do espaço e do tempo, das formas e do seu conteúdo, é que se podem interpretar as diversas modalidades de organização espacial (SANTOS, 1979, p. 42-43).

Os grupos sociais existentes no espaço urbano utilizam-se das técnicas para materializar ideias, esse processo está ligado à formas de resolver problemas do cotidiano ou de acrescentar dinâmica para um determinado setor de interesse de um dos agentes, ela se concretiza na transformação da paisagem na qual substitui antigas formas de uso do espaço por novos. Contemporaneamente esse contexto se insere em meio á globalização que segue uma tendência de aceleração e universalização de formas de produção do espaço urbano, que vai modificando a paisagem de forma contínua, isso porque novas técnicas nunca param de surgir, são sempre substituídas por outras o que faz do espaço um receptor de dinâmicas humanas, ou melhor, um produto técnico (PIERRE GEORGE, 1974).

A modernidade surge como o meio ou motivo pelo qual as mudanças no espaço e a aceleração do tempo ocorrem devido à produção de novas técnicas, o que faz com que as práticas sociais sejam modificadas, porque a sociedade passa então a ter necessidade do novo, influenciada pelo crescimento econômico (CARLOS, 2018). É interessante destacar que o processo de territorialidade, que se apresenta exatamente como sobreposição de tempos e de novas dinâmicas sociais, está sendo implementado a uma velocidade acelerada, como assinala Carlos (2018, p. 3) “esse novo é marcado pela velocidade da mudança, pela abreviatura do tempo. Um processo que enfoca constantemente a ruptura; uma mudança que não é mais gradual, mas brutal”.

Santo Amaro do Maranhão está passando por um processo de transição de categoria de atividade, de uma vila de pescadores, coletores, agropecuaristas extensivos para uma cidade de serviços de turismo, cujas demandas inserem-se por novas dinâmicas que gerarão novas territorialidades condicionadas pelo uso do espaço através de técnicas nesse tempo.

Assim, o espaço é mutável e as transformações ocorrem a partir da (re) produção espacial nas relações sociais e da condição de produção (trabalho) que é evidenciado na

paisagem; caracterizadas pela ação das técnicas empregadas de tempos em tempos, configurando a formação do espaço. Essa alteração do tempo, através das técnicas e sua manifestação no espaço urbano ocorrem tacitamente em Santo Amaro hoje, esse contexto evolutivo se dá em todas as escalas e para isso convém traçar um quadro na escala nacional para se entender o local.

### 2.3 A urbanização do Brasil

Santos, em seu livro “A urbanização Brasileira” (1993) apresenta o histórico da formação urbana do Brasil desde seus primórdios. Segundo o autor a princípio, três fases marcam o surgimento da urbanização no Brasil, sendo esta a primeira entre 1530 e 1570 com destaque para a fundação da cidade do Rio de Janeiro e Filipéia da Paraíba, a segunda entre 1580 e 1640 com a fundação de dez vilas e três cidades e 1650 e 1720 com o surgimento de trinta e cinco vilas onde Olinda e São Paulo sobem para categoria de cidade. Já no final da década de 1720 com essa ascendência, o Brasil constituía-se de sessenta e três vilas e oito cidades. Esse processo foi impulsionado pelo sistema social da colônia, que se apresentava com uma organização estruturada. No final do período colonial as cidades de São Luís do Maranhão, Recife, Salvador, Rio de Janeiro e São Paulo somavam juntas 2.850.000 habitantes (SANTOS, 1993). Na segunda metade do século XIX, passou a haver um maior crescimento populacional nas cidades, conforme indicado pela tabela 1.

Tabela 1-Crescimento da urbanização na segunda metade do século XIX segundo Santos (1993)

Número de habitantes por ano séc. XIX			
Cidades	1872	1890	1900
Rio de Janeiro	274.972	522.651	691.565
Salvador	129.109	174.412	205.813
Recife	116.671	111.556	113.106
Belém	61.997	50.064	96.560
São Paulo	31.385	64.914	239.820

Fonte: Elaborado pela autora a partir de Santos (1993).

Conforme indica Santos (1993, p.21), deu-se também nesse período o aumento do número de cidades com cerca de 50.000 habitantes ou mais, tais como “[...] Porto Alegre 73.674; Niterói 53.433; Manaus 50.300; Curitiba 49.755; Fortaleza 48.369”, o autor destaca ainda que no final do século XIX, houve um crescimento populacional muito grande no país o

que justificou o processo da urbanização, “[...] o fato é que a população brasileira subira de 9,9 milhões para 14,3 milhões, crescendo mais de 40% em apenas quinze anos”. A partir da segunda metade do Séc. XIX e início do Séc.XX, o cultivo do café em São Paulo fez influência sob a urbanização devido ao surgimento de estradas de ferro, melhoria de portos, dos meios de comunicação e “[...] também se instalam fluxos do comércio internacional, formas capitalistas de produção, trabalho, intercâmbio consumo... é com base nessa nova dinâmica que o processo de industrialização se desenvolve”.

E essa urbanização foi justificada pela entrada de imigrantes estrangeiros e migrantes principalmente provenientes do Nordeste do Brasil. Essa ação se intensifica ainda mais das décadas de 1930 a 1990. A figura 4 mostra nordestinos chegando a São Paulo em 1910 em busca de trabalho.

Figura 4- Imigrantes nordestinos chegando na hospedaria do imigrante em São Paulo em 1910.



Fonte: Acervo do museu da imigração. Extraído de <http://sysfile.verdesmares.com.br/data/public/f05548efd7/hospedaria.html>, acesso em 16 Dez. 2020.

De acordo com Maricato (2015), no século XX, após a grande depressão de 1929 que fez decair a economia brasileira, baseada até então na agroexportação do café, desencadeou uma ainda maior aceleração urbana no País. A partir de 1930 houve intensificação da industrialização e infraestrutura de transportes e de telecomunicação, que elevou a taxa de urbanização. Shiffer (1999) destaca dois motivos que levaram a esse

processo: a implantação de filiais norte-americanas, que necessitavam de indústrias complementares e de um mercado consumidor estruturado, e a Segunda Guerra Mundial que alavancou a produção industrial nacional tal como a Companhia Siderúrgica Nacional de Volta Redonda, também financiada através de acordo com os Estados Unidos.

Esses fatores e a onda de desempregos gerados pela mecanização na produção no campo impulsionaram uma intensa migração de trabalhadores do interior para a cidade, pois tinham esta como lugar de maior oportunidade de emprego e melhoria de vida. Porém, constituíam-se de pessoas despreparadas para os trabalhos da cidade, fatores esses que desencadearam processo de favelização, uma vez que, a maioria não tendo onde morar construíam suas casas em áreas periféricas ao centro, submetidos a subempregos, criminalidade e prostituição (MARICATO, 1996).

Já a partir de 1950 uma nova etapa de industrialização e infraestrutura eclodiu no país, denominado “industrialização pesada”: o surgimento de indústrias automobilísticas, indústria do aço e usinas hidrelétricas a partir de investimento de capital estrangeiro que obtinha benefícios da isenção de taxa e impostos, porém, esse cenário se concentrava em maior porcentagem no Sudeste do país conforme Shiffer (2015),

Territorialmente esse estágio da industrialização brasileira significou uma concentração de capital e atividades produtivas justamente onde já estava implantado o maior parque industrial do país. Do valor global das aplicações estrangeiras no país entre 1955 e 1960, dois terços destinaram-se a São Paulo aproximadamente 13% ao que hoje se constitui o Estado do Rio de Janeiro, pouco menos de 6% a Minas Gerais e o restante foi pulverizado entre os demais estados SHIFFER (1999, p. 89).

Desde 1950 ocorreram muitos investimentos e planos estratégicos como forma de acelerar o desenvolvimento, isso alavancou o processo de urbanização. Em 1960, o Brasil passou a ser um país com grande parte da população habitando nas cidades, a taxa de urbanização subiu de 32% em 1950 para 44,6% em 1960. O Sudeste torna-se a região mais urbana, isso porque a maior parte das migrações eram direcionadas para a região, devido os investimentos econômicos no setor industrial terem maior efetivação para as metrópoles, São Paulo (principalmente) e Rio de Janeiro<sup>16</sup> (MARICATO, 2003).

Segundo Moura e Pêgo (2017 p.72 e 73) na década de 1970 “[...] o meio técnico-científico-informacional viabiliza a consolidação da urbanização brasileira, contribuindo para

---

<sup>16</sup> De acordo com Chiffer (2015) as indústrias de matérias primas e de produção se concentraram em regiões mais desenvolvidas por estas apresentarem suporte econômico e estrutural e de proximidade de portos de alto padrão como os de Santos e do Rio de Janeiro, fatores esses fundamentais para o processo de funcionamentos dessas indústrias.



que se ampliasse a escala da urbanização e a complexidade das áreas urbanas”, porém a maior parte da urbanização do Brasil se deu de forma espontânea, sem planejamento, o que levou a uma desorganização e problemas como a desigualdade social e de acesso á moradias, transporte, saneamento, segurança, saúde e renda, a maioria da população trabalhadora se concentrou em periferias sociais. A tabela 2 apresenta a evolução do índice de urbanização no Brasil por década de 1970 a 2010.

Tabela 2. Índice de urbanização no Brasil (1970 a 2010)

Ano	População Urbana	População Rural	Taxa de Urbanização (%)
1970	52.084.984	41.054.053	55,92
1980	80.436.409	38.767.423	67,59
1991	110.990.990	358.834485	75,59
2000	137.953.959	31.845.211	81,25
2010	160.925.792	29.830.007	84,36

Fonte: Elaborado pela autora através dos dados do IBGE (2003 e 2010).

A partir da década de 1970 há uma tendência de desmetropolização, em que o fluxo migratório volta-se para metrópoles regionais e cidades médias para onde o processo de industrialização está sendo direcionado e também um contexto de migração não mais de campo para cidade, mas também de cidade para cidade o que gera maior distribuição da população no espaço urbano brasileiro.

Para Stamm (2013),

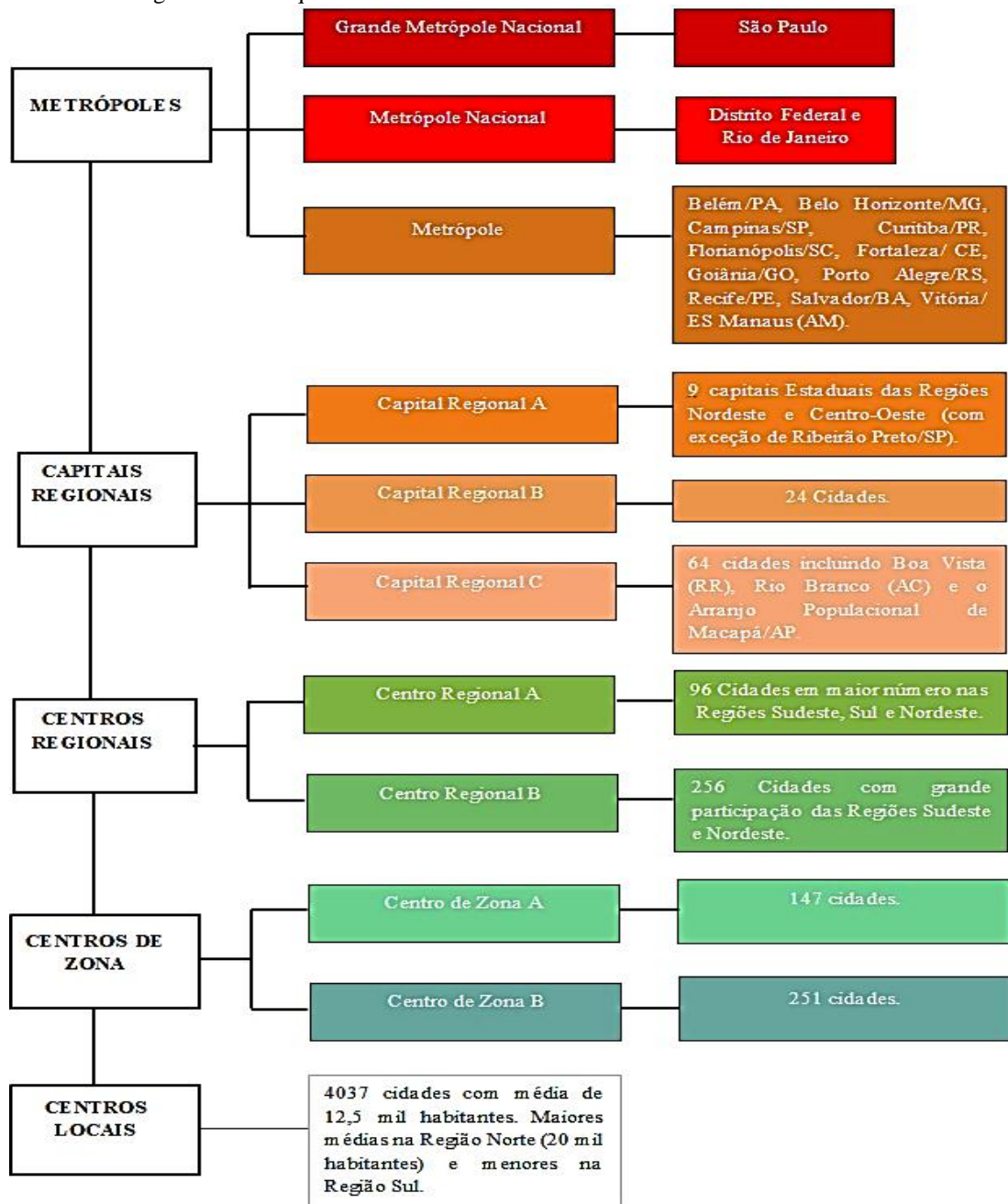
[...] ficam evidentes duas situações no país: a) a evolução das cidades de porte médio no entorno ou com influência das metrópoles e capitais estaduais; e b) o crescimento e desenvolvimento de cidades interioranas de porte médio em áreas não metropolitanas. Essas situações trazem três explicações plausíveis: o papel indutor da desconcentração industrial iniciada na década de 1970, a expansão da fronteira agrícola e as deseconomias de aglomeração dos grandes centros urbanos (STAMM *et al* 2013, p.257).

Esse contexto de desmetropolização se concretiza devido às forças de mercado em regiões e sub-regiões nas quais há interesses comerciais e estratégias de desenvolvimento em um mundo globalizado, no qual as cidades dependem das redes para manter seus meios de trocas. Nessa fase, a produção industrial abarcou todo o território nacional, porém não seguiu essa tendência de forma contínua, houve uma tendência de reconcentração industrial no Sudeste em direção ao sul do Brasil, constituído pelo “polígono industrial brasileiro”

representado pelas cidades de Belo Horizonte (MG); Uberlândia (MG); Maringá (PR); Porto Alegre (RS); Florianópolis (SC) e São José dos Campos (SP) (STAMM *et al*, 2013).

Atualmente as áreas urbanas do Brasil são classificadas através de pesquisa denominada “REGIC- Regiões de influência das Cidades”, a qual define a hierarquia dos centros urbanos do Brasil, realizada pelo IBGE onde se analisa os fluxos de bens, serviços e gestão das cidades, assim são classificadas as categorias de centros urbanos (Figura 5).

Figura 5- Hierarquia urbana do Brasil



Fonte: Elaborado pela autora (2020) a partir de REGIC-IBGE, 2018.

As metrópoles apresentam-se no topo hierárquico, exercendo influência econômica e dinamização territorial por fluxos e redes, é subdividida em três níveis: grande metrópole, metrópole nacional e metrópole. A grande metrópole é caracterizada pela cidade de São Paulo que apresenta 21,5 milhões de habitantes, metrópole nacional pelo Distrito Federal com 3,9 habitantes e Rio de Janeiro com 12,7 milhões de habitantes, e as metrópoles correspondem a cidades com até 2 milhões de habitantes.

As Capitais Regionais representam o segundo lugar na hierarquia de centros urbanos, possuem alta concentração de atividades de influência e se subdividem em três níveis: A (Entre 800 mil a 1,4 milhão) , B (até 530 mil habitantes) e C (até 300 mil habitantes) compondo 97 cidades.











Os centros sub-regionais possuem menor influência e atividades de gestão menos complexas e menor número de habitantes que as capitais regionais, dessa forma apresentam-se no nível três e subdivide-se em dois grupos: Centro Sub-regional A (300 mil habitantes) e Centro Sub-regional B (apresenta média nacional de 70 mil habitantes, maiores no Sudeste, 85 mil e menores no Sul, 55 mil) com o total de 352 cidades.

Os centros de zona são cidades com baixo nível de atividades de gestão de influência e se subdividem em Centros de Zona A (até 40 mil habitantes) e Centros de Zona B (Média inferior a 25 mil), mais populosa na Região norte (35 mil em média) e menos populosa na região Sul (15 mil habitantes) com 398 cidades (IBGE, 2017).

Os centros Locais apresentam-se no último nível, encontram-se os centros locais (Média de 12,5 mil habitantes). Maiores médias na Região Norte (20 mil habitantes) e menores na Região Sul (7,5 mil), aquelas cidades que não exercem influência para outras cidades, possuem baixa atividade empresarial e de gestão pública, exercendo influência somente de atividades essenciais para a população local e representam as demais cidades que não se enquadram nos outros níveis. Vale destacar que Santo Amaro encontra-se neste último nível, portanto afeta a quaisquer novas formas técnicas ou dinâmicas sociais que lhe seja implantada.

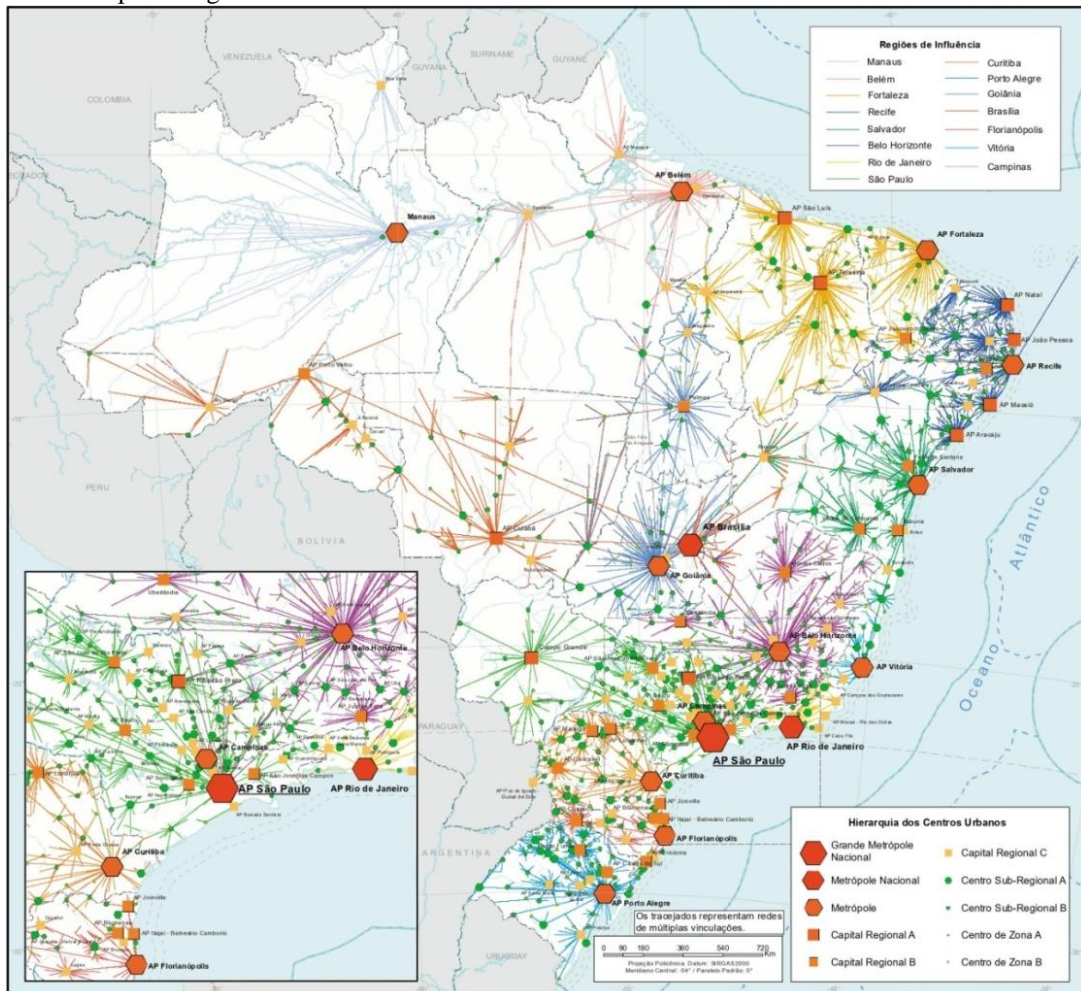
Através dos estudos do REGIC é definida a composição da rede urbana brasileira representada por mapa, neste é utilizado símbolos e cores (figura 6) para representar cada categoria de centro urbano, para melhor leitura do mapa da rede urbana (Mapa 2).

Figura 6- Símbolos e cores de cada nível hierárquico da rede urbana do Brasil.

<b>Metrópoles</b>	 Grande Metrópole Nacional
	 Metrópole Nacional
	 Metrópole
<b>Capitais regionais</b>	 Capital Regional A
	 Capital Regional B
	 Capital Regional C
<b>Centros Sub-Regionais</b>	 Centro Sub-Regional A
	 Centro Sub-Regional B
<b>Centros de Zona</b>	 Centro do Zona A
	 Centro de Zona B
<b>Centros Locais</b>	

Fonte: Elaborado pela autora, a partir de IBGE, 2018.2020.

Mapa 2. Regiões de influencia das cidades.



Fonte: IBGE, 2018.

Com 211.913.300 habitantes (IBGE, 2020), o Brasil apresenta, 84,4% de sua população vivendo em cidades, mesmo sendo um país com grande extensão territorial, a população se aglomera nos centros urbanos. O método utilizado para declarar uma região ou município como densa ou contígua no Brasil é o da Grade Estatística IBGE onde se utiliza células com 1 km x 1 km para todo o território nacional por um processo de varredura feito por imagem de satélite sob as manchas de ocupação. É considerada densa, a área que apresenta mais de 300 hab./km<sup>2</sup> e cuja soma das oito células seja maior ou igual a 3.000 habitantes.

Dessa forma o Censo demográfico do IBGE 2010, classifica a densidade urbana do Brasil dividindo-a em unidades populacionais de: 50.000 habitantes; entre 25.000 e 50.000 habitantes; entre 10.000 e 25.000 habitantes; entre 3.000 e 10.000 habitantes e menos de 3.000 habitantes. Apresenta-se em: alto, moderado e baixo grau de urbanização. Cidades com até 20.000 habitantes são consideradas pequenas, de 20.001 a 100.000, médias e mais de 100.000 grandes. A tabela 3 apresenta o número de municípios de acordo com as unidades estabelecidas pelo critério do IBGE, no último Censo (2010).

Tabela 3 - Classes das unidades populacionais - população em áreas de ocupação densa segundo o Critério do IBGE em 2010.

Municípios, população em áreas densas e população total (número de habitantes).						
Classes de unidades populacionais	Brasil	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste
Unidades populacionais com mais de 50.000 habitantes	811	36	145	384	193	53
Unidades populacionais que possuem entre 25.000 e 50.000 habitantes	339	39	109	111	50	30
Unidades populacionais que possuem entre 10.000 e 25.000 habitantes	916	93	356	249	136	82
Unidades populacionais que possuem entre 3.000 e 10.000 habitantes	1 769	157	720	483	267	142
Unidades populacionais com menos de 3.000 habitantes	1.730	124	464	441	542	159

Fonte: Elaborado pela autora a partir de dados demográficos do IBGE, 2010, 2020.

Segundo o critério numérico de habitantes no censo demográfico 2010, temos:

- 72,05 % de unidades de população com alto grau de urbanização;
- 14,89 % unidades de população com moderado grau de urbanização e
- 13,6% unidade de população com baixo grau de urbanização

Atualmente o Brasil possui 5.570 municípios, porém nem todos possuem estrutura para se manter economicamente autônomos, por isso, muitos autores, como Veiga (2003)

criticam o parâmetro de classificação utilizado pelo IBGE, pois segundo o autor, muitos municípios do interior tem sido considerados urbanos mesmo não possuindo tal característica, como infraestrutura, modos de trabalho e contingente populacional, os quais considera essencial, o que leva a entender que por trás do critério há interesses estatísticos, isso porque a mudança de *status* de rural para urbano passa erroneamente como sinal de desenvolvimento econômico<sup>17</sup>. O autor contesta afirmando que, deve-se considerar o contexto social, econômico, a densidade demográfica e a localização geográfica.

O chamado “grau de urbanização” corresponde à porcentagem das pessoas que residem em sedes de municípios e de distritos, independentemente de qualquer consideração sobre suas características geográficas. Por exemplo, de nada importa a densidade demográfica, um dos principais indicadores das concentrações populacionais próprias às cidades, que as distingue dos níveis de rarefação que caracterizam o campo (...). Quem procurar conhecer os critérios de classificação territorial utilizados nas duas dezenas de nações mais democráticas e mais desenvolvidas do planeta, facilmente perceberá que menos de 60% da população brasileira pode ser considerada urbana (VEIGA, 2001, p.101).

Para Spósito (1995) além do número de habitantes, deve-se também considerar os interesses econômicos que evidenciarão a distribuição de recursos e investimentos públicos. Wanderley (2002) alega que a diferença do rural para o urbano no Brasil se dá pela presença forte da agricultura e pela precariedade dos serviços e bens de consumo coletivo. Diante dessas visões pode-se dizer que, tecnicamente o Brasil é um país urbano, porém há controvérsias no sentido prático, devido o modo de vida observado no interior do país, um interior muito rural e sem infraestrutura.

A cidade e o campo possuem papéis opostos por isso mesmo empregam funcionalidades que se complementam, um depende do outro, é aquilo que Saquet (2006) chama de “articulação territorial”. Segundo López-Monné (2000) o espaço rural apresenta um significado simbólico tendo características de espaço que possui maior contato com a natureza, com as origens e com a tradicionalidade, porém conforme Locatel (2006), os espaços rurais estão mudando esse traço, dando lugar a um caráter multifuncional, se urbanizando. A urbanização no campo é inevitável, porém deve-se tomar cuidado com que intenção isso se dá, como destaca Locatel (2013, p.6) “[...] Somente quando se entende o campo como mundo rural, ou seja, um conjunto complexo que engloba o social, o cultural, o econômico e o interpessoal, e não simplesmente como agrícola, que está limitado aos aspectos econômicos, é que se pode falar de urbanização do campo”.

---

<sup>17</sup> O conceito de desenvolvimento econômico está interligado ao processo de produtividade e renda e acumulação de capital (Bresser-Pereira, 2006).

Ainda segundo Locatel (2013, p. 7) a urbanização de áreas rurais pode se dar por planejamento público, privado ou por indivíduos comuns tendo como causas: a periurbanização que “significa a implantação do modo de vida urbano, com todos os seus elementos e, conseqüentemente, transformações sociais acompanhadas de mudanças no uso do solo e das atividades econômicas predominantes”; áreas residenciais próximas a atrativos turísticos; e ainda a exurbanização “aumento do assentamento de população urbana em áreas rurais”.

Pode-se exemplificar os casos das cidades de Paraty-RJ, que na década de 1970, com a abertura da estrada Paraty-Cunha e da rodovia BR-101, por ser um lugar com muitas belezas naturais e riquezas históricas, influenciou a migração de grande contingente populacional para o município que até então era rural. Atualmente possui a estimativa de 43.165 habitantes (cidade média) sendo 77,3% da população urbana (IBGE-2019), apresenta-se como o segundo polo turístico do Rio de Janeiro. Outro exemplo está na cidade de Barreirinhas no Maranhão, que até 1991 possuía apenas 24,73% de sua população urbana, com o crescimento do turismo incentivado pela pavimentação da rodovia MA-420 a população urbana saltou em 2010 (último censo) para 40,15%, a população total que somava 30.099 habitantes em 1991, está estimada em 63.217 habitantes (cidade média) em 2020 (IBGE-SIDRA, 2020).

Santo Amaro do Maranhão é um município rural, segundo o último censo possui apenas 26,27% de sua população urbana, porém essa realidade está mudando, a população tem recebido novos imigrantes, principalmente a partir de 2018 quando a pavimentação da estrada MA-320 foi finalizada ao polo central, por se localizar em uma região de potencial turístico. Dessa forma, a urbanização está se dando pelo interesse em abertura de negócios relacionados ao turismo no PNLN, o que se vê é um crescimento da procura por terras para construção de habitações e empreendimentos por indivíduos provenientes de outras localidades.

Diante disso é necessário entender como tem sido esse ainda nascente processo, mas que ocorre em ritmo acelerado, para tanto o próximo capítulo apresenta um contexto histórico da urbanização no Maranhão e a caracterização da cidade de Santo Amaro que se faz necessário para compreender a dinâmica política, social e ambiental desta, o que se torna essencial para responder ao problema proposto ao qual o trabalho se constitui.

## Capítulo 3

### SANTO AMARO DO MARANHÃO

*[...] o espaço deve ser considerado como um conjunto de funções e formas que se apresentam por processos do passado e do presente (...) e por uma estrutura representada por relações sociais que se manifestam através de processos e funções (SANTOS, 1978, p. 122).*

O espaço urbano do Maranhão apresenta-se espalhado com áreas de influência bastante pontuais. Isso tem uma causa histórica, devido à forma de ocupação e dos gerenciamentos que por ele passara e também é um reflexo do país, da maneira como este se estruturou economicamente já apresentado no capítulo anterior. O estado apresenta o maior quantitativo de suas cidades pequenas com até 10 mil habitantes o que mostra ser pouco urbano. A mesorregião norte do estado por se encontrar no litoral e com muitos atrativos tem recebido investimentos de infraestrutura rodoviária o que melhora a qualidade de acesso dos seus habitantes.

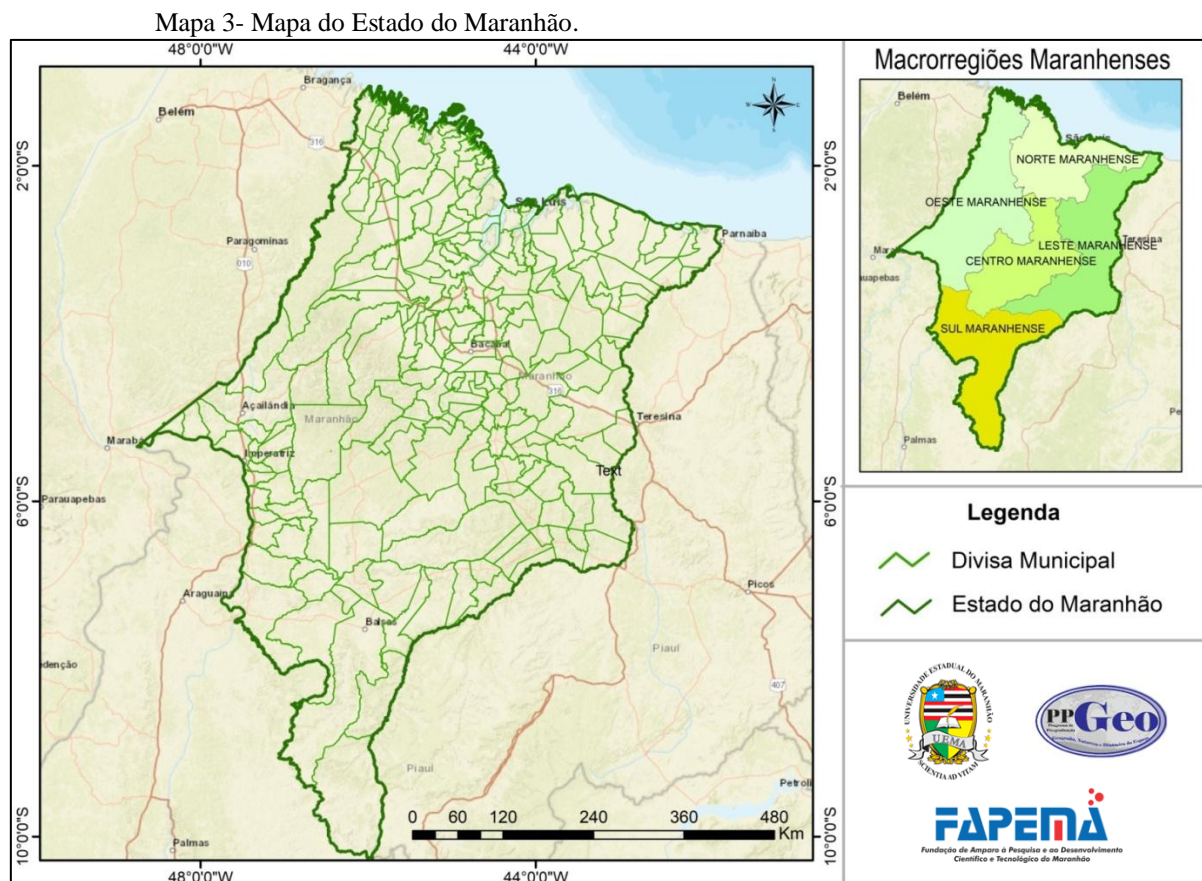
Santo Amaro apresenta-se entre essas cidades, situada no norte do estado, possui um litoral amplo e com belas paisagens naturais abarcando o PNLN. Por muitos anos a cidade se encontrou desconhecida, devido sua situação de isolamento social consequente da precária infraestrutura rodoviária a qual em 2018 recebeu o investimento, quando a pavimentação da rodovia Ma-320 foi concretizada com a ponte da cidade. Fatores esses importantes no desencadeamento da urbanização, um evento recente que tem se dado por interesses econômicos principalmente relacionados ao setor turístico. Santo Amaro é uma cidade que está sendo redescoberta, ou melhor, recebe um novo contexto de (re) produção espacial. Para entender como esta tem sido, é necessário conhecê-la de forma contemplativa. Este capítulo propõe-se a apresentar, nas esferas estadual, municipal e central, o contexto do espaço dessa cidade, de forma a apresentar os aspectos que compõem esse cenário, tais como fatores históricos, econômicos, físicos, turísticos e ambientais. .

#### 3.1 O Estado do Maranhão e sua urbanização

O Estado do Maranhão possui uma extensão territorial de 33.365,5 km<sup>2</sup> e demografia estimada pelo IBGE em 2020, de 7.114.598 habitantes distribuídos em 217 municípios (Mapa 3). Possui clima tropical e equatorial, abrangendo os Biomas Cerrado, com



maior extensão no território, Amazônia e um pequeno representativo de Caatinga. No Oeste do meridiano 44° encontra-se a Amazônia Legal, ao qual 79,58% do estado é pertencente (Plano de Ação para Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal PPCDAM, 2011). O relevo do estado compõe-se de planícies, baixos platôs e chapadas (CPRM, 2013). O estado está inserido nas regiões hidrográficas do Atlântico Norte Ocidental, Parnaíba e Tocantins-Araguaia, presentes em seu território por 12 bacias hidrográficas: Parnaíba, Tocantins, Gurupi, Sistema Hidrográfico Litoral Ocidental, Sistema Hidrográfico Ilhas Maranhenses, Itapecuru, Maracaçumé, Mearim, Munim, Peria, Rio Preguiças, Turiaçu, com rios perenes e abundantes.



Fonte: Elaborado pela autora a partir de dados do IBGE.

O processo de povoamento do estado do Maranhão se deu inicialmente de forma lenta, por duas frentes de colonização, uma pelo norte, através de São Luís, a partir da expulsão dos Franceses em 1615, que em 1612 colonizaram a cidade, fundando a França Equinocial, a partir do que os portugueses aceleraram esse processo induzidos pelo interesse em proteger o território. Entre as medidas tomadas, estava a de distribuição de terras a casais açorianos, que se instalaram próximo ao rio Itapecuru, cujas terras eram propícias para a

agricultura, pecuária e a pesca. Do lado esquerdo, no vale dos rios Mearim e Pindaré, se instalaram os jesuítas (MEIRELES, 1970).

A partir de 1620, com o aumento dessa população, a economia baseava-se principalmente na manufatura açucareira, mas também cravo, canela e pimenta. No século XVIII integram-se a manufatura do arroz e do algodão que dependia do trabalho escravo para manter essa base econômica, por isso a abolição da escravatura fez decair a economia no estado (MEIRELES, 1970). Ainda no século XVIII foi criada a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão que tinha como objetivo comercializar escravos africanos nessas capitanias para estimular a produção agrícola, o que de fato aconteceu, a exportação (principalmente de algodão, arroz e açúcar) teve uma grande alavancada. Ocorreu também nesse período a expulsão dos jesuítas porque o “[...] Estado português e Companhia de Jesus – procuravam garantir suas conquistas, o que significava criar uma área de atrito, visto que os interesses de ambas eram conflitantes” (CAVALCANTE FILHO, 1988, p. 53).

A produção da cana-de-açúcar impulsionou também a entrada da pecuária, pois o gado era utilizado para o consumo da carne e para carregamento de produtos. Os pastos atraíram a segunda frente de colonização, os imigrantes sertanejos que adentraram seguindo o povoamento e formação de cidades nos percursos ao longo dos rios do estado, do sul até São Luís, como aponta Cunha (2015),

Em uma marcha de velocidade lenta, avançaram pelas nascentes dos rios Mearim, Grajaú, e etc. onde surgiram freguesias, vilas e conseqüentemente cidades, como Riachão, Carolina, Grajaú, São Félix de Balsas. Logo, em 1810, alcançaram o rio Tocantins. As transações comerciais se intensificaram através das vias de acumulação Rio Grajaú e Rio Mearim até São Luís e conseqüentemente, aumentou a densidade populacional (CUNHA, 2015, p.138).

No século XX, o povoamento foi mais efetivo a partir da década de 1950, quando se deu a construção da rodovia Belém-Brasília e de outras rodovias, por meio destas e também do apoio do Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste<sup>18</sup> (GTDN) o processo de imigração teve maior intensidade, principalmente por interesse em terras. Dessa forma, a ocupação se deu por posseiros e grileiros, que vieram abrir negócios relacionados à

---

<sup>18</sup> O Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste (GTDN) foi um projeto desenvolvimentista criado por Celso Monteiro Furtado, um economista e influente Brasileiro do século XX, o qual tinha por interesse inserir o nordeste no processo de industrialização por meio do modelo de Substituição de importações. Em 1958, o GTDN foi transformado em Conselho de Desenvolvimento do Nordeste (CODENO), já em 1959, o CODENO deu lugar a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) que também tinha como finalidade o desenvolvimento da Região Nordeste do Brasil.

pecuária e madeira. Esses povoamentos também deram origem a muitos municípios do estado (IBGE, 1997).

Na segunda metade do século XX, o Maranhão passa a receber projetos industriais: a Estrada de Ferro Carajás, instalação da Companhia Vale do Rio Doce e do Consórcio multinacional voltado à produção e exportação de alumínio em lingotes (ALUMAR), “além da expansão, com incentivos e subsídios federais e estaduais de projetos agroindustriais tais como eucalipto e bambu para celulose, pecuária bovina, cana-de-açúcar e álcool” (DE PAULA e HOLANDA, 2011, p. 53).

Atualmente o Maranhão apresenta 63,07% de população urbana (IBGE, 2010), isso considerando a forma adotada no Brasil para classificação de uma cidade como densa. Na prática, a maioria dos municípios do estado está classificada com baixo grau de urbanização com até 10.000 habitantes, esse número chega a quase 60%, tendo apenas a capital São Luís um pouco mais de 1.000.000 de habitantes, como indica a tabela 4. A regionalização do Maranhão se dá seguindo o critério de relevância das cidades como polos de atração e poder de influência, reconhecido através dos fluxos de pessoas e produtos. As regionalizações são instrumentos úteis e essenciais para organização, desenvolvimento e tomadas de decisão em investimentos públicos, planejamentos de infraestrutura urbana, uma vez que, por meio destes, são reconhecidas as áreas que não recebem influência alguma.

Tabela 4- Classificação do grau de urbanização do Estado do Maranhão

<b>Unidades populacionais</b>	<b>Número de cidades</b>	<b>(%)</b>
Entre 500.000 a 1.000.000 habitantes	1	0,46%
Entre 100.000 a 500.000 habitantes	3	1,38%
Entre 50.000 a 100.000 habitantes	8	3,70%
Entre 10.000 e 50.000 habitantes	80	36,86%
Entre 3.000 e 10.000 habitantes	125	57,60%
Total	217	100%

Fonte: Elaborado pela autora, a partir de IBGE, 2010.

O estado apresenta 5 mesorregiões: norte, oeste, centro, leste e sul, e 22 regiões de desenvolvimento, caracterizadas de acordo com os aspectos naturais, potencial turístico, influência étnica, econômica, política e/ou cultural, apresentadas na tabela 5. Para definição de cada região, os municípios foram sendo divididos conforme as semelhanças, seguindo os critérios:

aspectos fisiográficos, cobertura vegetal, clima, hidrografia, hierarquia dos centros urbanos, conforme a Região de Influência das Cidades – REGIC, uniformização dos municípios na distribuição regional, ocupação humana, etnia, inter-relação dos eixos viários, influência de determinados municípios em relação aos seus circunvizinhos, facilidade do fluxo de transporte rodoviário de cargas e de passageiros e serviços públicos de abastecimento de água, esgoto e energia (IMESC, 2018, p. 19).

As Regiões de Influência das Cidades – REGIC do Estado do Maranhão, são constituídas conforme apresentadas no Mapa 4, onde se observa que a rede urbana do estado apresenta muitas áreas com baixo fluxo.

Tabela 5- Regiões de desenvolvimento do Maranhão

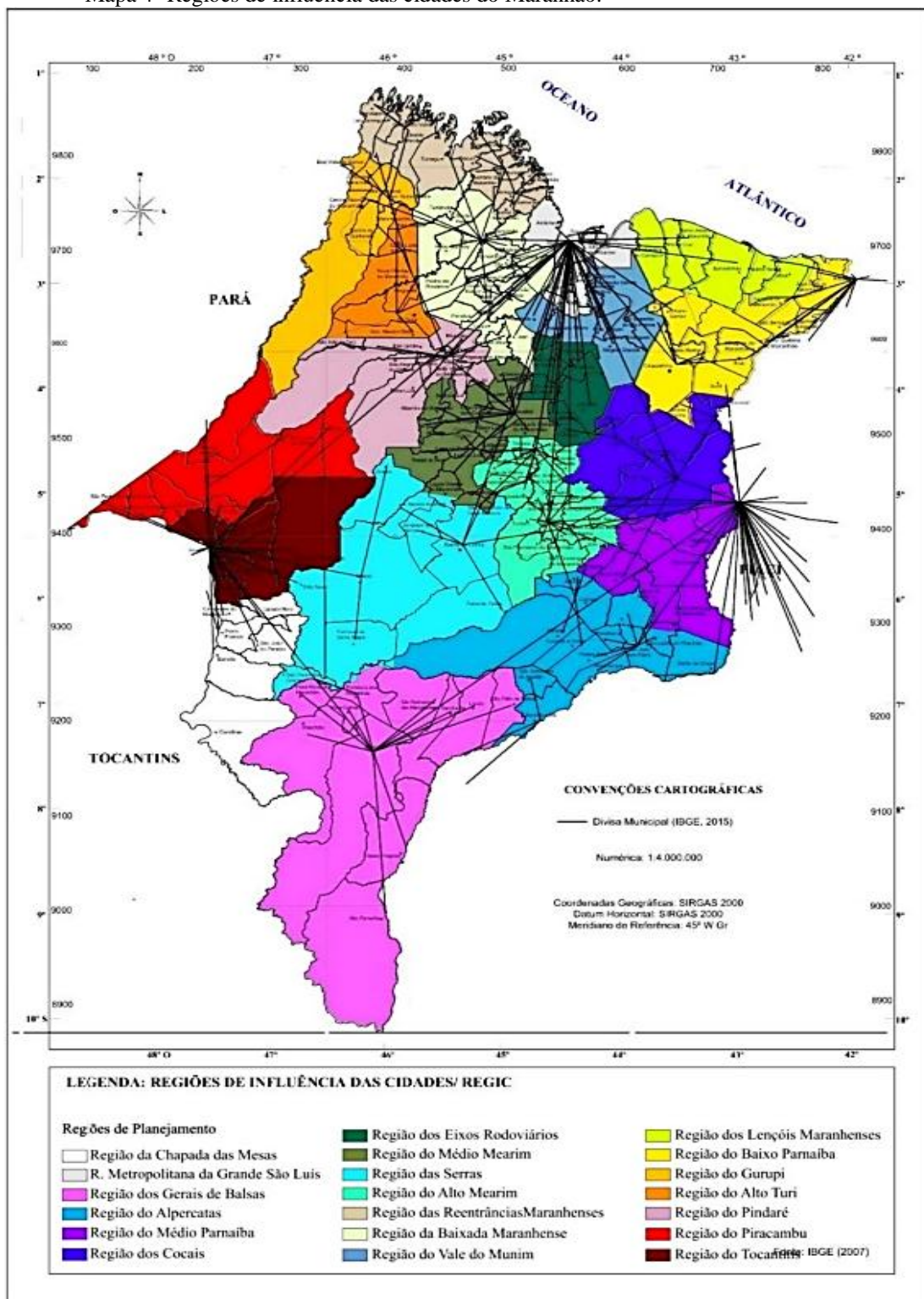
<b>Região de desenvolvimento</b>	<b>Área km<sup>2</sup></b>	<b>População</b>	<b>Nº de municípios</b>
Metropolitana de São Luís	9.304,61	1.619.377	13
Amazônia Maranhense	15.358,28	254.993	5
Mearim	13956,911	408.104	16
Gerais de Balsas	57.171,46	224.574	12
Serras	20.863,64	158.835	6
Lençóis Maranhenses	9.105,82	137.964	5
Timbiras	9.870,42	267.353	5
Cocais	8.936,43	236.867	4
Alpercatas	12.167,45	81.825	4
Reentrâncias Maranhenses	5675,651	128.951	9
Gurupi Maranhense	18884,883	211.352	14
Tocantins Maranhense	25.916,60	534.414	17
Médio Itapecuru	8.069,74	263.088	9
Médio Mearim	6172,945	194.476	14
Baixada Maranhense	13144,22	334.650 2	11
Guajaras	22.779,92	359.172	16
Pindaré	24.386,58	462.077	15
Sertão Maranhense	15.591,79	149.365	11
Médio Parnaíba Maranhense	8.695,06	258.863	4
Delta das Américas	6249,608	178.518	6
Campos e Lagos	7.034,61	260.564	10
Baixo Parnaíba	12600,342	274.797	11

Fonte: Elaborado pela autora a partir de IMESC, 2018.

A região de maior influência é a metropolitana de São Luís, isso se deve à capital possuir maior número de serviços e infraestrutura urbana, entre outros, pela existência do Porto que permite a possibilidade de importação e exportação. Além da capital, destaca-se sua

vizinha, a cidade de São José de Ribamar, que é o terceiro município mais populoso e o quarto com maior concentração de riquezas do estado.

Mapa 4- Regiões de influência das cidades do Maranhão.



Fonte: IMESC, 2018.

Observa-se também um maior fluxo na região tocantina, na qual se encontra a segunda maior cidade do estado em população e em concentração de riquezas, Imperatriz; no sul, nos Gerais de Balsas, em que o município de Balsas mostra-se como a terceira cidade em concentração de riquezas no estado sendo o centro da produção de soja do Maranhão e um dos maiores da região MATOPIBA<sup>19</sup>; a do Médio Parnaíba, a qual se situa o município de Timon que pela proximidade da capital do Piauí, Teresina, exerce maior influência voltada para esse estado.

Economicamente o estado do Maranhão encontra-se em 26º lugar no *ranking* do país, com IDH de 0,639 (IBGE, 2010), e o 4º maior PIB do Nordeste, baseada nos setores de serviços (63,5%), agropecuária (18,6%) e indústria (17,9%), esse último se compõe dos segmentos metalúrgicos, alimentícios, químico, extrativismo e madeireiro. A agricultura consiste principalmente do plantio de soja, cana-de-açúcar, mandioca, arroz e milho. O turismo também se destaca, devido a seu grande potencial em ecossistemas naturais e uma larga área litorânea, nesse quesito o estado possui 10 polos sendo 4 indutores (I), 3 estratégicos (E) e 3 de desenvolvimento (D) turísticos que alcançam 55 municípios (quadro 4).

Quadro 4- Polos turísticos do Maranhão.

Polo	Municípios pertencentes
São Luís (I)	São Luís, Alcântara, São José de Ribamar e Raposa,
Chapada das Mesas (I)	Imperatriz, Tasso Fragoso, Estreito, Carolina, Riachão, Balsas, Formosa da Serra Negra, Fortaleza dos Nogueiras, Itinga do Maranhão, Campestre, Alto Parnaíba e Açailândia.
Lençóis Maranhenses (I)	Humberto de campos, Santo Amaro, Barreirinhas e Primeira Cruz.
Delta das Américas (I)	Tutóia, Paulino Neves, Araiões e Água doce do Maranhão.
Munim (E)	Axixá, Icatu, Rosário, Cachoeira Grande, Morros, Chapadinha, Vargem Grande, Nina Rodrigues e Cantanhede.
Floresta dos Guarás (E)	Guimarães, Cururupu, Porto Rico do Maranhão, Bequimão, Mirinzal, Apicum Açú, Central do Maranhão.
Lago e Campos Floridos (E)	Arari, Penalva, Cajapió, Conceição de Lago Açú.
Amazônia Maranhense (D)	Centro Novo do Maranhão e Carutapera.
Cocais (D)	Coelho Neto, Caxias, Pedreiras, Igarapé Grande, São João do Soter e Bacabal.
Serras Guajajara, Timbira e Canela (D)	Barra do Corda e Grajaú.

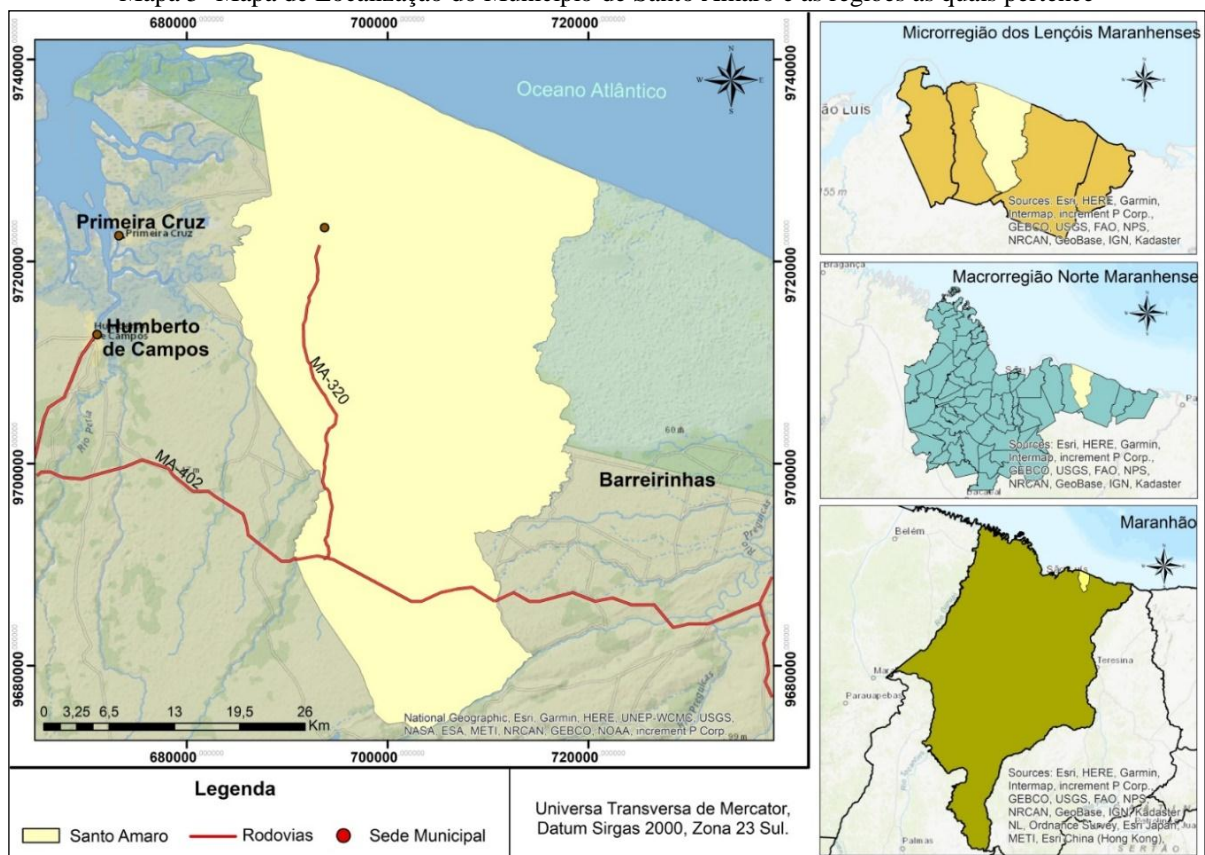
Fonte: Elaborado pela autora a partir de Secretaria de turismo do Maranhão, 2015.

<sup>19</sup> Sigla da junção dos Estados Maranhão, Piauí, Tocantins e Bahia, que juntos formam uma região de investimentos em infraestrutura que desencadeou o surgimento de polos de fronteira agrícola.

### 3.2 Espaço e território de Santo Amaro do Maranhão

O município de Santo Amaro do Maranhão fica localizado na mesorregião norte do estado, e Região de desenvolvimento dos Lençóis Maranhenses, aproximadamente 243 km da capital São Luís. Possui 1.584,832 km<sup>2</sup> de área territorial e 15.846 habitantes, com densidade demográfica de 8,63 hab./km<sup>2</sup> (IBGE, 2010). Limita-se ao norte com o Oceano Atlântico; a Leste e ao sul com o município de Barreirinhas e a oeste com o município de Primeira Cruz (Mapa 5). O acesso à cidade, partindo da capital São Luís, pode se dar de forma terrestre, marítimo ou aéreo, terrestre pela BR-135, seguindo a Rodovia 402 e rodovia MA-320, com um percurso de três a quatro horas. Por via aérea através de veículos de pequeno porte (monomotor ou bimotor), com percurso em torno de 35 a 40 minutos. Por meio marítimo, pelo porto de São José de Ribamar com um percurso entre 5 e até 12 horas.

Mapa 5- Mapa de Localização do Município de Santo Amaro e as regiões as quais pertence



Fonte dos dados: IBGE, 2017. Elaborado pela autora, 2019.

De acordo com Trovão (2006), a origem do nome e da cidade de Santo Amaro do Maranhão provém do contexto histórico de ocupação por Jesuítas no século XVIII que

migraram de Tutóia-MA devido ao período Pombalino<sup>20</sup>, e se fixaram ali. O líder da ordem se chamava Amaro, o qual veio a falecer no local, assim o nome da vila se deu em sua homenagem, porém os Jesuítas foram expulsos deixando somente Alfredo, um português, habitando essas terras. José Joaquim dos Anjos proveniente de São Luís, casou-se com uma jovem de Tutóia e foram habitar próximo à residência de Alfredo, estes formaram os primeiros habitantes daquele local.

Mais tarde, imigrantes do estado do Ceará fugidos da seca do sertão (CASTRO, 2012) encontraram fartura de peixes e terras para plantio, pecuária e extrativismo, se juntaram com os mais antigos moradores, formando a região que hoje se encontra a cidade de Santo Amaro. Esta tornou-se povoado do município de Primeira Cruz e mais tarde foi categorizado como vila, balizado na lei nº 269 de 31 de dezembro de 1948. Foi desmembrado de Primeira Cruz pela Lei Nº 6.127, de 10 de novembro de 1994 tornando-se município, subordinado pela Comarca de Humberto de Campos.

O clima da região Norte do Maranhão, a qual pertence o município de Santo Amaro, segundo a classificação de Köppen é tropical quente e semiúmido (AW), possui duas estações bem definidas: período chuvoso que se estende de janeiro a junho com pluviosidade anual entre 1.500 a 2.000 mm, e o período seco de julho a dezembro com média anual de temperatura de 28,5 °C (MINER, 1979). A hidrografia é caracterizada pelos rios: Grande, também chamado de Rio Alegre (figura 7), o qual possui 72 km apresentando-se no oeste do município, desaguardo no Lago de Santo Amaro, seus afluentes Queixada, Marciano e Riacho das Pedras; Rio Negro e os seus afluentes Rio Juçaral e Riacho do Sucuriú.

Apresenta também dois lagos, o de Santo Amaro com cerca de 100 km<sup>2</sup> (figura 8) e o Lago de Travosa, os quais devido à declividade e os fatores morfológicos da área torna-se propensa á inundações em períodos de grande precipitação (CPRM, 2013). A geomorfologia é caracterizada por planícies costeiras (fluviomarinha e sublitorânea), com altura inferior a 200 metros. Praias, vasas, pântanos e mangues com relevo suave a moderadamente ondulado, o mapa 6 apresenta a caracterização da geomorfologia e hidrografia de Santo Amaro.

Os Lençóis Maranhenses, localizados no litoral oriental maranhense, são formados por depósitos eólicos e marinhos com presença de dunas fixas e livres formando lençóis de areia que podem chegar a 40 metros de altura e ainda a presença de lagoas sazonais

---

<sup>20</sup> Período Pombalino teve início em 1750 e durou até 1777, no qual o Marquês de Pombal Sebastião José de Carvalho e Melo, primeiro-ministro português, reformou a administração portuguesa e a relação das colônias-metrópoles. Em 1759, eliminou as escolas Jesuíticas de Portugal e de todas as suas colônias (MEIRELES, 2008).



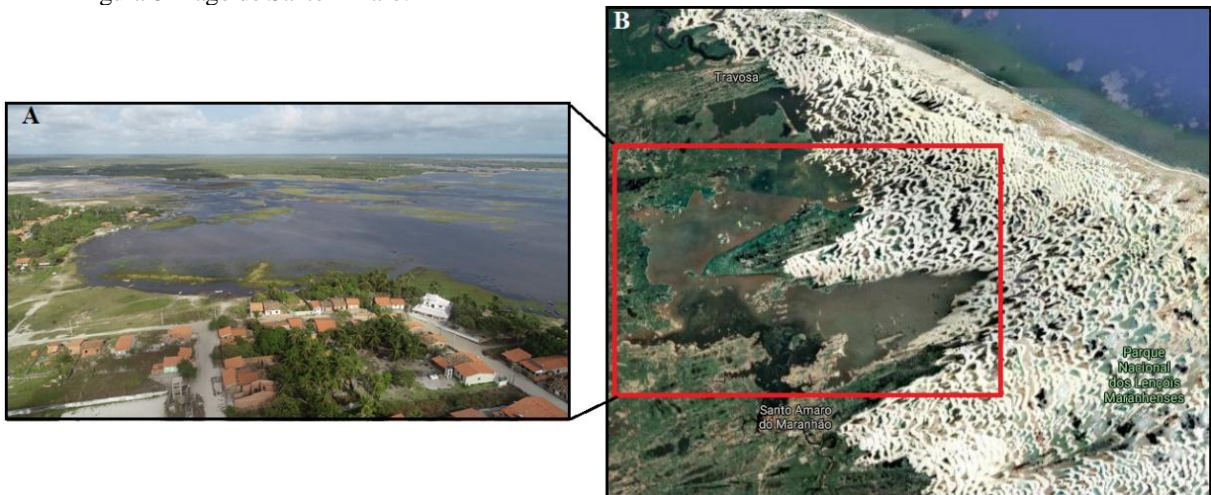
formadas pelas águas das chuvas durante o período chuvoso, e que em alguns anos secam no período de estiagem (figura 9) (CPRM, 2013).

Figura 7- Rio Alegre, principal rio de Santo Amaro do Maranhão.



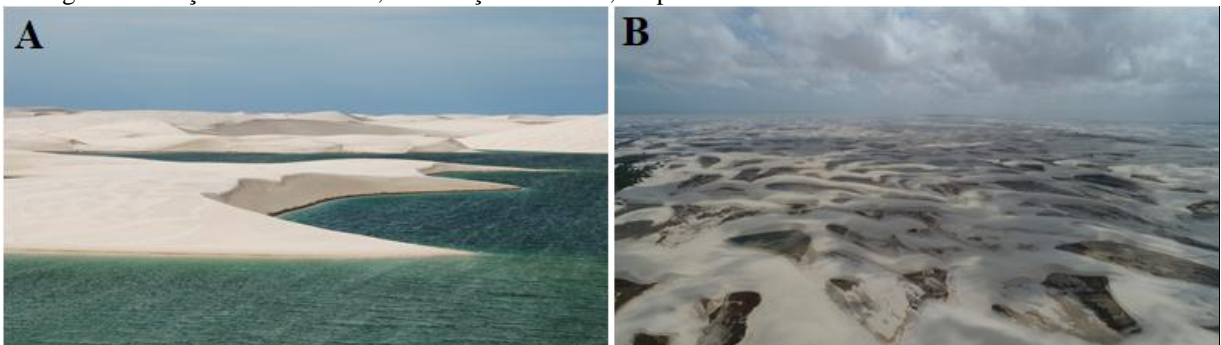
Fonte: Autora, 2019.

Figura 8- Lago de Santo Amaro.



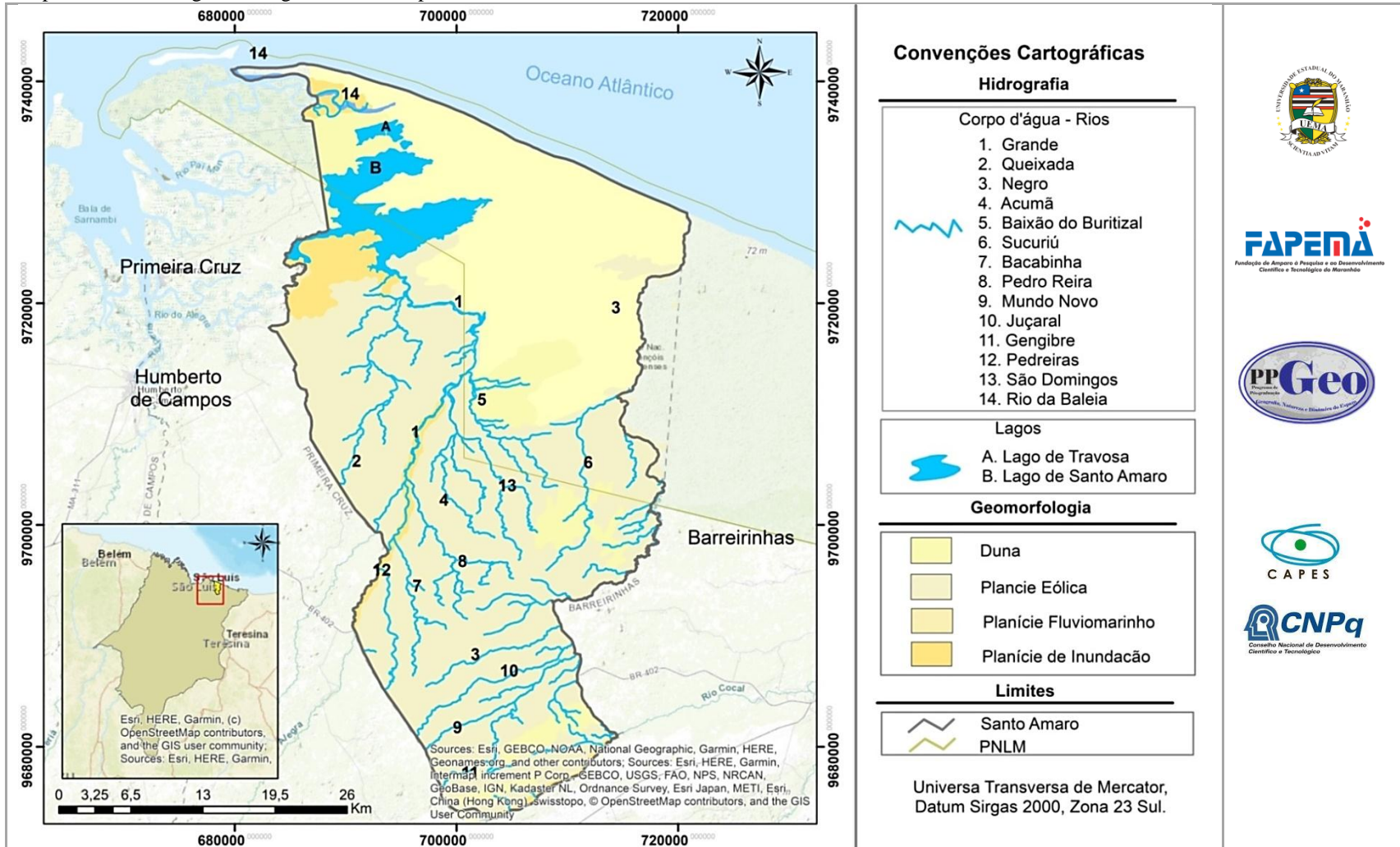
Fonte: A- Leite e Silva, 2020. B-Google maps, 2020. Elaborado pela autora, 2020.

Figura 9- Lençóis Maranhenses, A- Estação chuvosa, B- período seco.



Fonte: Autora, 2019.

Mapa 6- Geomorfologia e hidrografia do município de Santo Amaro do Maranhão.



Fonte dos dados: IBGE, 2015, elaborado pela autora, 2019.

A vegetação compõe-se de formações pioneiras marinhas, tais como restingas que são vegetações existentes em áreas de solos instáveis (figura 10), (EMBRAPA, 2006).

Figura 10- Vegetação de restinga- Santo Amaro



Fonte: Leite e Silva, 2020.

Os solos da região são compostos por areias quartzosas com baixo teor de argila (ácido), alta capacidade de drenagem e baixo teor de matéria orgânica (pouco produtivo); solos aluviais (Ae) caracterizados por horizonte A de fraco a moderado sobre horizonte C composto por sedimentos fluviais com lençóis freáticos próximo à superfície, no período chuvoso, ao se fazer uma escavação de 30 cm, logo encontrou-se água (Figura 11) (EMBRAPA, 2006).

Figura 11- Lençol freático a 30 cm da superfície.



Fonte: Autora, 2020.

Em relação à geologia, de acordo com o CPRM (2011) o município localiza-se na Bacia Sedimentar do Parnaíba, com super-sequências Grupo Balsas, Grupo Canindé e Grupo Serra Grande, com formações de Sedimentos inconsolidados e Depósitos de Pântanos e Mangues existentes (sedimentos pelíticos do tipo argila e silte, lamosos ricos em matéria orgânica) no extremo oeste e noroeste. Ao sul, Depósitos Flúvio-marinhos (arenosos encontrados em relevos planos, com presença de sedimentos de praias, dunas costeiras, manguezais e pântanos salinos com regime de macromarés). Eólicos continentais no sudeste, sul e sudoeste (Dunas arenosas, produzida pela ação dos ventos, podendo ser cobertas por vegetação). Cordões litorâneos presentes no oeste, sul e noroeste (Dunas móveis formadas a partir da acumulação de sedimentos, caracterizadas pela ausência de vegetação). Eólicos litorâneos encontrados ao norte estendendo-se para nordeste, leste e sudeste (Superfícies baixas sedimentos arenosos, bem selecionados, com grãos arredondados originados de dunas e areias de praias) e, Aluvionares no Sul (sedimentos arenosos e argilosos, com níveis de cascalho e matéria orgânica, inconsolidados e semiconsolidados).

A economia do município é baseada no turismo, na pesca artesanal, na pecuária e na agricultura familiar. De acordo com os dados do censo do IBGE (2010), a população ocupada na cidade representava 3,3%. Possui rendimento mensal de até meio salário mínimo *per capita*. O PIB (Produto Interno Bruto) per capita em 2017 foi de R\$ 5.124,39 e o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal, em 2010, de 0,518. O percentual das receitas de fontes externas equivale a 97,5%. Outros dados socioeconômicos como dados agropecuários, educação, saúde e saneamento básico são detalhados nas tabelas 6 a 8.

A Microrregião dos Lençóis Maranhenses, a qual Santo Amaro pertence, encontra-se inserida no Litoral Oriental do Maranhão abrangendo também os municípios, Humberto de Campos, Primeira Cruz, Barreirinhas (polo da microrregião) e Paulino Neves, totalizando uma área de 9.105,82 km<sup>2</sup>, possui um elevado potencial turístico a qual representa uma das bases econômicas da região além da pesca, extrativismo de castanha de caju e artesanato (Figura 12) (IBGE, 1997).

Tabela 6- Dados agropecuários do IBGE de 2017.

<b>Lavoura temporária</b>			
Produto	Nº de estabelecimento agropecuário com 50 pés ou mais	Toneladas produzidas	Quantidade colhida (hectares)
Açaí	1	-	-
Banana	7	8	1 Hectare
Castanha de Caju	328	201	418 Hectares
Castanha	1	-	-

Coco-da-baía	4	-	-
Lavoura permanente			
Produto	Nº De Estabelecimento Agropecuário	Toneladas	Quantidade
Abóbora	24	4	2
Arroz	4	2	0
Feijão	14	1	1
Feijão verde	23	1	2
Mandioca	435	956	123
Melancia	47	12	6
Milho	78	13	5
Pecuária			
Tipo	Efetivo do rebanho	Nº de estabelecimentos	
Asininos	69	25	
Bovinos	752	64	
Bubalinos	-	2	
Caprinos	2.801	118	
Equinos	106	34	
Galináceos	6	190	
Muare	22	14	
Suínos	1894	153	

Fonte: IBGE, 2010.

Tabela 7. Principais dados Educacionais de Santo Amaro do Maranhão.

ÍNDICE	NÚMERO
Desenvolvimento da Educação Básica (IDEB) anos iniciais	4,1
Desenvolvimento da Educação Básica (IDEB) anos finais	3,2
Matriculados no ensino fundamental	2.799 (2018)
Matriculados no ensino médio	381 (2018)
Docentes no ensino fundamental	200
Docentes no ensino médio	13
Número de escolas do ensino fundamental	46
Número de escolas do ensino médio	1
A taxa de escolarização (2010)	94,1 %

Fonte: IBGE, 2010

Tabela 8- Dados de saúde e saneamento de Santo Amaro do Maranhão.

ÍNDICE	NÚMERO
Taxa de Mortalidade infantil média para 1.000 nascidos vivos	11,43%
Estabelecimentos de saúde SUS (2009)	5
Internações devido a diarreias para cada 1.000 habitantes	11.1
Esgotamento sanitário adequado	0,8%

Fonte: IBGE, 2010.

A formação do espaço urbano de Santo Amaro tem se dado por interesse ao turismo, devido à atratividade do PNLM, que passou a ser mais visitado após o incentivo de infraestrutura e roteiros turísticos tal como “Rota das Emoções” criada pelo Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas- SEBRAE em parceria com o Ministério do Turismo

cujo principal objetivo era de capacitar agências de turismo para fomento de visitas às áreas ambientais: Parques Nacionais de Jericoacoara do estado do Ceará, Lençóis Maranhenses no Maranhão e o Delta do Parnaíba no estado do Piauí, formando um roteiro integrado (MTur, 2014; 2020). A rota das Emoções alcança 13 municípios, com o total de 400 km (Figura 13).

Figura 12- Venda de produtos artesanais A- Barreirinhas, B- Santo Amaro.



Fonte: A. Adaptado de IMESC/IPEA, 2013. B. Autora, 2020. A. Barreirinhas, B. Santo Amaro.

Figura 13- Roteiro do projeto “Rota das Emoções”



Fonte: Ministério do Turismo, 2014.

A integração/inserção desses parques em planos de turismo se deram no final da década de 1980, cujos maiores interessados em investimentos para a área foram a Comissão de Turismo Integrado do Nordeste (CTI-NE) com a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste–SUDENE, porém, atualmente a administração de interesses é efetivada pela Agência de Desenvolvimento Regional Sustentável (ADRS), e os recursos para infraestrutura são financiados em parceria com os estados envolvidos.

Além de roteiros, existem as campanhas publicitárias das agências em redes sociais, com venda de atrativos como visitas do tipo “bate-volta”. A pavimentação de rodovias para a região do Parque, a MA-402 em 2001 e MA-320 em 2018, facilitam a fluidez

do trânsito. Esse contexto abre caminho para o turismo de massa, dessa forma, muitos passaram a conhecer a cidade e a comprar terras para abertura de negócios, aumentando, portanto, a especulação imobiliária. Segundo Kinker (2002, p. 25) o turismo de massa pode trazer “[...] um conjunto de modificações ou sequência de eventos, provocados pelo desenvolvimento da atividade nas localidades receptoras”. Os atrativos mais procurados no município de Santo Amaro, constatados a partir das entrevistas com agentes, secretário municipal de turismo e operadores são apresentados no quadro 5.

Quadro 5- Principais atrativos turísticos de Santo Amaro.

Local	Atrativos
Região dos Lagos (Santo Amaro e Travosa)	Passeio de barco, Trilhas
Cidade	Restaurantes com cardápio do local, compras de artesanatos, recreação na praça, banho no rio Alegre, passeio de caiaque, descida de bóia
PNLM (Santo Amaro)	Dunas, banho em lagoas, camping, por do sol, trilhas
Povoado de Espigão	Vilarejo, Casas de farinha
Povoado de Betânia	Rio, dunas e lagoas
Povoado de Travosa	Comunidade de pescadores e praia

Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

O município possui 47 pequenos povoados, entre esses se pode destacar: Travosa, Betânia, Espigão, Rancharia, Buriti Grosso, Queimada dos Britos e Baixa Grande, a maioria localizada em áreas de difícil acesso. Nesses povoados, segundo Castro (2012 p.177) “O turismo é desenvolvido independentemente de planejamento estratégico e participativo, com foco na localidade, sem estudos que permitam avaliar, ao menos prospectivamente, as consequências aos diversos entes envolvidos nesse contexto”. O povoado de Travosa situa-se entre o lago da Travosa e os campos de dunas e igarapés, parte no parque, baseia-se economicamente da pesca, agricultura familiar e criação de animais (Ministério do Meio Ambiente- MMA e Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade- ICMBIO, 2019).

Betânia está situada às margens dos campos de dunas e da lagoa da Betânia, no rio Grande, abrigando poucas residências, atualmente apresenta-se como um dos circuitos de passeios realizados em Santo Amaro, onde se atravessa de barco para apreciar lagoas entre dunas e ainda a opção de banho a beira do rio e restaurante com redário para descanso pós-almoço (Figura 14). No sul desse povoado encontra-se também o povoado de Espigão (MMA e ICMBIO, 2019).

Rancharia baseia-se no modo de vida tradicional, a subsistência local se dá através da criação de pequenas culturas e de pescada. Buriti Grosso “que se estende seguindo as linhas das dunas está situado em local geograficamente arriscado, haja vista a constatação de que entre os anos de 2005 e 2018, os campos de dunas avançaram até 250 m em direção ao povoado” (MMA e ICMBIO, 2019, p. 8).

Figura 14- A-Povoado de Betânia, B- Passeio de barco sobre o rio Alegre, C- Redário a beira do rio e D- Restaurante com redário.



Fonte: Autora, 2018.

Queimada dos Britos é formada por 13 famílias que se mantêm de pesca e da criação de animais (figura 15) assim como em Baixa Grande, também formada por uma comunidade de pescadores, nesses o turismo vem se avolumando e a presença de visitantes se dá conforme explica Castro (2012),

A primeira é a que recebe número expressivo, oriundos de duas frentes distintas, a maior, de trilheiros que atravessam os Lençóis em caminhadas de 3 ou 4 dias e pernoitam no redário que dona Joana mantêm em sua casa e lá realizam uma ou duas refeições à base de galinha caipira. A segunda é de veículos fretados que ilegalmente transitam nas dunas até a comunidade, em passeios de um único dia, fazendo sua refeição e voltando para Santo Amaro ou, menos frequente, para Atins, no extremo leste. A Baixa Grande é parada de alguns grupos de trilheiros que pernoitam e ao amanhecer dirigem-se à Queimada, onde descansam (CASTRO 2012, p.176).

A cidade sede possui forte influência da cultura religiosa católica (católicos representam 78% da população), em que há as festas populares em homenagem ao dia dos



santos como São Benedito, São Gonçalo, Nossa Senhora da Conceição, Santo Amaro (Padroeiro da cidade), Divino Espírito Santo e festejos juninos, o Bumba-Meu-boi (Figura 16), Dança Portuguesa, Dança Cigana e Cacuriá são bem característicos.

Figura 15- A-Trilheiros percorrendo de Barra Grande á Queimada dos Britos. B- Queimada dos Britos.



Fonte: A. Extraído de <http://www.expedicaoandandoporai.com/2016/10/queimada-dos-britos-sant>. B. Andrade, 2016.

Figura 16- Boi de matraca e pandeiro “Teimosão” em festa em uma residência de Santo Amaro.



Fonte: Andrade, 2016.

### 3.3 Áreas protegidas no contexto santamarense

A preservação dos recursos naturais é uma tarefa desafiadora para a comunidade científica, entidades ambientais, Organizações Não Governamentais- ONG's e sociedade civil diante das pressões e demandas das políticas desenvolvimentistas para aquecerem uma economia que não favorece a todos, ou seja, não sustentável, ao contrário, fazem uso descontrolado de matérias-primas, que, ao não considerar os estudos de impacto ambiental, a prática dos planos de manejo, a recuperação de áreas degradadas e a mitigação nos processos produtivos, desmatam as florestas, contaminam os mananciais, poluem o ar, degradam o solo, conseqüentemente ocasionam a perda da biodiversidade, inviabilizando o bem-estar das populações futuras, condicionando a extinção de espécies vegetais e animais muitas vezes endêmicos (BRITO e CAMARA, 1998).

O Brasil possui abundância de bens naturais que abrangem recursos hídricos, minerais, biodiversidade faunísticas e florísticas, múltiplas paisagens com belezas cênicas de grande valor em seu vasto território. São inúmeros ecossistemas com características ambientais variadas que formam seis Biomas: Amazônia, Cerrado, Mata Atlântica, Caatinga, Pampa e o Pantanal. Desde a chegada dos europeus pela vinda dos portugueses, toda essa riqueza vem sofrendo inúmeros impactos ambientais negativos decorridos primeiramente da exploração do Pau-Brasil, colocando-o em situação de risco de extinção, assim como a Mata Atlântica que na época da colonização possuía cerca de 1,3 milhões de km<sup>2</sup>, o equivalente a 12% da área do país, cobria pelo menos dezessete estados e após séculos de acentuada exploração, hoje apresenta apenas 25% do original, isso por estar em áreas de conservação ambiental (MMA, 2010).

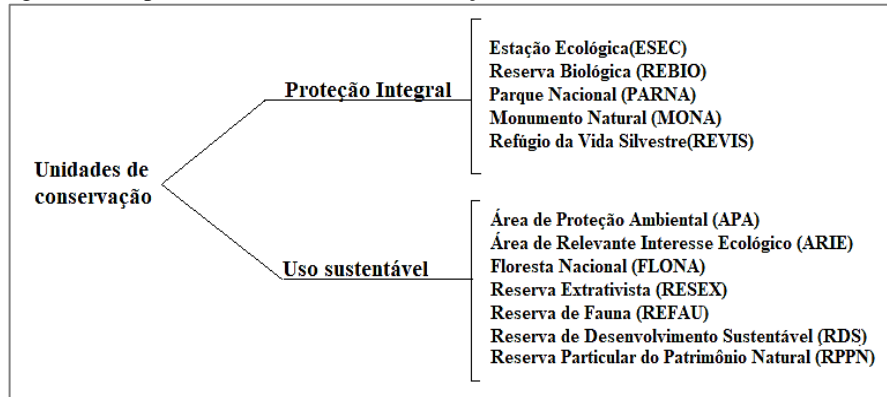
O uso exacerbado do solo para cultivo de ciclos de monoculturas, a extração de minerais, o avanço da pecuária, entre outros, foram motivos para a destruição de extensas áreas, pela ausência de técnicas adequadas como as de recuperação de áreas degradadas, logo, abandonava-se um local caso não fosse fértil e partia-se para derrubada de novas áreas florestais. A partir do advento de novas técnicas de plantio, passou-se a utilizar fertilizantes, hormônios, agrotóxicos e pesticidas o que fez com que novos problemas passassem a existir, como a contaminação do solo e dos lençóis freáticos, infertilidade do solo e poluição de rios que também afetam a saúde humana (RATTNER, 2005).

Diante da advertência e necessidade de proteger o meio ambiente foram criadas leis e instituições com o objetivo de minimizar os efeitos adversos de forma que possa garantir qualidade de vida humana e a permanência de recursos naturais para gerações vindouras. Em 1981, foi estabelecida a Política Nacional do Meio Ambiente pela lei 6.938, por meio desta, criou-se o Sistema Nacional do Meio Ambiente (SISNAMA) formado pelas instituições CONAMA (Conselho Nacional do Meio Ambiente), SEMA's (Secretaria do Meio Ambiente Estaduais), Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis- IBAMA e, posteriormente, com a divisão deste, o Instituto de Conservação da Biodiversidade – Instituto Chico Mendes (ICMBIO). O SISNAMA através dessas instituições planeja, coordena, supervisiona e controla ações ambientais.

Outro importante mecanismo de proteção ambiental é o Sistema Nacional de Unidades de Conservação, criado através da Lei nº 9.985/ 2000 cujo objetivo baseia-se no controle e preservação de áreas de interesse ecológico, por isso, as divide em dois tipos de proteção: integral ou sustentável, conforme a fragilidade e aspectos relevantes que apresentam. A integral, como o próprio nome diz, possui uma atenção mais acentuada em que o uso é indireto, ou seja, são permitidas apenas atividades que não afetem os recursos e

bens naturais existentes nelas; já nas de uso sustentável é permitido utilizar os recursos de forma direta, mas controlada. Os tipos de Unidades de conservação são apresentados na figura 17.

Figura 17- Tipos de Unidades de Conservação



Fonte: Elaborado pela autora.

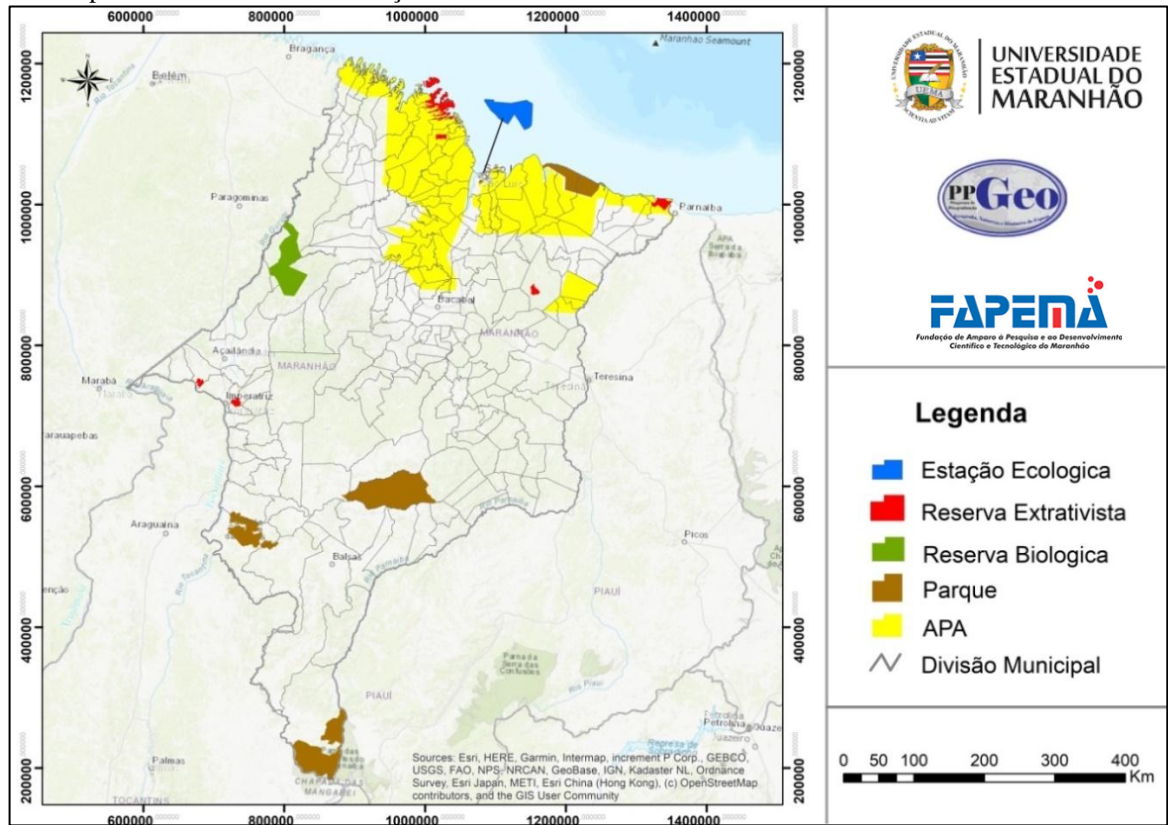
No Brasil existem 777 unidades de conservação integral e 1.669 de uso sustentável, totalizando 2.446, somam o total de 250 milhões de hectares (MMA, 2020). O estado do Maranhão possui 25 unidades, sendo 18 de uso sustentável e 7 de proteção integral (Mapa 7). Entre essas unidades, duas encontram-se no território de Santo Amaro, o PNLM e a Área de Proteção Ambiental de Upaon-Açu/Miritiba/Alto Preguiças.

O PNLM tem maior influência sobre a cidade devido à ação muito intensa do turismo e pela proximidade do polo central, localiza-se na região Norte do estado do Maranhão tendo como limites o Oceano Atlântico ao norte e no Leste, finalizando-se no povoado de Atins, a cidade de Primeira Cruz e Oceano Atlântico a oeste e ao Sul as cidades de Santo Amaro e Barreirinhas (Mapa 8) (MMA, 2018; ICMBIO, 2012). O PNLM é uma unidade de conservação de proteção integral, possui uma extensão de 155 mil hectares, criado pelo Decreto n.º 86.060, de 2 de junho de 1981, foi criado para “proteger a flora, a fauna e as belezas naturais existentes no local estando sujeitas ao regime especial do Código Florestal”. O nome “Lençóis Maranhenses” refere-se à característica das dunas, cor clara e de grande extensão, que se assemelham a lençóis brancos sobre cama.

Apesar de possuir o plano de manejo desde 2002, o PNLM ainda apresenta muitos desafios para cumprir os objetivos de proteção devido às dificuldades no controle de ações que extrapolam a permissão de seu uso público como extrativismo, caça, e principalmente ocupação irregular. Observa-se que o plano de manejo da área é insuficiente para preservação, pois não basta somente criar, é preciso também fiscalizar para garantir a preservação com

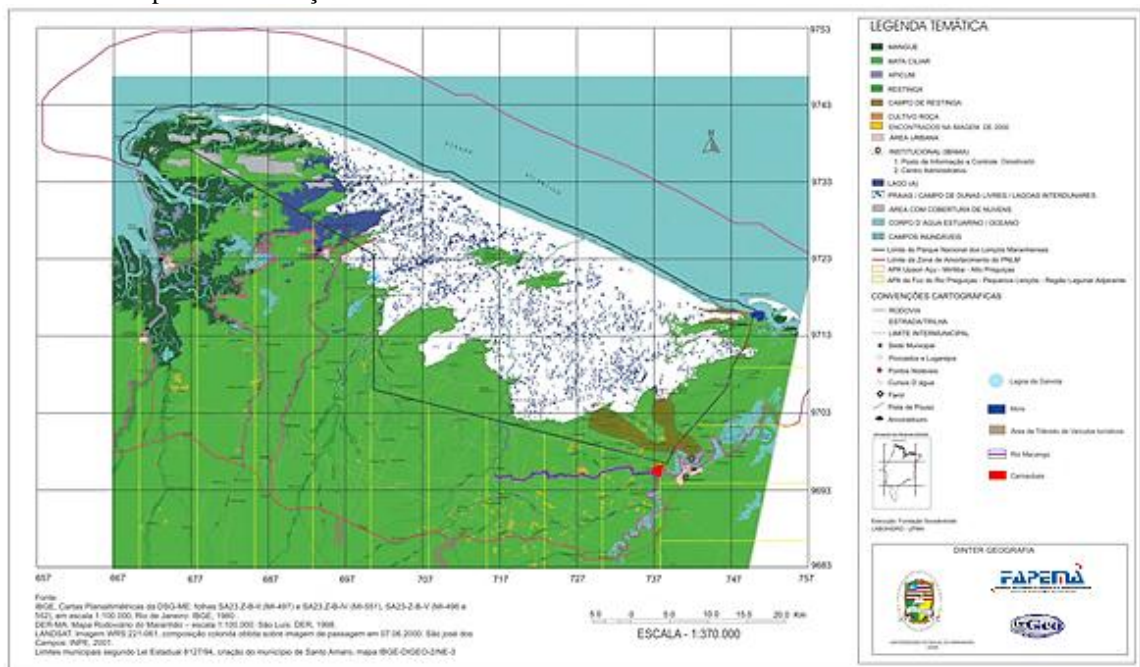
ações práticas, e a comunidade local possui importância fundamental nesse processo (CARREGOSA, SILVA E KUNHAVALIK, 2015).

Mapa 7- Unidades de conservação do Maranhão.



Fonte: Elaborado pela autora a partir de dados do IBGE, 2016

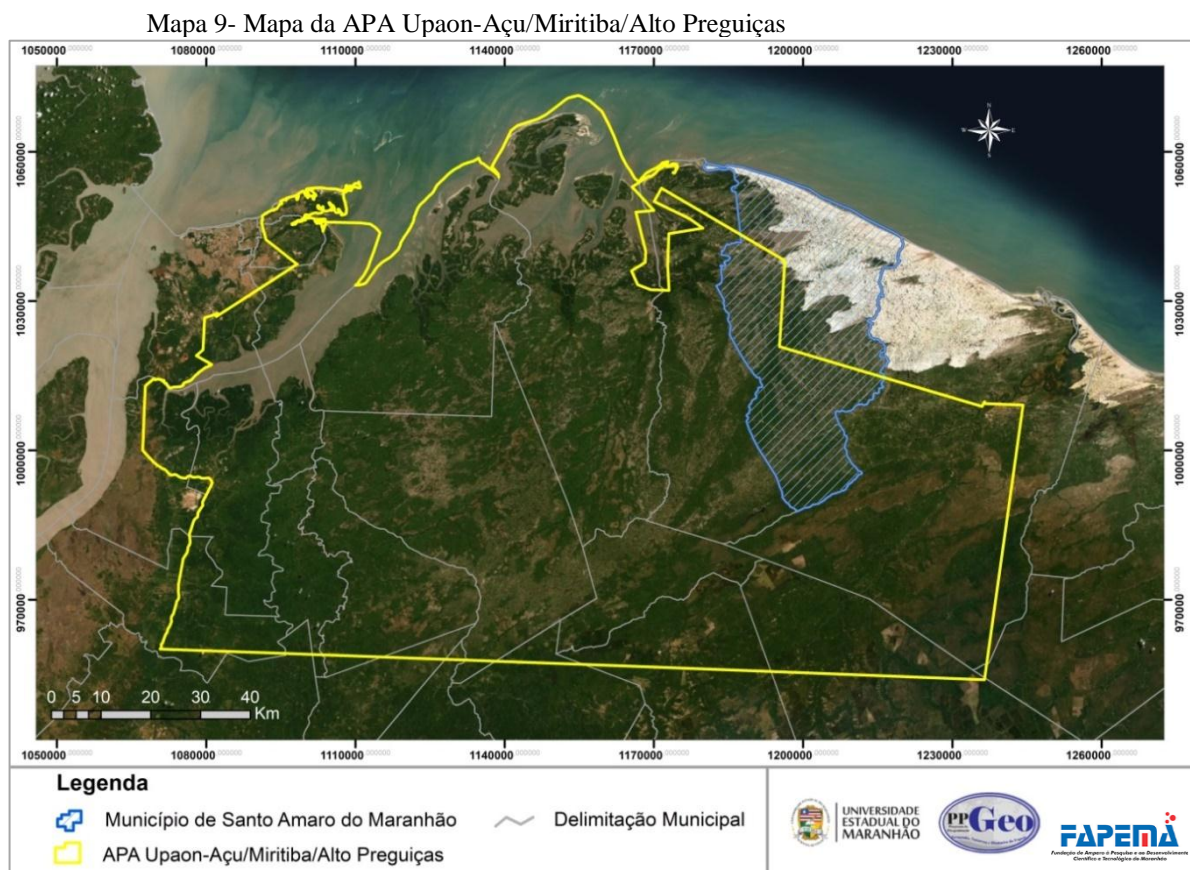
Mapa 8- Localização do PNLM.



Fonte: CASTRO, 2012.

A Área de Proteção Ambiental Upaon-Açu/Miritiba/Alto Preguiças (Mapa 9) localiza-se no litoral oriental e golfão maranhense, entre o litoral Leste da ilha do Maranhão e o município de Barreirinhas. Possui cerca de 1.535.310 hectares, criado pelo decreto 12.428 de 5 de junho de 1992 com o objetivo de controlar o uso da área no que tange a exploração de recursos naturais, de forma a proteger a flora, a fauna, os recursos hídricos e o solo onde há existência de espécies em extinção (SEMA-MA, 2020).

Está inserida nos biomas Amazônia e Cerrado, abrangendo os municípios, Humberto de Campos, São José de Ribamar, Axixá, São Luís, São Benedito do Rio Preto, Icatu, Urbano Santos, Santo Amaro do Maranhão, Rosário, Itapecuru Mirim, Cachoeira Grande, Primeira Cruz, Presidente Juscelino, Bacabeira, Santana do Maranhão, Paço do Lumiar, Morros, Santa Quitéria do Maranhão, Raposa, Barreirinhas, Santa Rita, e Belágua no que diz respeito à localização na cidade de Santo Amaro, a APA situa-se no limite sul do PNLN (SEMA-MA, 2020).



Fonte: Elaborado pela Autora, 2020.

A inquietude da comunidade científica identificado, entre outros, nos trabalhos de Filho, *et al.* (2017), Valejo (2013), Ferreira, Venticinqu e Almeida (2005), entidades

ambientais destacado em Feitosa (2011), ICMBIO (2011), entre outros, é em relação aos danos que acabam atingindo essas áreas remanescentes de proteção e suas zonas de amortecimento por muitas vezes não ser levado em consideração os estudos e manejos previstos e também devido às pressões exercidas por grupos opostos à conservação ambiental, através de práticas insustentáveis e danosas, por isso se torna tão necessário estudar a forma como as cidades e a urbanização tem se dado, dessa forma se busca, portanto identificar os problemas e de forma resistente a luta pela qualidade de vida tanto para as presentes quanto para as gerações que virão.

A rodovia MA-320 é uma das portas de entrada para a cidade de Santo Amaro e consequentemente para o PNLM, dessa forma é imperioso entender o contexto ao qual isso tem se dado.

### **3.4 Rodovia MA-320, vetor de alteração do território Santamarense**

Como já discutido, a formação do espaço urbano ocorre no tempo e no espaço e sua estrutura é constituída a partir de fluxos de redes, no qual as estradas exercem função de maior importância. O trânsito<sup>21</sup> está ligado à forma de uso e evolução da cidade, condicionado ao trabalho, ou seja, as pessoas usam o espaço para se locomover para os lugares que a cidade dispõe, por isso os fluxos variam segundo o modo de vida. Nas grandes metrópoles, por exemplo, encontram-se avenidas largas, trânsito intenso, comportando corredores de carros com engarrafamentos nos horários de pico, isso por que nesses espaços há maior demanda de serviços concentrados e grande número de habitantes, já em cidades pequenas, percebe-se o oposto, há maior fluidez devido à pequena demanda de uso dos espaços e menor número de habitantes.

A origem das estradas remete às trilhas usadas pelas primeiras civilizações para facilitar o tráfego até aos centros de trocas comerciais, culturais e religiosos. Os primeiros meios de transporte foram animais domesticados como: bois, camelos, cavalos entre outros (muito usados até os dias atuais), mas a descoberta de motores a combustão deu possibilidade para que novas formas de veículos viessem a surgir (HONORATO, 2004).

No Brasil, os primeiros veículos automotores começaram a ser usados no final do século XIX, importados da Europa e dos Estados Unidos, somente em 1945, com a criação do

---

<sup>21</sup> Segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) (2013, p.21), trânsito é “[...] a utilização das vias por pessoas, veículos, animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”.

GEIA (Grupo Executivo da Indústria Automobilística) o qual tinha o objetivo de criar a indústria de automóveis brasileira, que de fato pôde se efetivar uma base nacional automobilística já na década de 1950, nesse período foram construídas cerca de 6 mil quilômetros de estradas no país (HONORATO, 2004).

As estradas exercem o poder de circulação e também de ligar um território a outro, por meio dessa ligação ocorrem trocas de informação, culturas e matérias que geram economia. Pode-se inclusive afirmar que sem estradas não há centros urbanos, pois tudo o que a cidade consome depende do escoamento feito por elas, por isso existe também o lado negativo, quando por elas também adentram a criminalidade, drogas, etc. Diante disso, ratifica-se que as estradas são construídas a partir do interesse em dinamizar economicamente determinada região. Para construção de uma estrada é feito todo um estudo de dinâmica territorial, ambiental, econômico e são construídas por recursos federais ou estaduais e se diferem por siglas acompanhadas de números, categorizadas por posição geográfica e direção territorial, as Rodovias Federais são de cinco tipos, destacados no quadro 6.

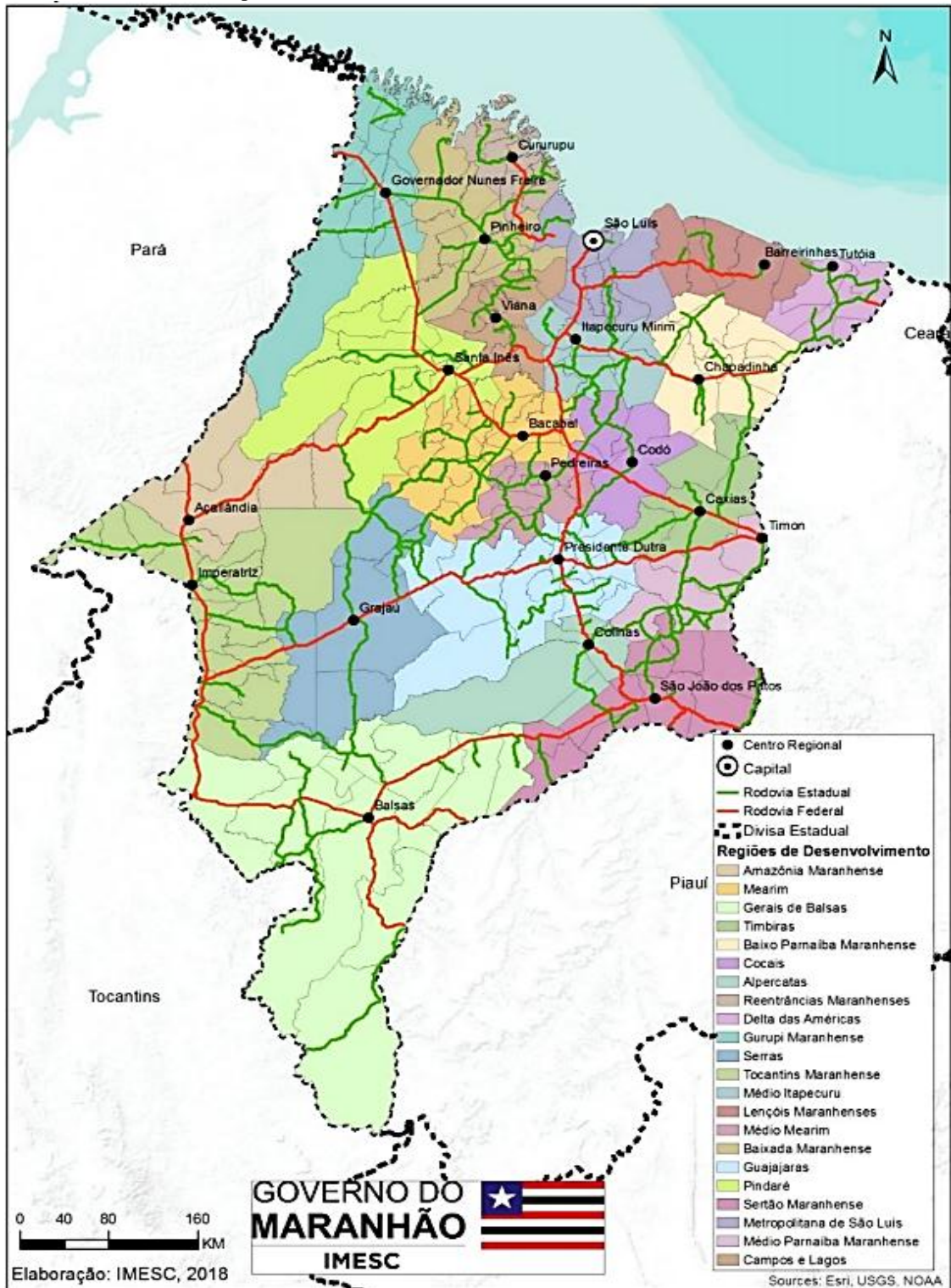
Quadro 6- Tipos e funções das rodovias federais do Brasil.

Tipo	Funcionalidade	Sigla	Quantidade
Rodovias Radiais (via EPCT ou Anel Viário de Brasília)	Ligam a capital federal aos extremos do país	Inicia com BR e a nomenclatura formada por três dígitos, iniciando com o dígito 0 e os outros dois de 10 a 90	8
Rodovias Transversais	Ligam o país de Leste para o Oeste	Inicia com BR e mais três dígitos, inicia com o dígito 2 e os outros dois dígitos variam de trecho, do extremo norte á Brasília de 00 a 50 e de Brasília para o extremo sul de 50 a 99	21
Rodovia Diagonal	Cruzam o país na direção Nordeste-Sudeste ou Noroeste-Sudeste	Inicia com BR acrescentado do dígito 3 mais dois números que variam entre 01 e 99	30
Rodovia Longitudinal	Ligam o país no sentido Norte- Sul	Inicia com BR acrescentado do dígito 1 mais dois números que variam de acordo com o sentido, de leste a Brasília de 00 a 50 e de Brasília ao extremo oeste de 50 a 99	15
Rodovias de Ligação	Ligam rodovias federais, fronteiras internacionais ou uma rodovia federal a um ponto específico	Inicia com BR acrescentado do número 4 e mais dois números que variam conforme o sentido, 01 a 49 se ao norte de Brasília e 51 a 99 se ao sul de Brasília	89

Fonte: Elaborado pela autora, a partir de dados do Denatran, 2019.

No estado do Maranhão existem 11 rodovias federais sendo quatro diagonais, três transversais, uma longitudinal, uma radial, uma de ligação e 128 rodovias estaduais cujas siglas iniciam com as iniciais do estado mais três números (Mapa 10).

Mapa 10- Infraestrutura rodoviária do estado do Maranhão.



Fonte: IMESC, 2018.

A Rodovia estadual MA-320 tem sua construção datada entre a década de 1960 e 1980, “cortada” pela Petróleo Brasileiro S.A- PETROBRÁS que realizou prospecção de gás natural e petróleo na região do PNLN, dessa forma, várias estradas vicinais foram abertas para facilitar o escoamento de veículos e maquinários. A cidade de Santo Amaro possui uma



relação histórica com a rodovia e o desenvolvimento do município tem sido atrelado à fluidez e trânsito dinamizado pela estrada. A partir da construção da BR-402 em 2001, o turismo se intensificou para a região do Parque, assim, muitos turistas passaram a visitar a cidade seguindo o percurso de carro por estrada até o povoado de Sangue e lá, pegavam carros com tração nos dois eixos (*Toyota*) que chegavam ao local e de lá seguiam para Santo Amaro pela estrada vicinal MA-320 em percurso de 47 km (Figura 18) (RAMOS, 2012).

Figura 18- Estrada vicinal Rodovia MA-320



Fonte: Castro, 2012.

Em 2018 o governo do estado concretizou a pavimentação desta rodovia (Figura 19) a qual foi prevista pelo Programa Viva Maranhão com financiamento do Programa Proinveste<sup>22</sup> que contemplava 21 trechos de rodovias estaduais, totalizando 1.117 km, cujo objetivo era de: estimular o desenvolvimento de regiões deprimidas; contribuir para a elevação dos indicadores sociais dessas regiões; reduzir custo e tempo de transporte que antes levava-se até 2 horas de trajeto e agora o tempo foi reduzido para cerca de 30 a 40 minutos, e sem riscos de atolamento como era frequente; consolidar grandes empreendimentos e dinamizar seus arranjos produtivos (ZEE-MA, EMBRAPA, 2013).

---

<sup>22</sup> Criado pelo Governo Federal em 2012, o programa visava a ampliação da capacidade de investimentos do setor público das unidades federativas.

Figura 19- Rodovia MA-320 pavimentada.



Fonte: Autora, 2020.

Conhecendo melhor as características da área de estudo, o capítulo 4 apresenta como tem sido essa territorialidade através dos resultados desta pesquisa realizada de 2018 a 2020 em Santo Amaro do Maranhão.

# Capítulo 4

## SANTO AMARO, CENÁRIO DE NOVA TERRITORIALIDADE

*“Muda o mundo e, ao mesmo tempo, mudam os lugares. Os eventos operam essa ligação entre os lugares e uma história em movimento”*  
(SANTOS, 2005, p. 158).

A viabilização de novas dinâmicas promovido por estradas em um determinado espaço pode afetar as práticas sociais, a cultura, a paisagem, o modo de vida e a identidade do lugar devido à entrada de novos moradores e visitantes cujas bagagens socioculturais diferem da população nativa. Estas, portanto abrem caminhos para que uma nova territorialidade seja implantada. Este capítulo trata das transformações ocorridas em Santo Amaro a partir da pavimentação da rodovia MA-320 e da ponte da cidade, também de cada processo que esta cidade passou para culminar ao que é hoje, uma cidade turística.

Diante disso, apresenta-se o estudo feito na cidade, sob a bagagem bibliográfica e dos instrumentos metodológicos aplicados em campo buscando responder o problema proposto: que territorialidade está sendo implementada em Santo Amaro do Maranhão no cenário atual? Por décadas, Santo Amaro esteve na inércia e gradualmente as mudanças foram ocorrendo por influência externa, pelos interesses de agentes ligados à exploração dos recursos paisagísticos que a cidade possui devido à presença do PNLN em seus limites territoriais. Vale questionar: para aonde vai Santo Amaro seguindo o contexto que hoje se implementa em seu território?

### 4.1 De uma cidade isolada a uma cidade turística

Em entrevista (Anexo A) com 7 moradores antigos, estes de forma unânime relataram como era viver em Santo Amaro décadas atrás até chegar ao que é hoje. Formada por uma vila de pescadores, o modo de vida era pacato, lento, viviam principalmente da pesca, da agricultura de subsistência, da caça e da criação de aves e gado. As casas eram cobertas por palhas com tudo bem arcaico, luz somente da lamparina que eram alimentadas com óleo de mamona. A água era extraída de poços escavados de forma manual sem nenhuma tecnologia, não havia banheiros, o quintal era usado para fazer as necessidades e tomar banho.

Segundo um dos entrevistados, ao qual chamaremos de “Entrevistado 1”<sup>23</sup>, pequenas mudanças na cidade começaram a ocorrer depois da emancipação, foi nessa época que surgiram as primeiras redes elétricas, mas de forma muito restrita que só alcançavam algumas ruas da área central, começou esporadicamente a aparecer alguns turistas.

Na cidade também não existiam equipamentos ou serviços públicos como hospitais e delegacia, os partos eram feitos por parteiras locais e se alguém tinha algum problema de saúde, buscavam a cura em benzedadeiras e curandeiros, quando não, em remédios caseiros como chás e insumos naturais. Esse cenário se dava devido ao difícil acesso, o que fazia de Santo Amaro um lugar quase isolado territorialmente, contando com saídas para a capital São Luís somente em casos de extrema necessidade, essas se davam pelo mar, através de barcos e as viagens podiam durar até uma semana.

#### 4.1.1 Marcos da Cidade

A cidade teve pelo menos quatro marcos na sua história, os quais geraram mudanças graduais. O primeiro se deu entre a década de 1960 e 1970 quando houve o corte da estrada vicinal, os acessos eram efetivados a caminhadas ou por animais de tração, mas as viagens eram longas devido ao solo arenoso com caminho difícil principalmente em período chuvoso. Mesmo que de forma dificultosa essa estrada passou a ser uma segunda alternativa na saída da cidade, ou seja, pelo mar ou por terra. O segundo marco ocorreu quando houve a emancipação da cidade em 1994, pela qual algumas melhorias passam a ocorrer devido à entrada dos recursos próprios. Isso foi relatado em entrevista com um dos gestores da cidade, que chamaremos de “Gestor 1”, o mesmo explicou que a cidade recebeu serviços como agência bancária, posto de saúde, farmácia e pequenos comércios locais que até então não existiam.

O terceiro se deu a partir da pavimentação da rodovia MA-402 em 2001, esta facilitou o acesso interligando-a a capital e à cidade de Barreirinhas. Para chegar à Santo Amaro, percorria-se por essa nova estrada até o povoado de Sangue e dali pegava-se um transporte de caminhonete adaptada com assentos do tipo “pau-de-arara” que seguia por estrada vicinal até Santo Amaro. Segundo o entrevistado 1 nessa época “*vinham alguns turistas e às vezes perguntavam se podia usar o banheiro, daí o pessoal começou a construir, porque ficavam com vergonha de dizer que não tinha, aí agora todo mundo tem, banheiro e*

---

<sup>23</sup> Entrevista realizada em dezembro de 2018.

*fossa*”. A partir dessa rodovia o turismo começou a ascender, mas não de forma tão significativa quanto após o quarto marco, por outro lado, facilitou também a entrada do mercado consumidor em Barreirinhas, dessa forma, os moradores de Santo Amaro, quando necessário, se deslocavam para a cidade vizinha em vez de ir para São Luís, o que aumentou de certa forma a circulação e os fluxos entre essas cidades.

Observa-se pelas datas, que do primeiro até o terceiro marco, a cidade foi recebendo mudanças de forma muito lenta e pontual. O quarto e mais recente marco refere-se à pavimentação da rodovia MA-320 em 2018 e da ponte da cidade que foi finalizada em 2019 (figura 20). Esses eventos possibilitaram uma nova dinâmica uma vez que a partir deste quarto marco o processo de transformação se acelerou, isso porque a desterritorialização/reterritorialização foi facilitada pelo acesso agora existente na cidade, o que viabiliza o processo de ocupação e maior demanda de serviços e equipamentos urbanos.

Figura 20- Ponte da Cidade de Santo Amaro



Fonte: Lima e Silva, 2019.

Vale destacar que antes da construção da ponte da cidade, a entrada da cidade se dava em dois contextos, no período de estiagem por caminhonetes por dentro do Rio Alegre, o que fazia com que muitos carros apresentassem problemas mecânicos, além da poluição do rio devido ao óleo e graxas, em outra parte do rio a passagem se dava através de uma espécie de jangada nas quais as pessoas atravessavam em pé, com bicicletas ou motos, conforme apresentado na figura 21, já em período chuvoso era necessário a utilização de barcos devido o aumento do nível da água (figura 22), esses serviços eram realizados por moradores cadastrados, os barcos possuíam coletes salva-vidas e era cobrado uma taxa de R\$ 3,00 para travessia.

Figura 21- Travessia do rio Alegre em período de estiagem em 2018 antes da finalização da construção da ponte.



Fonte: Autora, 2018.

Figura 22- Passageiros embarcando para travessar o Rio Alegre em período chuvoso em 2018.



Fonte: Autora, 2018.

A acessibilidade à cidade facilitou o aumento do turismo e das demandas deste, devido o grande atrativo existente no lugar ligado às belezas do PNLM.

#### 4.1.2 Inserção do Turismo

Em pouco tempo<sup>24</sup>, uma cidade que quase ninguém tinha conhecimento da existência, passou a integrar um dos roteiros mais visitados por turistas no Maranhão, as

<sup>24</sup> Tempo relativo ao processo de pavimentação da estrada, em menos de dois anos, entre 2018 e 2019.

peças tinham conhecimento das belezas do PNLM, o qual era ligado ao nome “Barreirinhas”, porém como este recebe o maior número de visitantes provenientes da capital São Luís, com o asfaltamento da rodovia MA-320, a chegada ao parque ficou mais rápida por Santo Amaro, não sendo mais necessário percorrer até Barreirinhas para visitá-lo. Contribuiu para essa atratividade a proximidade dos Lençóis ao núcleo urbano.

Dessa forma o turismo tem crescido muito na cidade, o que gera melhoria econômica. As palavras de um morador antigo que atualmente trabalha como toyoteiro, o qual chamaremos de “Entrevistado 2”<sup>25</sup> expressa sua percepção sobre esses fatos: *“com a estrada o turismo na cidade veio dar um impulso muito grande na economia do município, principalmente da cidade, foi uma alavancada na qualidade de vida, aumentou de zero por cento para mil por cento”*. Segundo dados da secretaria de turismo de Santo Amaro, houve um aumento do número de serviços do setor de forma muito significativa a partir da estrada, tais como pousadas, guias e agências de turismo e toyoteiros, conforme comparação entre os anos de 2016, 2018 e 2020 apresentados na tabela 9.

Tabela 9- Número de Serviços turísticos ofertados em Santo Amaro em 2016, 2018 e 2020.

Serviços Turísticos	2016	2018	2020
Pousadas	10	20	40
Restaurantes	16	16	30
Guias de turismo	-	35	250
Agências de turismo	1	60	87
Motoristas /Toyotas	30 cadastradas e 30 em fase de cadastramento	160 cadastrados e 50 em fase de cadastramento	342

Fonte: Elaborado pela autora com dados da Secretaria de turismo de Santo Amaro.<sup>26</sup>

Esse aumento no número de serviços turísticos em parte responde ao questionamento ao qual esse trabalho se propôs, ou seja, a territorialidade que surge em Santo Amaro pode ser identificada como uma dinâmica voltada para o setor do turismo. Esta se concretizou após a pavimentação da rodovia MA-320 devido à atratividade da região pela existência do PNLM, o que faz desta, uma área valorizada, assim a produção do espaço de Santo Amaro passou a ser composta por objetos que dinamizam o turismo e ações que complementam o setor, na prática, conforme os dados demonstrados no quadro, isso se materializa tanto em número de serviços turísticos como do próprio turista.

<sup>25</sup> Entrevista realizada em agosto de 2020.

<sup>26</sup> Dados obtidos em 19 de novembro de 2020, após várias tentativas sem retorno, motivo pelo qual entre outros também houve atraso na finalização da pesquisa. De acordo com os colaboradores da prefeitura/secretaria de turismo, estes estavam sem tempo para organizar os dados, os quais teriam mais condições de retorno após as eleições municipais de 2020.

O crescimento de turistas adentrando a cidade desencadeou um novo contexto espacial, de acordo com o relato do Gestor 1, a quantidade de visitantes após a estrada ter sido pavimentada trouxe uma movimentação fora do comum para os moradores, pois em dias comuns costuma-se receber até 1.000 visitantes, em finais de semana comuns até 2.000, em feriados e alta temporada pode chegar a 4.000 turistas devido às excursões na cidade em período de alta temporada. Para avaliar a quantidade de visitantes foi comparado o transporte realizado pelos veículos credenciados na prefeitura-secretaria de turismo, que segundo o Gestor 1 e conversas com toyoteiros, quase todos os motoristas fazem ao menos uma viagem aos lençóis por dia nos feriados e alguns, duas por dia. São 342 credenciados, se considerarmos que ao menos a metade deles faz duas viagens por dia, temos 513 viagens, se levarem a lotação máxima de 10 pessoas, como é comum, teríamos mais de 5.000 visitantes por dia, como em algumas delas a lotação máxima não é utilizada, nos casos de passeios de grupos familiares, fretamentos para grupos de amigos ou pousadas, o número declarado está bem próximo do real.

Ainda segundo o Gestor 1 antes da pavimentação a cidade “[...] *não era tão conhecida, o boom mesmo foi depois da pavimentação da MA-320, com isso, a quantidade de turistas passou a ser muito grande, de forma que não comportava, em altas temporadas ficava lotada e por ser pequena, o trânsito, a bagunça e a sujeira era muito grande*”. Esses impasses já estavam sendo esperados por muitos moradores que desde o início quando ainda se analisava a possibilidade de pavimentação da estrada e construção da ponte, demonstravam ser contra, pelo receio da descaracterização do modo de vida e da identidade do lugar, mas conforme a outra parcela favorável à construção, estes acreditam ser coisas inevitáveis, que podem ser controladas se tomadas medidas cabíveis. Esse ‘controle’ vai de encontro do que diz Dencker (2004),

Compete ao Estado elaborar políticas (...) que criem as condições necessárias ao desenvolvimento do turismo localmente adequado, promovendo respeito mútuo entre residentes e turistas e permitindo a participação das comunidades locais nas decisões do governo, por meio de programas de inserção (DENCKER, 2004, p. 22).

A prefeitura através de audiência pública com os moradores discutiu a situação, e por meio da lei municipal n.º 260, de 5 de dezembro de 2018 foi autorizada a construção de um estacionamento no final da rodovia (Figura 23), na entrada da cidade, com o objetivo, segundo o Art. 2.º: “a guarda, com conseqüente redução do número de veículos automotores em circulação na sede do município de Santo Amaro do Maranhão, assegurando a fluidez do



trânsito e as condições de habitabilidade da população residente.” Por meio do decreto só é permitida a entrada de turistas sem veículo particular.

De acordo com o Gestor 1, só entra de carro quem for credenciado (Figura 24). São dois tipos de credenciamento, um para o morador que tem seu veículo próprio e precisa circular livremente na cidade e fora dela, e o segundo é para ser toyoteiro e trabalhar transportando visitantes, dessa forma controlam o fluxo de veículos. O credenciamento é feito pela prefeitura na Secretaria de Turismo, para isso precisa ser morador da cidade, devem, portanto, apresentar documentos pessoais, comprovante de residência, documentação do veículo e pagar uma taxa.

Figura 23- Estacionamento da cidade e portal com fiscais.



Fonte: Leite e Silva, 2020.

Figura 24. Caminhonete credenciada com o adesivo azul e seu número.



Fonte: Autora, 2020.

Mesmo com o decreto e estacionamento, é possível observar vários carros sem o adesivo de credenciamento circulando livremente ou estacionados por toda a cidade, cujas placas indicam origem de outros municípios, principalmente de São Luís (figura 25), em desacordo com a Lei Municipal 243/2017, Art. 17 a qual ordena que:

Os veículos de propriedade de particular, que forem encontrados no interior e na zona de amortecimento do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses sem credenciamento ou autorização, serão apreendidos e estarão sujeitos às penalidades previstas na Lei Federal nº 9.605 de 12 de fevereiro de 1998 e no Decreto 6.514/2008, que dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente (LEI MUNICIPAL 243/2017, Art. 17).

Ao perguntar a duas dessas pessoas se não conheciam a regra, ambas relataram que conhecem, mas entraram de manhã cedo e não foram impedidos. Pode-se, portanto afirmar que o estacionamento não assegura o controle de entrada e saída da cidade, por outro lado, independente de carros não cadastrados, o trânsito é bem intenso devido a grande quantidade de caminhonetes transportando turistas do estacionamento para a cidade, da cidade para o PNLM e vice-versa (Figura 26).

Figura 25. Carros particulares com placas de outras cidades circulando livremente sem o adesivo de credenciamento.



Fonte: Sousa, 2020.

A população não se sente segura com o intenso fluxo de veículos principalmente pela velocidade que os carros circulam, isso tem causado preocupação e desconforto para muitos moradores que alegam a falta de fiscalização de trânsito e também se sentem receosos

porque as crianças não podem mais brincar na rua como antes faziam, reclamam também da poluição sonora ocasionada pelo barulho do vai e vem das caminhonetes e das buzinas e a entrada massiva de pessoas na cidade principalmente em dia de feriado e nos finais de semana.

Figura 26. Fluxo de caminhonetes nas ruas de Santo Amaro do Maranhão.



Fonte: Autora, 2020.

Santo Amaro é um dos destinos mais escolhidos para viagens e passeios dentro do PNLM o que faz a cidade e o parque ficarem com excesso de pessoas, a figura 27 mostra a superlotação de visitantes no Rio Alegre durante o feriado de Proclamação da República em 2020, e a figura 28, a quantidade de carros e pessoas em uma lagoa nos Lençóis Maranhenses nessa mesma data.

Figura 27- Turistas no rio Alegre.



Fonte: Sousa, 2020.

Figura 28- Carros e pessoas à beira de uma lagoa nos Lençóis Maranhenses em Santo Amaro.



Fonte: Sousa, 2020.

Knafou (1996) reconhece esse processo como turistificação, em que a massificação de turistas pode afetar a qualidade de vida dos habitantes locais, por conta disso, parte da população santamarense que se sente pertencente ao lugar, não aprova a entrada do turismo, segundo os mesmos, descaracteriza a cidade e o modo de vida destes, como aponta a entrevistada 1: *“a ponte tá fazendo com que a calma de Santo Amaro se acabe, esse barulho e amontoado de pessoas estão descaracterizando nossa cidade”*.

Nesses períodos de feriado, o estacionamento fica lotado e há também fileiras de ônibus de turismo e excursão estacionados na rodovia MA-320 na parte interna do portal de entrada (figura 29). Em 2020 a prefeitura lançou o decreto n.º 027/2020, que regulamenta o ingresso de ônibus, micro-ônibus e vans em atividades de Excursão e estabelece as normas e os procedimentos para a visitação pública nos atrativos turísticos no município de Santo Amaro do Maranhão, para tentar controlar o maior fluxo desses veículos, cujas normas são:

I – Ônibus: 10 (dez) por dia; (...) §2º:..... I – Pela manhã, entre o horário das 8:00h às 12:00h, referente ao quantitativo de passageiros de 05 (cinco) Ônibus, 01 (um) Micro-ônibus e 01 (uma) Van. II – À tarde, entre o horário das 14:00h às 18:00h, referente ao quantitativo de passageiros de 05 (cinco) Ônibus, 01 (um) Micro-ônibus e 01 (uma) Van. (...) §7º. As Agencias e Cooperativas de Turismo de Santo Amaro do Maranhão, devem fazer sua solicitação de Reservas para Passeios, com antecedência mínima de 05 (cinco) dias, pelo WhatsApp: 98 984352823.

A quantidade de “Toyoteiros” para a demanda de turistas em períodos de alta temporada é muito pequena, o que faz com que a entrada na cidade seja muito demorada apesar de agora haver facilidade do tráfego. O turista chega a esperar até mais de uma hora, o que causa transtornos devido à falta de um lugar para espera do transporte (caminhonetes),

assim ficam expostos ao sol ou chuva. Além do número insuficiente de caminhonetes nesse período, existe também a questão de que as agências associam-se a toyoteiros, dessa forma, já tem o destino para determinadas pessoas, assim, quem vai a Santo Amaro de forma independente acaba tendo que esperar muito por um veículo disponível. Em dias de semana o fluxo de turistas é menor não havendo essa demora.

Figura 29- Ônibus de turismo “bate-volta” estacionados aguardando os turistas retornarem dos passeios



Fonte: Autora, 2020.

O turismo sem controle pode afetar o ambiente e gerar impactos negativos, ainda mais se tratando de uma unidade de conservação integral, diante disso, o ICMBIO, órgão ambiental responsável pelo PNLN com a prefeitura criaram regras como prevenção a impactos e acidentes. Por isso, quem deseja realizar passeios no PNLN precisa cumprir as regras:

- ✓ Os serviços de transporte e condução de visitantes devem ser realizados por pessoas credenciadas.
- ✓ Estar acompanhado de guia de turismo cadastrado;
- ✓ Os motoristas das ‘toyotas’ devem preencher um formulário (*Voucher*) (apêndice VI) para ordenamento e controle da visitação turística que conforme a Lei Municipal 243/2017 Art.10, §3º, §4º, §5º:

**Art. 10.** O Voucher terá o nome do prestador de serviços, seja pessoa física, ou pessoa jurídica, nome do atrativo, número da placa do veículo, relação nominal das

pessoas que farão o passeio, nome do motorista e do guia e/ou condutor de visitantes do Parque, previsão de permanência no atrativo e valor dos serviços prestados.

§3º. O Voucher será emitido em 03 (três) vias, sendo: uma via designada ao ICMBio, para controle de fluxo de visitantes; uma via à Prefeitura de Santo Amaro para controle e dados estatísticos; uma via para os prestadores de serviços turísticos, que deve ser apresentada na ida e na volta nos Postos de Controle e Fiscalização.

§4º. O percentual a ser cobrado pela prestação de serviços, a que se refere o Voucher Único, corresponde ao Imposto Sobre Serviços - ISS, que será de 5%, sobre o valor total do passeio, conforme prevê o Código Tributário Municipal.

§5º. O recolhimento deste percentual será feito a cada quinze dias, em forma de Documento de Arrecadação Municipal - DAM, pela Tesouraria da Prefeitura de Santo Amaro.

- ✓ O formulário deve ser assinado por um responsável da Secretaria de Turismo, somente assim o ICMBIO libera a entrada, esse procedimento leva em média 30 minutos, segundo alguns guias de turismo, isso só acontece em dias de feriado e finais de semana, quando há um número muito grande de pessoas e carros nos lençóis o que pode provocar acidentes, como já aconteceu;
- ✓ É proibido transportar mais do que a quantidade do veículo comporta (somente até 10 pessoas)<sup>27</sup>;
- ✓ É proibido fazer fogueiras, acender churrasqueiras ou fogareiro nas dunas.
- ✓ É proibida a venda, porte e consumo de bebidas alcoólicas no parque, assim é também proibida a entrada de caixas térmicas ou de isopor, como forma de impedir o consumo dessas bebidas e também de resíduos sólidos, o que pode poluir o ambiente;
- ✓ Os motoristas devem aguardar o passeio terminar e levar o turista de volta, não sendo permitido transportar mais de um grupo no mesmo período (Manhã ou Tarde);

Para garantir o cumprimento das regras, em conformidade com Lei 243/2017, Art. 12 “Os acessos às áreas de visitação turística serão controlados por barreiras, ou pontos específicos, onde deverá ser apresentado o *Voucher*, como comprovante da prestação dos serviços ao cliente”, a prefeitura construiu um posto de fiscalização na entrada de acesso ao PNLM, onde as caminhonetes são paradas, revistas e verificado se está tudo conforme as regras, há também placas em vários pontos com as informações (figuras 30 e 31).

---

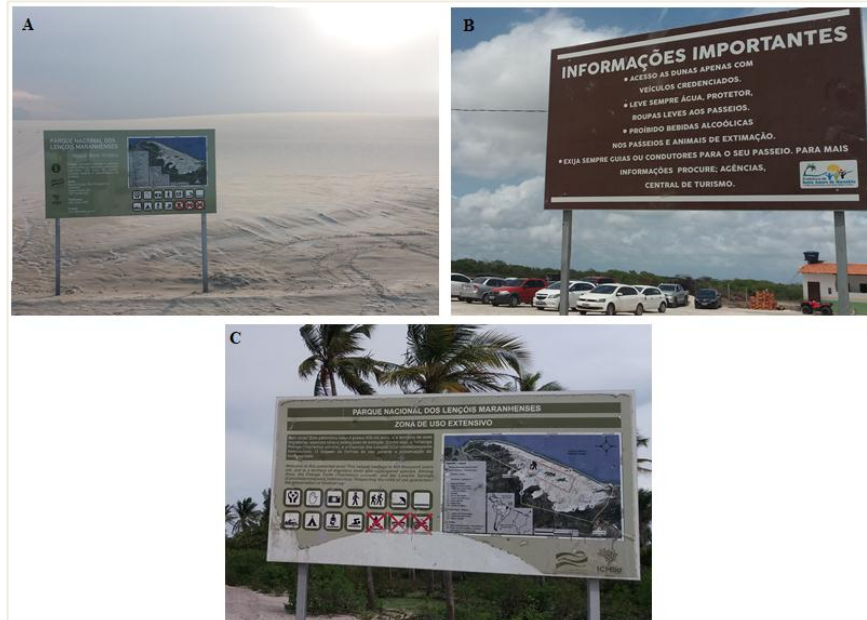
<sup>27</sup> Durante a Pandemia do Covid-19 esse número foi reduzido, podendo ser transportados somente 6 pessoas.

Figura 30- Posto de fiscalização municipal na área de entrada do PNLM.



Fonte: Autora, 2020.

Figura 31- Placas com indicação de regras para uso do Parque. A- No Parque, B-No estacionamento e C- Próximo ao posto de fiscalização da prefeitura.



Fonte: Autora, 2020.

O turismo tem gerado emprego e renda para moradores da cidade, e muitas pessoas estão se inserindo em alguma atividade relacionada, isso foi reconhecido de forma evidente na fala de moradores entrevistados, muitos relataram que não tinham emprego e nem renda, que dependiam dos familiares aposentados ou pescadores e que após a intensificação do turismo várias oportunidades passaram a surgir. Trigueiro (2001) indica que a dinamização de uma cidade por meio do turismo gera emprego, porque a cidade passa a se adaptar para atender as necessidades e demandas dos visitantes.

Os serviços de turismo vêm se aprimorando desde 2019, muitas pousadas têm ingressado seus empreendimentos em sites de reservas internacionais e muitos já oferecem wi-fi (vale destacar inclusive que na cidade não existia internet com rede wi-fi até o final de 2019, somente dados móveis e agora possui porque as redes de telefonia tem se instalado devido o aumento da demanda) e café da manhã. Aumentou também o número de restaurantes na cidade e com cardápios mais variados, o que indica que a demanda tem sido alta. O turismo está dinamizando também os hábitos de consumo e o surgimento de novos empreendimentos, porém os habitantes estão tendo que assumir um novo custo de vida que não é compatível com a realidade financeira de todos.

#### 4.2 Novos objetos e novas ações

O modo de vida pacato das décadas passadas avançou para o hábito de consumo de produtos fabricados a partir do segundo marco, quando da inserção de pequenos comércios, mas não era tão significativo, pois a alimentação se dava pelo consumo de peixes e animais criados em casa. A inserção ao sistema capitalista se deu de fato somente depois do rompimento do isolamento viabilizado pelo asfaltamento da rodovia. Os hábitos de consumo estão mudando a partir da entrada de comércios e lojas na cidade, de forma rápida e espontânea. De acordo com o entrevistado 2,

*a estrada mudou muito o comércio, hoje nós temos o iogurte, temos o queijo fatiado, o presunto, né? e muitas outras coisas que não tinha antes. A gente só consumia carne de pá, carne de terceira, hoje não, já têm açougues bem avançados, com balcão de vidro, antes a carne era cortada no machado, hoje é na serra, então demos um pulo enorme pra qualidade de vida. Mudou muito a compra de mercadorias secos e molhados, e frios, né? o requeijão nem existia, não sabia nem o que era isso aqui. Isso só chegou depois da chegada da estrada, a estrada chegou, o atravessador entrou, então melhorou muito.*

Quando o entrevistado 2 fala em “atravessador”, ele se refere aos entregadores que antes da pavimentação levavam pelo menos 12 horas para atravessar a mercadoria de São Luís para Santo Amaro por lancha e mais três horas de trator para distribuir os produtos nos poucos comércios o que fazia com que muitos alimentos não chegassem em boa qualidade. Em 2018, na primeira visita ao campo, percebeu-se uma falta de carnes vermelhas e frangos nos supermercados e no mercado da cidade, segundo os comerciantes, isso era comum e se dava por dois motivos: o primeiro, devido a fatores burocráticos com a vigilância sanitária, como muitos abatedouros locais não possuíam todos os requisitos, eram impedidos de vender,



o segundo, devido à dificuldade de transporte, muitos carros atolavam no caminho o que levava ao alto custo de entrega de mercadoria. Agora com a ponte, o acesso é direto, por meio terrestre, mas ainda é utilizado o trator (Figura 32) devido muitas ruas ainda não possuírem calçamento.

Em agosto de 2020 foram aplicados 56 questionários com moradores de 14 ruas diferentes, sendo 4 pessoas por rua, entre as perguntas, foi questionado: você passou a comprar ou usar algo que antes da pavimentação não existia na cidade? 45 pessoas responderam que passaram a consumir produtos como: carnes, frutas, verduras, roupas, materiais de construção e móveis de maneira variada e todos relataram que o preço dos produtos aumentou; 11 pessoas responderam que não mudaram o modo de consumo, alguns devido ao preço alto das mercadorias outros por preferirem consumir alimentos naturais como peixe ou mesmo porque não percebem nada novo entrar na cidade.

Figura 32- Trator abastecendo um depósito de bebidas a noite em Santo Amaro.

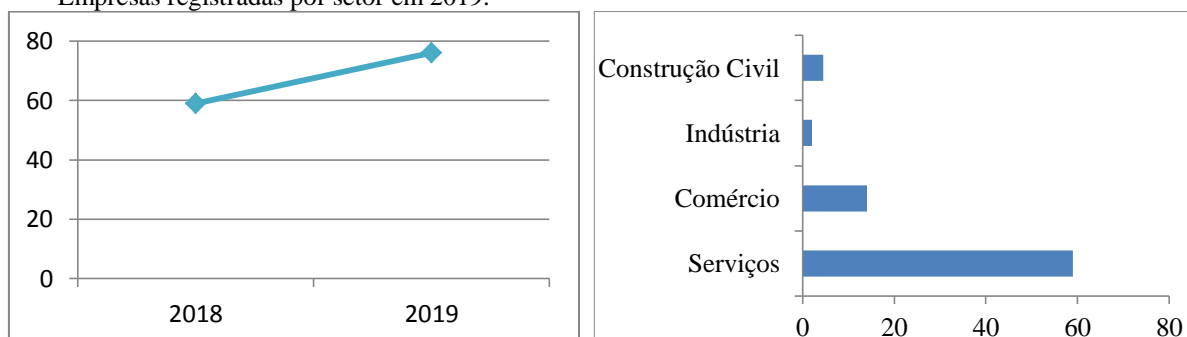


Fonte: Autora, 2019.

Em relação ao aumento do preço dos produtos, seguindo a lógica, se antes as mercadorias demoravam a chegar na cidade, e agora a entrada está facilitada, a ideia seria o preço dos produtos diminuir e não aumentar, porém, as lojas e o comércio que estão se instalando, estão sendo direcionados para o turismo, com o objetivo de atingir o público de fora e não os moradores da cidade, o que aumenta os custos para os habitantes locais. Essa é uma das maiores queixas dos moradores sobre as mudanças, uma delas, pescadora, a qual daremos o nome de “entrevistada 2” relata que: *“antigamente a gente ia em uma loja eram 3 peças de roupas por 12 reais, a gente ia e vestia os filhos todos, agora tá cheio de loja cara que nós não temos condição de comprar porque eles fazem as lojas para o turista, não para*

gente”. A melhoria no acesso à cidade fez com que novos empreendimentos passassem a ser implementados entre 2018 e 2019 subiu 28,8% empresas cadastradas conforme gráfico 1. O gráfico 3 mostra o setor que mais aumentou o número de empresas e o quadro 7 apresenta os detalhes por setor em 2019.

Gráfico 1- Comparação de empreendimentos registrados em Santo Amaro de 2018 e 2019. Gráfico 2- Empresas registradas por setor em 2019.



Fonte: Elaborado pela autora a partir de dados da JUCEMA, 2020.

Quadro 7- Atividades e o total por setor

Atividades por setor	Quantidade
<b>Serviços</b>	
Agências de viagens	35
Hotéis	5
Restaurantes e similares	4
Operadores turísticos	3
Outros alojamentos não especificados anteriormente	3
Fornecimento de alimentos preparados preponderantemente para consumo domiciliar	2
Transporte rodoviário coletivo de passageiros, sob regime de fretamento, municipal	1
Transporte rodoviário coletivo de passageiros, sob regime de fretamento, intermunicipal, interestadual e internacional	1
Outras atividades auxiliares dos transportes terrestres não especificadas anteriormente	1
Lanchonetes, casas de chá, de sucos e similares	1
Aluguel de aparelhos de jogos eletrônicos	1
Organização de excursões em veículos rodoviários próprios, municipal	2
<b>Comércio</b>	
Comércio varejista de mercadorias em geral, com predominância de produtos alimentícios - minimercados, mercearias e armazéns	3
Comércio varejista especializado de equipamentos de telefonia e comunicação	1
Comércio varejista de produtos farmacêuticos, sem manipulação de fórmulas	1
Comércio varejista de móveis	1
Comércio varejista de hortifrutigranjeiros	1
Comércio varejista de artigos do vestuário e acessórios	1
Comércio varejista de animais vivos e de artigos e alimentos para animais de estimação	1
Comércio a varejo de peças e acessórios novos para motocicletas e motonetas	1
Comércio varejista de materiais de construção em geral	2
Serviços de manutenção e reparação mecânica de veículos automotores	1
Comércio varejista especializado de eletrodomésticos e equipamentos de áudio e vídeo	1
Comércio a varejo de peças e acessórios novos para motocicletas e motonetas	1

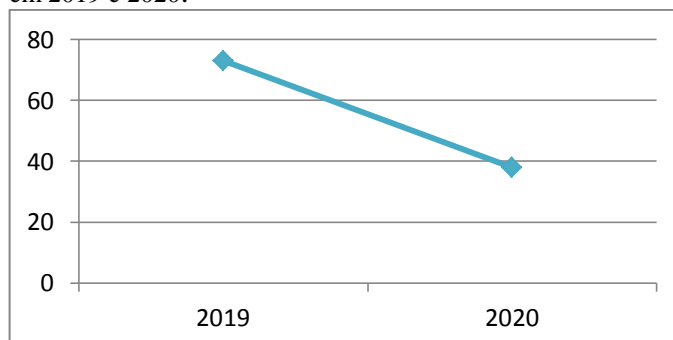
Indústria	
Frigorífico - abate de bovinos	1
Estamparia e texturização em fios, tecidos, artefatos têxteis e peças do vestuário	1
Construção Civil	
Instalação e manutenção elétrica	1

Fonte: Elaborado pela autora a partir de dados da JUCEMA, 2020.

O número de novos empreendimentos é maior, porém muitos não são registrados, isso pode ser comprovado devido a dois fatores observados em campo, o primeiro, pela ausência de cupom ou nota fiscal nos estabelecimentos quando solicitado, e o segundo é que foram realizadas entrevistas em 24 lojas sendo: 3 de materiais de construção, 3 frigoríficos, 2 frutarias, 3 de móveis e eletrodomésticos, 1 farmácia, 1 conveniência, 1 papelaria, 1 pousada, 1 depósito e venda de água engarrafada, 1 lanchonete, 1 sorveteria, 3 comércios de variedades alimentícias, 1 agência de turismo e 2 lojas de roupa, no registro de estabelecimentos muitas dessas empresas não aparecem.

Através das entrevistas foi verificado que 18 desses empreendimentos abriram a menos de 2 anos, sob motivação de que a cidade está crescendo e está dando oportunidade de fazer negócio devido à pavimentação da rodovia, 6 alegaram ter mais de 4 anos de funcionamento, mas que após a pavimentação ampliaram seu negócio. O aumento do número de comércios também tem se dado devido o crescimento da especulação imobiliária. É importante frisar ainda que devido à pandemia do novo covid-19 e do isolamento social para prevenção ao contágio, o turismo em Santo Amaro e todas as outras atividades tiveram uma queda muito significativa, de 47,95% (gráfico 3), de acordo com os dados de 2020 colhidos na Junta Comercial do Estado do Maranhão – JUCEMA (até outubro de 2020). Desde agosto desse ano, quando se flexibilizou as medidas de isolamento, o setor comercial e de serviços voltaram à ativa, porém ainda apresenta um quantitativo de clientela muito abaixo dos anos anteriores.

Gráfico 3- Comparação do número de empresas registradas em 2019 e 2020.



Fonte: Elaborado pela autora a partir de dados da JUCEMA, 2020.

#### 4.2.1 Crescimento da especulação imobiliária

A melhoria do acesso e a presença de turistas na cidade fez alavancar a especulação imobiliária. Dessa forma terrenos passaram a ser comprados para construção de residências que servem para temporadas de finais de semana e feriados, tanto comercialmente quanto de lazer dos novos proprietários, isso foi verificado em vários pontos da cidade por observação e de conversas informais com os atuais donos das casas. Verificaram-se também expansões de bairros, ocupações irregulares, empreendimentos e condomínios novos sendo construídos. Através de questionário e formulário, verificou-se que a expansão da cidade está se dando pela inserção de novos moradores.

A expansão imobiliária inclui um condomínio de apartamentos sendo construído com lotes de 300 m<sup>2</sup> cuja localização se encontra a 1,4 km do PNLM, na entrada da Rodovia MA-320 que pode ser visto em um outdoor com o anúncio deste empreendimento. Em conversa com um representante da imobiliária, responsável pela venda, em agosto de 2020, este informou que todos os lotes já haviam sido vendidos e que havia possibilidade de novas unidades serem instaladas na cidade devido ao sucesso das vendas. Informou também que a escolha da cidade se deu por esta fazer parte da região do PNLM e como já havia sido construído um condomínio desse mesmo estilo em Barreirinhas que fez sucesso em vendas, Santo Amaro foi escolhido para instalação do empreendimento (Figura 33).

Figura 33- Outdoor e localização da instalação de condomínio.



Fonte: Autora, 2020.

Esse condomínio, com o contexto da nova dinâmica da cidade tem atraído pessoas para compra de lotes nas redondezas, pela quantidade de lotes demarcados, casas, chácaras, residenciais e residências tem se formado praticamente um bairro, há outros novos condomínios sendo construídos (figura 34 e 35).

Figura 34- Surgimento de novas residências e demarcação de lotes.



Fonte: Lima e Silva, 2020.

Figura 35- Condomínio em construção próximo ao rio Alegre.



Fonte: leite, 2020.

Em campo pôde-se reconhecer ocupações irregulares, entre essas está a da área do lago da cidade figura 36. Nessa ocupação, atualmente existem muitos lotes demarcados mesmo sendo uma área de preservação permanente conforme o código florestal 4.771/65. É uma área de fragilidade ambiental, visto que em período chuvoso inunda devido o lago atingir um nível mais alto, diante disso os ocupantes são constantemente retirados do local a pedido dos órgãos ambientais ICMBIO e Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA.

Figura 36- Ocupação irregular na área do lago de Santo Amaro.



Fonte: Lima e Silva, 2020.

Os moradores próximos a esta são pescadores e são contra a construção de barracos no local, isso tem ocasionado conflitos, pois estes alegam que a ocupação está causando problemas para eles, conforme a entrevistada 2: “*estão cercando a nossa área da gente ir pescar, agora para ir pescar temos que fazer o rodeio, fora que a área é de preservação, virou agora o point, cheio de adolescentes com música alta e baderna, a gente já tá brigando aqui com eles por causa disso, porque a gente não concorda*”. Dessa forma é possível identificar que a cidade tem se tornado mercadoria, e os terrenos tem aumentado de preço, o entrevistado 1 relatou como se dava o processo de ocupação do solo anteriormente e como tem se dado depois que a rodovia foi pavimentada, ele explicou sobre as mudanças da cidade em relação à aquisição de casas:

*Antigamente era muito diferente, se o filho de alguém se juntava com outra pra casar, o pai só falava assim: escolhe aí uma terra pra ti, um terreno aí pra tu fazer tua casa, a pessoa ia lá e pegava a terra que quisesse, por que ninguém era dono, tá entendendo? Agora, principalmente depois da estrada, só se comprar, e os terrenos tão muito caros, olha, um terreninho pequenininho é 200 mil pra cima, e tá cheio de gente de fora vindo comprar, mas assim, tem as invasões, né? O pessoal pega a terra, loteia e vende barato, mas isso é eles, eu que nunca peguei nenhum pra mim.*

Há vários terrenos e casas à venda, pois virou um negócio muito lucrativo devido o alto preço das casas, esse é inclusive um dos fatores que tem causado ocupações irregulares, o interesse em vender. A aglomeração está ocorrendo de forma acelerada, tanto pela compra de terrenos, quanto pelo surgimento de ocupações desordenadas, porém a cidade não está preparada,

pois, a expansão não é sinônima de melhoria, ao contrário, isso gera o crescimento de demanda de serviços públicos e surgimento de novos problemas.

#### 4.2.2 Estrutura urbana da cidade

Um fator preponderante para geração de problemas é a falta de planejamento urbano e de gestão no uso e ocupação do solo. Quanto maior o número de habitantes, mais problemas passam a surgir devido às grandes demandas por recursos como água, uso do solo, alimentação, habitação, serviços de saúde, empregos e que, na falta desses recursos, gera-se pobreza, doenças, violência, etc. e além disso, também ocorre o surgimento de problemas ambientais como maior quantidade de resíduos sólidos, efluentes líquidos, problemas relacionados às chuvas, poluições do ar, do solo e das águas, entre outros. A cidade possui pelo seu histórico de isolamento, muitas deficiências infraestruturais. O processo atual de territorialidade melhora a geração da renda, porém apresenta pontos negativos, entre esses: a falta de serviços bancários, insegurança, má estrutura do mercado da cidade, problemas de saneamento básico, entre outros.

Há muitas vias sem pavimentação o que dificulta a locomoção dos moradores tanto em período de estiagem, quando a areia quente incomoda o tráfego nas ruas, quanto em período chuvoso quando as ruas encharcam ficando praticamente intrafegáveis. Um projeto do governo federal ligado ao Ministério do Turismo com a prefeitura local, orçada em R\$ 299.239,06 (ANEXO F), tinha como finalidade a pavimentação com bloquetes com meio fio e sarjeta, sinalização viária, calçada e acessibilidade da região central com data de início da obra prevista em abril de 2019 e término em dezembro de 2019, já em agosto de 2020, 10 meses depois da data de entrega verificou-se inúmeras ruas da região central sem calçamento, porém foi possível também identificar uma fábrica de bloquetes e algumas ruas sendo calçadas (Figura 37).

Além dessa obra, há muitas outras “por fazer” que geram estranheza nos prazos de entrega e nos orçamentos, como um restaurante comunitário com prazo de término de 5 anos, sendo o início das obras em maio de 2018 e entrega em novembro de 2023, valor da obra R\$ 624.797,29. O restaurante comunitário é um equipamento público criado por um programa social do Ministério da Cidadania que pretende alcançar municípios com elevado número de pessoas em situação de miséria ou pobreza, possuem um padrão de funcionamento de 5 dias por semana e capacidade mínima de produção de 100 refeições diárias gratuitas. A gestão e manutenção são de responsabilidade do município ou estado (figura 38).

Figura 37- A e B ruas sendo calçadas com bloquetes. C. Fábrica de bloquetes e bancos de concreto.



Fonte: Autora, 2020.

Figura 38- Construção de um restaurante comunitário em Santo Amaro.



Fonte: Autora, 2019.

A demanda por obras alcança uma creche-escola com o valor de R\$ 1,2 milhão (ANEXO E) com prazo de entrega de 240 dias, esta, desde o primeiro campo realizado em dezembro de 2018, ainda se encontra no mesmo estado já no final de 2020 (figura 39). Quanto



ao conjunto habitacional Minha Casa Minha Vida<sup>28</sup>, alguns moradores relataram ter tido que fazer reparos nas casas, porque “foi uma obra entregue de qualquer jeito”, não há abastecimento de água pública, por isso os moradores construíram seus próprios poços, porém a água é suja e fétida, imprópria para consumo, mesmo assim é utilizada para usos domésticos e tomar banho.

Figura 39- Localização do conjunto minha casa minha vida e da creche- escola em Santo Amaro.



Fonte: Autora, 2019.

A falta de estrutura abarca também o mercado da cidade (figura 40) que apresenta poucos produtos a venda e faltam alimentos no meio da manhã. Segundo os feirantes, há grande dificuldade em aquisição de carne, devido o alto preço desta proveniente de fora e muitos criadores e abatedouros locais não possuem registro e dessa forma não poderem comercializar. Parte do peixe consumido é oriundo de São Luís apesar de ser uma cidade litorânea, o frango, verduras e legumes também são provenientes da capital, o frango nunca é suficiente, diariamente falta. Há também deficiência de limpeza o que atrai urubus que se alimentam das sobras no lixo do mercado e em período chuvoso, sempre tem lama e água empoçada na porta.

Na cidade há falta também de combustível (figura 41), existem dois postos na cidade, mas como a procura é grande, devido uso do transporte no turismo, é comum a falta em um deles, muitos motoristas alegam que a cidade ainda não conseguiu se organizar em relação ao atendimento a todos os serviços, inclusive esse que é essencial.

<sup>28</sup> Programa do Governo Federal que oferece condições para o financiamento de moradias nas áreas urbanas para famílias com renda familiar bruta de até R\$ 7.000,00 por mês.

Figura 40- Mercado da cidade



Fonte: Autora, 2020.

Figura 41- Falta de combustível em posto de abastecimento em Santo Amaro.



Fonte: Autora, 2020.

O atendimento em geral, em todos os tipos de serviços ainda não apresentam qualidade, não há um profissionalismo no atendimento, existem pousadas com bom padrão de serviços, mas a maioria são muito simples, não possuem funcionários bem treinados, nos restaurantes há uma demora muito significativa na saída dos pratos o que gera desconforto, o entrevistado 2 relatou que isso é algo que a própria população reconhece, mas que precisam de uma iniciativa do poder público para capacitar os profissionais do setor do turismo “*um turismo organizado todo mundo ganha, uma pena que ainda não está nesse patamar, né? Ainda tá adormecido, acho que faltam os governantes criarem programas que ajudem a qualificar, preparar a pessoa para um atendimento de qualidade como deve ser, né?*”.

Em Santo Amaro existe somente uma agência bancária, de banco privado, os serviços de bancos públicos como Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal prestam serviços por uma única agência lotérica, o que impede muitas vezes a circulação de capital.

Existe uma agência dos correios, porém não são realizados serviços bancários. Isso causa transtorno à população que no dia de receber o dinheiro da aposentadoria, salário, benefícios de bolsa família entre outros, não conseguem por não possuir dinheiro suficiente para demanda da população, por conta disso, os moradores da região central e dos povoados acabam muitas vezes tendo que se deslocar para Barreirinhas ou São Luís para conseguir realizar as operações que necessitam.

Um grave fator exposto por vários moradores é a questão da insegurança que teve também um aumento após o processo de entrada de turistas, e a facilidade de acesso. Em 2018 nos primeiros campos, em conversa com moradores, alguns relataram que a cidade até pouco tempo, devido à calmaria era um lugar onde não existiam roubos e assaltos, segundo o morador 1, *“Antigamente se a pessoa quisesse até dormir de porta aberta, podia, e dormia tranquilo porque ninguém pegava nada de ninguém, não existia esse negócio de roubo ou assalto, não”*. [Agora] *“os assaltos e arrombamentos tornaram-se comuns e o tráfico de drogas um problema agravante”*. Segundo o depoimento do entrevistado 2 no começo: *“os meninos ficavam nas portas surrupiando o wi-fi das casas, mas agora os caras vêm de fora, toma um monte de aparelho e vai embora, porque agora devido à ponte, eles têm acesso fácil de saída, agora as pessoas ficam com medo de usar o celular na rua”*.

### **4.3 Nova cidade, problemas antigos**

O desconhecimento em relação ao terreno utilizado para construção de centros urbanos muitas vezes leva a uma série de problemas, devido aos riscos<sup>29</sup> que a população pode correr diante da vulnerabilidade do espaço. Por outro lado, como já discutido, a desigualdade social e falta de planejamento urbano gera segregação que inclui a falta de moradias. Essa situação leva muitas vezes ao povoamento inadequado em áreas de planícies de inundação, ou seja, nas bordas dos canais, tornando-os vulneráveis ao risco de serem atingidos pelo transbordamento destes. Por outro lado, a ocupação dessas áreas fragiliza o ambiente, ocasionando impactos negativos que consequentemente acontecem, como desmatamento ao longo dos percursos dos rios, assoreamento e poluição por efluentes líquidos e sólidos e pressão em áreas protegidas (GUERRA, 2005).

---

<sup>29</sup> Segundo (Kolluru, 1996, p. 1), risco é “[...] uma função da natureza do perigo, acessibilidade ou acesso de contato (potencial de exposição), características da população exposta (receptores) a probabilidade de ocorrência e a magnitude da exposição e das consequências”.

A chuva possui importância fundamental para equilibrar o ciclo hidrológico, mas nem sempre as cidades estão estruturadas para recebê-la, por isso a susceptibilidade de ocorrência de fenômenos como: enchentes, inundações e alagamentos geram perigos<sup>30</sup>. Nesse sentido, o processo de urbanização acelerada é um dos fatores determinantes para que esses eventos aconteçam isso porque a impermeabilização do solo faz com que a infiltração da água ocorra de forma lenta (TUCCI e BERTONI, 2003). A dinâmica das bacias de drenagem revela a qualidade ambiental da cidade, por isso, é necessário entender de que forma se comportam os fluxos fluviais devido às variações de níveis das águas para planejamento das cidades, de forma que se evitem os riscos e danos por eventos de chuva (GUERRA e CUNHA, 2005).

Em períodos secos os rios apresentam níveis de leito vazante já em períodos chuvosos, aumentam o leito formando enchente (ou cheia). Esses eventos são processos naturais, mas também podem ocorrer por processos de urbanização intensa, pois devido maior quantidade de pavimentação, a água tende a escorrer mais rapidamente, diminuindo a capacidade de recarga. O Rio Alegre apresenta esse comportamento entre os meses de janeiro a junho. No período seco a área do rio é utilizada para lazer por moradores e turistas, onde há existência de bares e restaurantes na margem e no período chuvoso esses empreendimentos são inundados (Figura 42).

Figura 42- Comportamento do Rio Alegre nos períodos de estiagem e chuvoso.



Fonte: Autora, 2020.

Os alagamentos referem-se a certa quantidade de água da chuva que, devido à falta de estrutura urbana em relação à drenagem, se acumula na superfície do solo, pode também ocorrer por enxurradas que acabam levando a água do rio para outros destinos, gerando riscos à população como escorregamentos, contaminação por água poluída ou mesmo

---

<sup>30</sup> Perigo, segundo Sanders e McCormick (1993, p. 675) “[...] é uma condição ou um conjunto de circunstâncias que têm o potencial de causar ou contribuir para uma lesão ou morte”.

morte por afogamentos, entre outros (MIN. CIDADES/IPT, 2007). Na área urbana de Santo Amaro, registraram-se no segundo campo, em março de 2019, vários pontos de alagamento (Figura 43). As principais causas dos alagamentos em Santo Amaro se devem à presença dos lençóis freáticos muito próximos à superfície o que faz com que a água se acumule em vários trechos da cidade, além disso, quando o rio sobe seu nível, a água acaba chegando a vários pontos, ficando represada.

Figura 43- Alagamentos em ruas de Santo Amaro.



Fonte: Silva, 2019.

A falta de saneamento básico pode ser considerada hoje, o maior problema que a cidade tem enfrentado. Segundo a Fundação Nacional da Saúde (FNS) (2004), saneamento é definido como ações desenvolvidas no ambiente envolvendo fatores como abastecimento de água potável, disposição adequada de resíduos em todos os seus estados e controle de doenças e pragas. Pode-se afirmar que os serviços de saneamento é determinante à saúde populacional, dessa forma, a ausência destes torna a sociedade vulnerável à riscos de contaminação por vias diretas e indiretas (Organização Pan-Americana da Saúde - OPAS, 2007).

Através de entrevista (apêndice VI) com gestores, foi constatado que na cidade não há abastecimento de água pública, dessa forma cada casa tem um poço e uma fossa muito próximos um do outro o que gera risco de contaminação das águas subterrâneas (figura 44). A água dos poços é utilizada no dia a dia para tomar banho, fazer limpezas em geral e muitas vezes, para consumo. A qualidade das águas dos poços domésticos é muito duvidosa, o que pode ser constatado muitas vezes pela cor ou pelo cheiro fétido que a água da maioria das casas tem (figura 45). Devido a isso, os moradores (quem tem condição de fazer) acabam

comprando água engarrafada para consumo e produção de alimentos, já quem não possui, acaba pegando água no poço da praça ou de vizinhos, com a água “mais límpida” (Figura 46).

Figura 44- Distância entre poço e fossa, problema de saneamento básico na cidade de Santo Amaro.



Fonte: Autora, 2018.

Figura 45- A - Água do poço de bomba manual em uma residência em Santo Amaro. B - Água de poço caçambão em outra.



Fonte: Autora, 2020.

Em março de 2019, no segundo campo realizado, foi feita coleta de alguns pontos para análise físico-química e os resultados deram imprópria para consumo, exceto do conjunto Minha Casa Minha Vida que deu próprio para consumo, porém análises de parâmetros bacteriológicos que são essenciais não puderam ser feitas devido à inexistência de material de

análise a campo para bactérias termotolerantes. Os poços analisados foram da área central da cidade e águas do lençol freático (Laudos apresentados em anexo A ao D).

Figura 46- A esquerda- Crianças bebendo água do poço da praça. A direita- Morador pegando água para produzir alimentos e beber.



Fonte: Autora, 2020.

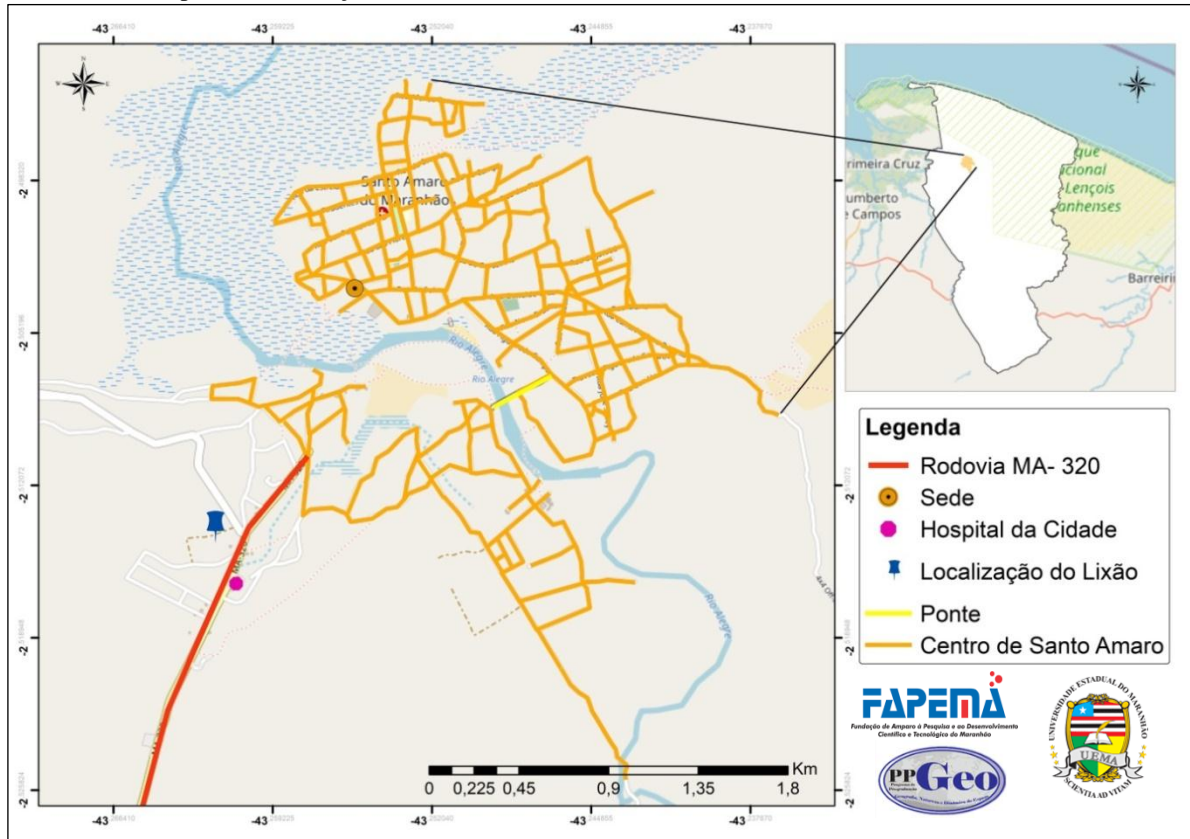
Devido aos solos aluviais com lençóis freáticos próximos à superfície, a possibilidade de contaminação das águas dos poços é muito alta, além disso, não há destinação correta de resíduos sólidos, pois ao ser inserida nos tempos rápidos, em um mercado de consumo pleno, a população passa a consumir mais produtos industrializados, o que gera resíduos e também por se tornar turística, recebe muitos visitantes os quais também deixam seus lixos, logo a cidade passou a ter mais problemas ambientais, e os lixões são um deles.

O lixo da cidade possui vários destinos, parte é recolhida pela prefeitura e despejado em um lixão que fica próximo ao hospital da cidade (Mapa 11), prática essa em desacordo com as Leis n.º 12.305/2010 que institui a política nacional de resíduos sólidos e a 9.605/98 que dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente. Em muitas ruas a coleta dos resíduos é intermitente o que leva alguns moradores, principalmente das ruas mais distantes, a queimarem os lixos ou mesmo a descartarem em lugares inadequados que acabam formando lixões pela cidade o que aumenta o risco de contaminação das águas superficiais e subterrâneas ocasionando vulnerabilidades e perigo.

Em visita ao lixão, foi constatada a presença de catadores que recolhem plásticos e vendem para empresas de reciclagem em São Luís, essa prática tem sido muito importante para melhoria e diminuição do volume de resíduos, mas demonstra o aumento da pobreza gerada neste

novo contexto. A figura 47 apresenta os principais destinos dos resíduos sólidos de Santo Amaro do Maranhão.

Mapa 11- Localização do lixão da cidade de Santo Amaro.



Fonte: Elaborado pela autora a partir de imagens de satélite Google Earth, 2020.

Figura 47-A-Coleta seletiva de plástico no lixão. B-Principal lixão de Sato Amaro. C lixão sendo formado em um caminho de trilha em direção ao PNLM e D- Morador queimando o lixo no quintal de sua casa.



Fonte: Autora, A e B, 2018, C e D, 2019.



Em vista dos argumentos apresentados pode-se dizer que Santo Amaro apresenta um território rico em recursos paisagísticos propícios para a implementação de novas territorialidades e a pavimentação da rodovia só deu um impulso para a atual que está trazendo mudanças ao contexto social e paisagístico da cidade, porém as mudanças não são somente positivas, existem ainda muitos impasses a serem resolvidos, como as questões infraestruturais e problemas ambientais, ou talvez esse seja o início de outros novos problemas visto que a tendência é o adensamento populacional, e quanto mais pessoas, mais problemas.

A população da cidade poderá se comungar com a nova dinâmica, transformando-se com esta, ou seja, modificar seus costumes e modo de vida, característico e advindo de influência externa. Por outro lado, aqueles que não se adéquam a nova dinâmica, terão que seguir uma linha de resistência ou serão predominados por aquela, até que nova territorialidade viabilize uma nova dinâmica.

## CONSIDERAÇÕES E RECOMENDAÇÕES

A partir dos resultados da pesquisa pode-se considerar que o espaço urbano surge a partir de novas dinâmicas realizadas pela sociedade e se configura pela mudança do meio natural para se constituir no espaço produzido, caracterizado pelos objetos e pelas ações. Pôde-se verificar que a produção do espaço é realizada por agentes sociais que atuam por meio dos seus interesses e necessidades, usando o território, porém, como uma das características fundantes do território é o poder exercido no espaço, pode justificar as desigualdades sociais e contextualização da hegemonia de um agente sobre outro. Verificou-se que o espaço urbano brasileiro se concebeu a partir do século XVI, mas de forma pontual, tendo seu maior crescimento quatro séculos depois, quando se deu o processo de maior industrialização e migrações do campo para centros urbanos.

A análise do processo de urbanização de Santo Amaro demonstrou que a cidade vem se desenvolvendo principalmente focada no turismo e que esse processo de fato se acelerou a partir da pavimentação da Rodovia MA-320 e da nova ponte da cidade. O turismo tornou-se a atividade mais relevante na cidade, pois envolve mudanças, na economia, nos empregos devido à abertura de empreendimentos como pousadas, restaurantes, agências de turismo e outros serviços do setor, gerando um novo contexto sociocultural.

Apesar de o turismo ser a atividade mais marcante em Santo Amaro do Maranhão, os serviços apresentam muitas deficiências nos atendimentos, isso se deve ao despreparo da população local que vivencia a inserção do turismo de maneira muito rápida, o que leva estes moradores a integrarem de forma espontânea, e em ritmo acelerado, à realidade que foi surgindo. É necessário, portanto que os órgãos públicos se atentem para essa questão de forma a ofertar cursos preparatórios de práticas de qualidade em atendimento e também de empreendedorismo como melhoria e qualidade dos serviços.

Constatou-se que muitos moradores não se apresentam confortáveis com a nova dinâmica da cidade, devido o contexto de barulho e movimentação que antes não existiam, é preciso, portanto que os gestores deem ouvido aos seus moradores, de forma a identificar suas inquietações e opiniões sobre o atual contexto da cidade, e que busque resolver os problemas que tem surgido e gerado desconforto. Sugere-se entre os fatos apresentados que sejam instalados na cidade um sistema de sinalização de trânsito e serviços de guarda municipal, pois isso pode ser útil para resolver o problema da velocidade dos carros e controle melhor do trânsito.

Em relação à quantidade de turistas que gera superlotação e descontrole, recomendam-se serviços de educação ambiental, antes da visita no PNLN e nos atrativos existentes na cidade para sensibilização.

Constatou-se que a ponte e a estrada facilitaram o acesso à cidade, mas que os equipamentos públicos continuam escassos, o que se torna necessário ampliar as redes de serviços de saúde, bancário, saneamento básico e infraestrutura em geral, essenciais para a qualidade de vida da população local. Além disso, o modo de consumo vem igualmente se alterando de maneira rápida, devido ao surgimento de comércios em geral, com produtos que antes tinham pouca variedade ou inexistiam, mas devem ser criadas políticas públicas que garantam acesso ao consumo básico, visto que na cidade há um grande número de habitantes que vivem na linha da pobreza conforme indica o índice de desenvolvimento humano municipal- IDH-M.

Verificou-se que devido à demanda do turismo e possibilidade de abertura de negócios, a especulação imobiliária faz com que o uso e ocupação do solo se amplie demandando de serviços públicos como calçamentos de ruas, gerenciamento para o aumento de resíduos sólidos, implantação de saneamento básico que inexistente, neste caso, sugere-se que seja implantado um serviço de esgotamento sanitário e uma ETE (Estação de Tratamento de Efluentes), captação, tratamento e distribuição de água tratada que pode imediatamente ser mitigada através de distribuição de cisternas coletivas, dado o alto índice pluviométrico.

Sobre os lixões, aconselha-se o fechamento dos mesmos e implantação de um sistema de coleta seletiva de resíduos sólidos e de compostagem, para redução, reutilização e reciclagem, bem como destinação correta em aterros controlados, garantindo a qualidade ambiental do solo e dos corpos hídricos da cidade além de garantir a saúde e qualidade de vida da população.

A desterritorialização-reterritorialização aceleradas advindas da dinâmica proporcionada pelo acesso asfáltico, devem ser cuidadosamente gerida, pois o interesse dos agentes atuantes é o lucro, e o que se vê é uma cidade que tem recebido inúmeros empreendimentos de forma desordenada. Existem problemas graves a serem resolvidos o que pode resultar rapidamente em esgotamento da atratividade turística sem que um território possa ter tido ressonância em uma nova territorialidade, ou seja, a qualidade de vida não acompanhe o novo que se avista com a benfeitoria trazida pela MA-320.

Por fim, a territorialidade em Santo Amaro tem sido afetada pelo turismo, principal atividade dessa nova dinâmica, assim, os objetos e ações estão voltados para

empreendimentos tais como: agências, pousadas, comércios, habitações entre outros e o segundo para as atividades turísticas, para o trabalho nesse setor e também ações voltadas para o abastecimento de produtos e serviços que complementam este. Existe também a ação de mudança de comportamento em maneiras de consumo e comunicação devido à entrada de tecnologias, informação e produtos modernos.

## REFERÊNCIAS

ABRAMOVAY, **Ricardo** **Funções e medidas da ruralidade no desenvolvimento contemporâneo** – Texto para Discussão n° 702 – IPEA – Rio de Janeiro, 2000.

A cidade, Chico Science & Nação Zumbi, Da lama ao caos. Sony Music. 1994.

ALMEIDA, H. R. de. **A geografia: o espaço e o tempo**. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, Santa Catarina, 1982.

AMORIM FILHO, O. B. **Um modelo de Zoneamento Morfológico funcional do Espaço Intra-Urbano das Cidades Médias de Minas Gerais**. In AMORIM FILHO, O.B.; SENA FILHO, N. A morfologia das cidades médias. Goiânia: Ed. Vieira, 2005. p. 17-68

ARANHA, Maria Lucia de Arruda. **Filosofando: introdução à filosofia**. Maria Lucia de Arruda Aranha, Maria Helena Pires Martins. 3. ed.revista. São Paulo: Moderna, 2003.

ARAÚJO, R. M. P. de. **Estrada-Parque Pantanal: uma ferramenta de conservação da biodiversidade pantaneira**. Dissertação de Mestrado em Gestão e Política Ambiental, UnB-CDS: Brasília, 2001.

BANDEIRA, I.C.N. **Geodiversidade do estado do Maranhão** / Organização Iris Celeste Nascimento. – Teresina: CPRM, 2013. 294 p.

BARBOSA, Antônio Helton da Silva; CARVALHO, Rodrigo Guimarães de; CAMACHO, Ramiro Gustavo Valera. **Aplicação do NDVI para a Análise da Distribuição Espacial da Cobertura Vegetal na Região Serrana de Martins e Portalegre – Estado do Rio Grande do Norte**. Geography Department University Of Sao Paulo, [s.l.], v. 33, p.128-143, 23 ago. 2017. Universid.

BARREIRA Irllys A. F. & Stroh, Paula. (1983), “**O movimento dos desempregados nas ruas: uma prática fora de tempo e lugar?**”. Espaço e Debates, ano III.

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. **Geografia urbana**. Tradução de Raquel Soeiro de Brito. 2ª ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1997, p. 11.

BRASIL. **Populações e políticas sociais no Brasil: os desafios da transição demográfica e das migrações internacionais**. Brasília: Centro de Gestão e Estudos Estratégicos, 2008.

\_\_\_\_\_. Código de Trânsito Brasileiro. – 5. Ed. – Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2013. 244 p.

BRESSER-PEREIRA, L.C. **O conceito histórico de desenvolvimento econômico**. Fundação Getúlio Vargas, 2006.

BRITO, Francisco A.; CÂMARA, João B. D. **Democratização e gestão ambiental: em busca do desenvolvimento sustentável**. Rio de Janeiro: Vozes, 1998.

BRITO, F.; HORTA, C. **A urbanização recente no Brasil e as aglomerações metropolitanas**. Cedeplar - IUSSP, 2002.

CACHEL, A. Teoria e experiência na ciência da natureza humana de Hume. **Revista Ética e filosofia política**, v.1. Juiz de Fora, 2016.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade**. 8ª Ed. São Paulo: Contexto, 2008.

CARREGOSA, E. A ; SILVA, S. L. C da.; KUNHAVALIK, J.P. Unidade de Conservação e comunidade local: uma relação em Construção. **Desenvolv. Meio Ambiente**, v. 35, dez. 2015.

CARVALHO, F. C. de. Políticas públicas e governança territorial do turismo no estado do Maranhão. **GeoTextos**, vol. 15, n. 1, julho 2019. p. 157-180

CARVALHO, Rossane Cardoso. **Turismo nos Lençóis Maranhenses: estudo das representações sociais de atores sobre a situação atual e futura do turismo nos municípios de Barreirinhas e Santo Amaro do Maranhão, MA**. 2007. 312 f., il. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Sustentável)-Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

CASSIRER, Ernst. **La filosofía de la Ilustración**. Trad. de Eúgenio Ímaz. México: Fondo de Cultura Económica, 1997.

CASTRO, C. E. de. **A política nacional de proteção da natureza e seus desdobramentos no território do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses**. 2012. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciência e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

CAVALCANTI FILHO, S. B. **A questão jesuítica no Maranhão colonial**. São Luís: SIOGE, 1990.

CERVO, A.; BERVIAN, P. A.; DA SILVA, R. Metodologia Científica. 6ª ed.. São Paulo: Pearson, 2006.

CHAUÍ, M. **Convite à Filosofia**. Ed. Ática, São Paulo, 2000.

CLAVAL, Paul. **La logique des villes. Essai d'urbanologie**. Paris: Litec, 1981.7.

CLARK, David. O campo da Geografia Urbana. In:\_\_\_\_\_. **Introdução à Geografia Urbana**. Trad. Lúcia H. de O. Gerardi; Silvana M. Pintuadi. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991. Cap. 1, p.17-35.

CPRM-SERVIÇO GEOLÓGICO DO BRASIL. **Projeto Cadastro de Fontes de Abastecimento por Água Subterrânea, estado do Maranhão**: relatório diagnóstico do município de Barreirinha / Francisco Lages Correia Filho, Érico Rodrigues Gomes, Ossian Otávio Nunes, José Barbosa Lopes Filho. - Teresina: Brasil, 2011.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Espaço: um conceito-chave da geografia**. In: CASTRO, Iná Elias, GOMES, Paulo César da Costa, CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.) Geografia: Conceitos e Temas. 5ª edição. Bertrand: Rio de Janeiro, 2003.

\_\_\_\_\_. Globalização e Reestruturação da Rede Urbana. Uma Nota sobre as Pequenas Cidades. **Revista Território**, 6 – p. 43-53, 1999.

CUNHA, R.C. Ocupação e o desenvolvimento das duas formações socioespaciais do Maranhão. **Cadernos do Núcleo de Análises Urbanas**, v.8, n. 1, 2015.

DENCKER, A.F.M. Métodos e técnicas de pesquisa em turismo. 8ª ed. São Paulo: Futura, 2004.

DE PAULA, Ricardo Zimbrão Affonso; HOLANDA, Felipe Macedo de. Padrão de Acumulação e dinâmica da economia maranhense na década dos 2000 . Revista de História Econômica & Economia Regional Aplicada – Vol. 6 Nº 10 Jan - Jun., 2011.

DOLLFUS Olivier, **O espaço geográfico** 5. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991.

DULLEY, R. D. Noção de natureza, ambiente, meio ambiente, recursos ambientais e recursos **naturais**. **Agricultura em São Paulo**, v. 51, n. 2, p. 15-26, São Paulo, 2004.

EMBRAPA. **Solos do Nordeste**. Recife, 2006.

\_\_\_\_\_. Relatório do Banco de Dados do Macrozoneamento Ecológico Econômico do Estado do Maranhão Campinas, São Paulo, 2013

\_\_\_\_\_. **Solos do Nordeste**. Recife, 2006. Disponível em [www.uep.cnps.embrapa.br/solos/index.html](http://www.uep.cnps.embrapa.br/solos/index.html). Acesso em 20 Jun de 2019 às 15:25:46.

FEITOSA, N. Forças federais ocupam serrarias que exploram madeira de áreas protegidas no Maranhão. IBAMA Notícias 2011. Disponível em: <https://www.ecodebate.com.br/2011/09/02/forcas-federais-ocupam-serrarias-que-exploram-madeira-de-areas-protegidas-no-maranhao/>. Acesso em: 29 set. 2020.

FERNANDES, Bernardo Mançano. **Entrando nos territórios do Território**. In: PAULINO, Eliane Tomiasi; FABRINI, João Edmilson. Campesinato e territórios em disputa. São Paulo: Expressão Popular, 2008b. pp. 273-302.

FERREIRA, L. V.; VENTICINQUE, E.; ALMEIDA, S. O desmatamento na Amazônia e a importância das áreas protegidas. Estudos Avançados, São Paulo, v. 19, n. 53, p. 157-166, 2005.

FILHO, JMF; DE CARVALHO, R.G.; CAMACHO, RGV. Impactos ambientais em unidades de conservação urbanas: o caso da Área de Relevante Interesse Ecológico da Ilha da Coroa em Mossoró no Rio Grande do Norte, Brasil. **Revista Brasileira de Geografia Física**. 2017.

FRANCO, Paulo Sérgio da Silva; MORAES, Marcos Antonio de . **Geografia Humana: o homem: origem, jornada e evolução tecnocientífica**. Campinas: Átomo, 2011.

GEORGE, Pierre. **Geografia da População**. São Paulo: Difel, 1971.

GONSALVES, Elisa Pereira. **Iniciação à pesquisa científica**. 2.ed. Campinas, SP. Editora Alínea, 2001.

GUERRA, Antonio José Teixeira; CUNHA, Sandra Baptista da (Org.) **Impactos ambientais urbanos no Brasil**. 3 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005. p. 47- 48.

\_\_\_\_\_. **“Geomorfologia: uma atualização de bases e conceitos”**. Editora: Bertrand Brasil, Rio de Janeiro, 6ª edição, 2005.

GUIMARÃES, Ana Paula; FUENTES FERNÁNDEZ, Eduvier. **Majestades anônimas: areia dos Lençóis**. São Paulo (SP): Guela Produções, 2009.

HAESBAERT, Rogério; BRUCE, Glauco. A desterritorialização na obra de Deleuze e Guattari. *Revista GEOgraphia*, Niterói, ano IV, n.7, p.7-31, 2002.

\_\_\_\_\_. **Dos múltiplos territórios à multiterritorialidade**. Porto Alegre, 2004.

\_\_\_\_\_. **Territórios Alternativos**. São Paulo: Contexto, 2006.

\_\_\_\_\_. **O mito da desterritorialização: do "fim dos territórios" à multiterritorialidade**. 4ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

HAESBAERT, Rogério; RAMOS, Tatiana Tramontani. O mito da desterritorialização econômica. *Revista GEOgraphia*, Rio de Janeiro, v.6, n.12, p.25-48, 2004.

HARVEY, D. **Social Justice and the City**. Baltimore: John Hopkins University Press, 1973.

\_\_\_\_\_. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

HARARI, Y. N. **Sapiens – Uma Breve História da Humanidade**. 29ª Edição. Editora Harper. Pág. 443, 2011.

HONORATO, Cássio Mattos. **Sansões do Código de Trânsito Brasileiro**. Campinas/SP; Ed. Millennium, 2004.

ICMBio (Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade). **Análise do Desmatamento nas Unidades de Conservação Federais Localizadas na Amazônia**. 2010. Disponível em:

<https://www.icmbio.gov.br/portal/images/stories/comunicacao/avaliacaodesmatamentoucsicmbio.pdf>. Acesso em: 29 set. 2020.

\_\_\_\_\_. **Roteiro metodológico para manejo de impactos da visitação com Enfoque na Experiência do Visitante e na Proteção dos Recursos Naturais e Culturais**. 2011.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censo 2010**. Disponível em: <[www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)> Acesso em: 26. Dez. 2018.

\_\_\_\_\_. **Aglomerado subnormal**. IBGE, 2007. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/tipologias-do-territorio/15788-aglomerados-subnormais.html?=&t=o-que-e>> Acesso em 22. Jan.2020.

IBGE-SDRA. **População residente estimada**. Disponível em: <<<https://sidra.ibge.gov.br/tabela/6579#resultado>>>. Acesso em 12 jul. 2020.

Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. **Mata Atlântica: manual de adequação ambiental**, Brasília, 2010.



KALIL, R.M. L; GELPI, A. **Planejamento urbano e regional: conceitos, processos e metodologias**. Ed. Universidade de Passo Fundo, 2019.

KAYSER, B. *La Renaissance rurale*, Paris, Armand Colin, 1990.

KAUTSKY, Karl. **A questão agrária**. São Paulo: Nova Cultural. 1986.

KOLLURU, R. **Risk Assessment and Management: a Unified Approach**. In: Kolluru, R.; Bartell, S.; Pitblado, R.; Stricoff, S. Risk Assessment and Management Handbook: for Environmental, Health and Safety Professionals. Boston, Massachusetts: McGraw Hill, 1996. chap. 1, p. 1.3 - 1.41

KINKER, Sônia. **Ecoturismo e conservação da natureza em parques nacionais**. Coleção Turismo. Campinas: Papyrus, 2002.

KNAFOU, R. (1996): Turismo e Território. **Por uma abordagem científica do turismo**. In: Adyr A. B. Rodrigues (org.). Turismo e Geografia. Reflexões teóricas e enfoques regionais. São Paulo: HUCITEC

KONDER, L. **O que é dialética?** São Paulo. Brasiliense, 2008.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 1993.

LÜDKE, M. ANDRÉ, M.E.D.A. Pesquisa em educação: abordagens qualitativas. São Paulo (SP): EPU; 1986.

LEIBNIZ, W. G. **Os Pensadores**, livro XIX: Correspondência com Clarke; terceira carta de Leibniz, ou resposta à segunda réplica de Clarke, p. 412. São Paulo. Abril Cultural, 1974.

LEFEBVRE, H. **L`urbain**. In: Le retour de la dialectique: douze mots clefs pour le monde moderne. Paris: Messidor/Éditions Sociales, p. 159-173. Tradução de Margarida Maria de Andrade, 1986.

\_\_\_\_\_. **O Direito à Cidade**. Trad. de Eduardo Frias. São Paulo: ed. Moraes, 1991<sup>a</sup> (1968).

\_\_\_\_\_. **The Production of Space**. Trad. D. Nicholson-Smith Oxford: Basil Blackwell, 1991.

\_\_\_\_\_. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LIMONAD, E. ; COSTA, H. S. M. Cidades excêntricas ou novas periferias. **Cidades**, v. 12, n. 21, p. 279-305, **Presidente Prudente**, 2015.

LOJKINE, J. *Marxisme, l'etat et Ia question urbaine*. Paris, 1977.

LOCKE, John. Segundo Tratado do Governo Civil. Trad. E. Jacy Monteiro. 2<sup>a</sup> ed. São Paulo: Abril Cultural, 1978. (Pensadores)

LOCATEL, C. D. Da dicotomia rural-urbano à urbanização do território no Brasil **Mercator Revista de Geografia da UFC**, 2013.

\_\_\_\_\_. **Mudança de paradigma e a nova concepção de desenvolvimento rural.** Universidade Federal de Uberlândia. II Encontro de Grupos de Pesquisa, 2006.

LÓPEZ MONNÉ, R. (2000): "Patrimonio rural, turismo y senderos", en X Coloquio de Geografía Rural. **Los espadas rurales en el cambio de siglo: incertidumbres ante los procesos de globalización y desarrollo**, Ueida, Universitat de Ueida.

MARCONDES, Danilo. **Textos básicos de filosofia: dos pré-socráticos a Wittgenstein.** Rio de Janeiro, 2000.

MARICATO, Ermínia. **Metrópole, legislação e desigualdade.** Estudos Avançados, São Paulo, v.17, n.48, maio/ago. 2003.

\_\_\_\_\_. **Para Entender a Crise Urbana.** São Paulo: Expressão Popular, 2015, 112 p.133.

\_\_\_\_\_. **Para Entender a Crise Urbana.** São Paulo: Expressão Popular, 2015.

\_\_\_\_\_. **Metrópole, legislação e desigualdade.** Estudos Avançados, São Paulo, v.17, n.48, maio/ago. 2003.

\_\_\_\_\_. **Metrópole na periferia do capitalismo.** São Paulo, Hucitec, 1996.

MARTINS, E. M. **Desenvolvimento local e atividade turística em barreirinhas- cidade portal dos Lençóis Maranhenses.** Dissertação de mestrado. 2008. Universidade Estadual de Londrina.

MARX, K; ENGELS, F. **A ideologia alemã.** São Paulo, Grijalbo, 1977.

\_\_\_\_\_. **A Ideologia Alemã (1846).** São Paulo: Moraes, 1984.

\_\_\_\_\_. **O Capital.** Volume 1, livros I e II. Tradução de Reginaldo Sant'Anna. 12ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

MEIRELES, M. M. (2008) **História do Maranhão**, 4.<sup>a</sup> edição. Ética, Imperatriz.

MINER E. **Climatologia do Brasil.** Rio de Janeiro: SUPREN, 1979.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE. **Análise técnica do projeto de lei nº 465 de 2018 de autoria do Senador Roberto Rocha (PSDB / MA).** Maranhão, 2019.

MARANHÃO. Secretaria de Turismo. **Plano Estratégico de Turismo do Estado do Maranhão. Plano Maior 2020: Turismo, a certeza do futuro do Maranhão**, 2011.

MARQUES, E. **Elementos conceituais da segregação, da pobreza urbana e da ação do Estado.** In: \_\_\_\_\_; TORRES, H. (Org.). São Paulo: segregação, pobreza e desigualdades sociais. São Paulo, SP: Editora SENAC São Paulo, 2005.

MTur-Ministério do Turismo. **Plano Estratégico de Desenvolvimento do Turismo Regional da Rota das Emoções**. Produto V. São Paulo, novembro 2014.

\_\_\_\_\_. **MTur ouve demandas para traçar plano de ação na Rota das Emoções**.

Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/%C3%BAltimas-not%C3%ADcias/12962-mtur-ouve-demandas-para-tra%C3%A7ar-plano-de-a%C3%A7%C3%A3o-na-rota-das-emo%C3%A7%C3%B5es.html>. Acesso em: 12 jul. 2020.

MOURA, Rosa; ULTRAMARI, Clovis. **O que é periferia urbana**. São Paulo: editora Brasiliense, 1996.

MOURA, R. PÊGO, BOLÍVAR. o sistema urbano brasileiro e suas articulações na escala sul-americana. **Boletim regional, urbano e ambiental IPEA, 2017**.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1965. (Original de 1961).

PARK, R. E. A cidade: Sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: VELHO, O.G (Org). **O Fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1973.

PRODANOV, C. C; FREITAS, E. C. **Metodologia do trabalho científico: Métodos e Técnicas da Pesquisa e do Trabalho Acadêmico**, 2ªEd. Novo Hamburgo,. RS - Brasil 2013

RAFFESTIN, C. *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ed. Ática, SP.1993.

\_\_\_\_\_. 2009. **A produção das estruturas territoriais e sua representação**. In: M.A.

\_\_\_\_\_. **Abordagens e concepções de território**. 4 ed. São Paulo: Outras Expressões, 2015. 192 f

RAMOS, C. B. **A ação do turismo nos LENÇÓIS MARANHENSES: a Comunidade São Domingos entre a tradição e a modernidade**. 2012. Dissertação de mestrado em Desenvolvimento Socioespacial e Regional da Universidade Estadual do Maranhão-UEMA.

RATTNER H. **O resgate da utopia**. São Paulo: Palas Atenas; 2005

ROLNIK, R. 1988. **São Paulo, início da industrialização: o espaço e a política**. In : KOWARICK, L. (org.). As lutas sociais e a cidade. São Paulo passado e presente. Rio de Janeiro : Paz e Terra.

SANDERS, M.S.; McCORMICK, E. J. **Human Error, Accidents, and Safety**. In: SANDERS, M.S.; McCORMICK, E. J. *Human Factors in Engineering and Design*. 7 th ed. New York: McGraw-Hill, 1993. chap. 20, p. 655 - 695.

SANTOS, M. **Espaço e Sociedade**. Petrópolis: Vozes, 1979.

\_\_\_\_\_. **A Natureza do Espaço: Técnica e tempo. Razão e Emoção**. São Paulo: Edusp, 2004. 4. Ed

\_\_\_\_\_. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teórico e metodológico da Geografia.** São Paulo: Hucitec, 1988.

\_\_\_\_\_. **A urbanização brasileira.** São Paulo, Ed. Hucitec, 1993.157 pgs

\_\_\_\_\_. **A natureza do espaço: Técnica e tempo. Razão e emoção.** 2ª. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

\_\_\_\_\_. **A natureza do espaço – Técnica e tempo, razão e emoção.** São Paulo: Ed. Hucitec, SP. 1996.

\_\_\_\_\_. **Por uma Geografia Nova.** São Paulo: Hucitec, Edusp, 1978.

\_\_\_\_\_. **Espaço e método.** São Paulo: Nobel, 1985.

\_\_\_\_\_. **Território globalização e fragmentação.** São Paulo: Hucitec, 1994.

\_\_\_\_\_. **Da totalidade ao lugar.** São Paulo: Edusp, 2005.

\_\_\_\_\_. **Espaço e Método.** 4. Ed. São Paulo; Nobel, 1997.

\_\_\_\_\_. **Metamorfoses do Espaço Habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia.** São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, T. S. O capital financeiro na produção do espaço urbano e a questão da segurança pública: o caso do porto Maravilha. **Revista Continentes** (UFRRJ), ano 6, n. 10, 2017.

SAQUET; E.S. SPOSITO (orgs.), Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos. São Paulo, Expressão Popular, p. 17-35.

SAQUET, Marcos. Por uma Geografia das territorialidades e das temporalidades: uma concepção multidimensional voltada para a cooperação e para o desenvolvimento territorial. Rio de Janeiro: Editora Consequência, 2015 (1ª. Ed., São Paulo, Outras Expressões, 2011).

SAQUET, Marcos. **Proposições para estudos territoriais,** *Geographia*, n.15, 2006a, p.71-85.

\_\_\_\_\_. **Abordagens e concepções de território.** São Paulo: Expressão Popular, 2007.

\_\_\_\_\_. **Os tempos e os territórios da colonização italiana,** Porto Alegre, EST Edições, 2003/2001.

\_\_\_\_\_. **O território: algumas interpretações.** Texto para debate no Seminário do doutorado. Presidente Prudente: UNESP, 2003.

\_\_\_\_\_. **O tempo, o espaço e o território.** In: SOUZA, E.; SOUZA, Á. (Orgs.). Paisagem, território, região: em busca da identidade. Cascavel/PR: Edunioeste, 2001.

SCIACCA, Michele Federico. **El hombre, este desequilibrado.** Barcelona: Luis Miracle Editor, 1958.

SCHIFFER, Sueli Terezinha Ramos. **São Paulo como pólo dominante no mercado unificado nacional**. In: *O processo de urbanização no Brasil* [S.l: s.n.], 1999

SECRETARIA ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE DO MARANHÃO. Unidades de Conservação. Disponível em <<https://www.sema.ma.gov.br/unidades-de-conservacao/>>, acesso em 27 ago. 2019.

SELLTIZ, C.; WRIGHTSMAN, L. S.; COOK, S. W. **Métodos de pesquisa das relações sociais**. São Paulo: Herder, 1965.

SERRA, G. **O espaço natural e a forma urbana**. São Paulo: Nobel, 1987.

SILVA, J. G. Da. O novo rural brasileiro. **Nova Economia**, v.7, n. 1, Belo Horizonte, 1997.

SILVA JUNIOR, C.C. Especulação imobiliária e loteamentos irregulares: um estudo de caso em Caldas Novas-GO. **Revista Mirante**, Pirinópolis-Go, ISSN, 1981 4080, v.1, n.2, p. 1- 18, 2007.

SILVEIRA D.T; CÓRDOVA F. P. **Métodos de pesquisa**. Universidade Aberta do Brasil – UAB/UFRGS /Planejamento e Gestão para o Desenvolvimento Rural da SEAD/UFRGS. – Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009.

SILVEIRA, F. L Da. **A teoria do conhecimento de kant: o idealismo transcendental**. Instituto de Física, Cad. Cat. Ens. Fís., v. 19, p. 28-51, Porto Alegre- RS, 2002

SOUZA, Marcelo José Lopes de. **O bairro contemporâneo: ensaio de abordagem política**. Revista Brasileira de Geografia, RJ, V. 51, fl. 2,1989.

SOJA, Edward W. Geografias Pós-Modernas: a reafirmação da teoria social crítica. Tradução: Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

SPOSITO, Eliseu. **A expansão e a monopolização do território em Presidente Prudente, Recortes**, Presidente Prudente, v. 4, 1995, p.41-70.

STAMM, C; STADUTO, J. A. R; LIMA, J.F. LIMA DE.; WADI, Y. M. **A população urbana e a difusão das cidades de porte médio no Brasil**. Interações (Campo Grande) vol.14 no.2 Campo Grande, 2013.

TASSO, J. P. F. M. **turismo na encruzilhada: estudo sobre os fatores de inserção socioeconômica em destinos turísticos emergentes (Barreirinhas- MA)**.(Dissertação de mestrado) Centro de Desenvolvimento Sustentável , Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

TUCCI, C.; BERTONI, J. **Inundações Urbanas na América do Sul**. In: TUCCI, C.; BERTONI, J. (Org.). Urbanización. Porto Alegre: Associação Brasileira de Recursos Hídricos, 2003. p. 16.

TURRI, Eugenio. **Megalopoli padana**. Padova: Marsilio, 2000.

TERRA, Ademir. Conflitos Socioambientais na Gestão do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses: O Caso das Comunidades Tratada de Cima, Tratada de Baixo e Buritizal. **Boletim Goiano de Geografia**, v. 37, p. 244-262, 2017.

TROVÃO, José de Ribamar. **O processo de ocupação do território maranhense**. São Luís: IMESC, 2008.

VALEJO, L. R. **Uso público em áreas protegidas: atores, impactos, diretrizes de planejamento e gestão**. Universidade Fluminense, 2013.

VASCONCELOS, P. Contribuição para o debate sobre processos e formas socioespaciais nas cidades. In P. C. VASCONCELOS; A.; CORRÊA, R. L.; PINTAUDI, S. M. (Orgs.) *A Cidade Contemporânea – segregação espacial*. São Paulo: Contexto, 2013.

VEIGA, J. E. da (2003), **Cidades Imaginárias: o Brasil é Menos Urbano do que se Calcula**, São Paulo, Autores Associados.

WANDERLEY, M. N. **Territorialidade e ruralidade no nordeste: por um pacto social pelo desenvolvimento rural**. In: SABOURIN, E. ; TEIXEIRA, O. N. (Org.). *Planejamento e desenvolvimento dos territórios rurais: conceitos, controvérsias e experiências*. Brasília: Embrapa informação tecnológica, 2002. p. 39-52.

## APÊNDICES

## APÊNDICE I. ESCOPO DA ENTREVISTA REALIZADA COM MORADORES ANTIGOS

Nome: \_\_\_\_\_ idade: \_\_\_\_\_

1. Desde quando o senhor mora aqui?
2. Fale um pouco sobre sua cidade desde o início, desde antigamente.
3. O que vocês comiam?
4. Aqui tinha hospital, banco, lojas, essas coisas?
5. E como vocês faziam quando alguém adoecia ou entrava em trabalho de parto?
6. Você trabalhava com o que?
7. Você acha que Santo Amaro mudou? Se sim, a partir de quando?



**APÊNDICE II. ESCOPO DA ENTREVSTA REALIZADA COM OS MOTORISTAS**

1. Você trabalha a quanto tempo como motorista/toyoteiro aqui em Santo Amaro?
2. O que motivou você a trabalhar como motorista/toyoteiro?
3. Quantos passeios e/ou travessias você faz por dia e em média quantas pessoas por viagem você leva?
4. Você saberia me dizer o motivo da demora das toyotas em alta temporada?
5. Você acha que alguma coisa mudou em Santo Amaro para você depois da ponte e estrada?

**APÊDICE III. ESCOPO DO QUESTIONÁRIO SOBRE SANEAMENTO BÁSICO**

Nome da rua: \_\_\_\_\_.

**1. Quantos anos você mora em Santo Amaro?**

( ) menos de 5 anos ( ) entre 5 e 10 anos ( ) mais de 10 anos ( ) outro, \_\_\_\_\_

**2. Na sua casa tem poço?**

Sim ( ) não ( ) / se sim quem construiu? \_\_\_\_\_

**3. Na sua casa tem fossa?**

Sim ( ) não ( ) se sim quem construiu? \_\_\_\_\_

**4. Utiliza a água do poço para beber?**

( ) sim ( ) não / se não porque? \_\_\_\_\_ / se sim, alguém já ficou doente relacionado a problema de água como diarreia, dor de barriga, ameba, cólera, etc) ( ) sim ( ) Não

**5. Que destino você dar ao seu lixo?**

( ) queima ( ) enterra ( ) prefeitura recolhe ( ) outro, o que \_\_\_\_\_

**6. Rua pavimentada?**

( ) sim ( ) não

**APENDICE IV. ESCOPO DE ENTREVISTA REALIZADA COM OS MORADORES SOBRE A CIDADE E A ESTRADA/PONTE.**

**1. Como você vê a criação da ponte? Algo bom ou ruim? Por quê?**

**2. Na sua vida algo mudou após a pavimentação da rodovia? O que?**

**3. E na sua rua nos últimos três anos? (Por exemplo: abriu uma pousada, abriu um comércio, novos vizinhos, a rua asfaltada).**

**4. O que você acha do turismo na cidade?**

**5. Você passou a comprar ou usar algo que antes da pavimentação não tinha?**

**6. Você trabalha com o que?**

**7. Você ou alguém da sua família trabalha com turismo?**

**APÊNDICE V. ESCOPO DA ENTREVISTA COM OS COMERCIANTES**

Tipo de comércio ( ) padaria ( ) lanchonete ( ) loja de roupa ( ) outro, qual? \_\_\_\_\_

1. O comércio existe há quanto tempo?

\_\_\_\_\_

2. Houve mudanças em relação à venda de produtos antes e depois da pavimentação?

\_\_\_\_\_

3. O número de clientes aumentou após a pavimentação da rodovia?

\_\_\_\_\_

4. O valor dos produtos aumentou ou diminuiu após a pavimentação? Por quê?

\_\_\_\_\_

5. De onde vem o produto que você comercializa?

\_\_\_\_\_

6. O que você acha que poderia melhorar na cidade?

\_\_\_\_\_

7. O dono do estabelecimento mora na cidade? Se não, porque optou em vim pra Santo Amaro?

\_\_\_\_\_

## **APÊNDICE VI. ESCOPO DA ENTREVISTA NA SECRETARIA DE TURISMO**

Entrevista com secretário de turismo

1. Em que momento ocorreu o desencadeamento do turismo em Santo Amaro?
2. Por que foi criado um estacionamento para os turistas?
3. Como funciona este estacionamento?
4. Como você vê a presença do turista na cidade?
5. Quantos motoristas/toyoteiros, agências de turismo, restaurantes, pousadas e guias existem em Santo Amaro atualmente?
6. Como é feito o cadastramento de motoristas/toyoteiros?

## **APÊNDICE VII. ESCOPO DA ENTREVISTA NA PREFEITURA**

Entrevista com representante da prefeitura

1. Fale-me sobre a história de Santo Amaro, e os marcos da cidade.
2. Santo Amaro está passando por mudanças, você concorda?
3. Que tipo de mudança você identifica?
4. Quais as maiores deficiências estruturais de Santo Amaro?
5. Qual maior desafio dos gestores da cidade no cenário atual?
6. Como se dá o gerenciamento do saneamento básico na cidade de Santo Amaro:  
Destino final de lixo, abastecimento de água e esgotamento sanitário?

**APÊNDICE VIII. Escopo da entrevista com o representante de imobiliária**

Entrevista- representante de imobiliária

1. O que influenciou a escolha da cidade para construção do empreendimento?
2. Qual público vocês pretendem alcançar?
3. Vocês acreditam que o empreendimento de vocês terá induzirá o surgimento de outros empreendimentos, tais como equipamentos públicos e urbanos?
4. A cidade possui sérios problemas relacionados ao saneamento básico, como vocês lidaram com isso, para onde vai, por exemplo, o lixo de vocês? E a questão de esgotamento sanitário e abastecimento de água?
5. A procura por compra de lotes tem sido grande?

## **APÊNDICE IX. ESCOPO DA ENTREVISTA COM RENTISTAS DE ALUGUEL DE CASAS**

Entrevista com rentistas- aluguel de casas por temporada

1. Você mora aqui ou só tem casas aqui?
2. Desde quando você aluga casas em Santo Amaro?
3. O que lhe motivou a alugar casas em Santo Amaro?
4. Cerca de quantos alugueis por mês você consegue realizar?
5. Qual o perfil das pessoas que alugam a casa?
6. Você aluga a casa por quanto?



**ANEXOS**

## ANEXO A. LAUDO: ÁGUA DE POÇO CACIMBÃO.



UNIVERSIDADE  
ESTADUAL DO  
MARANHÃO

Universidade Estadual do Maranhão  
Centro de Ciências Agrárias  
Curso de Medicina Veterinária  
Núcleo de Estudos de Zoonoses  
Laboratório de Físico-Química de Alimentos e Água

## LAUDO DA ANÁLISE FÍSICO-QUÍMICA DA ÁGUA

## IDENTIFICAÇÃO:

**Amostra:** Água de poço caçimbão, localizado na Rua das Flores, s/n, município de Santo Amaro/MA.

**Requerente:** Farmácia Popular

**Ponto de colheita:** Torneira do poço caçimbão.

**Data da colheita:** 16/04/2019.

**Utilização:** Consumo humano e outras finalidades.

**Responsável pela colheita:** Flavia Martins Silva.

**E-mail:** flavikaa@hotmail.com

**Solicitante:** Flavia Martins Silva.

**CPF:**026.398.953-46.

**Endereço:** Rua Boa Esperança, Nº 194, Fé em Deus, São Luís/MA.

**Telefone:** (98) 99609-0516.

**Finalidade da análise:** Controle da qualidade físico-química da água/ Pesquisa de dissertação de mestrado.

**Data de recebimento:** 17/04/2019.

**Data da análise:** 17/04/2019.

PARÂMETRO	RESULTADOS	VMP*	Unidades
Cálcio	0,0	NC**	mg/L CaCO <sub>3</sub>
Magnésio	0,0	NC	mg/L CaCO <sub>3</sub>
Dureza Total	0,0	≤500,0	mg/L CaCO <sub>3</sub>
Alcalinidade em OH-	40,0	NC	mg/L CaCO <sub>3</sub>
Alcalinidade em CO <sub>3</sub> -	40,0	NC	mg/L CaCO <sub>3</sub>
Alcalinidade em HCO <sub>3</sub> -	40,0	NC	mg/L CaCO <sub>3</sub>
Alcalinidade total	40,0	NC	mg/L CaCO <sub>3</sub>
Cloretos (CL-)	5,99	≤250	mg/L Cl-
pH	6,13	5,0 a 9,5	-
Odor	Não objetável	Não objetável	-
Aspecto	Não objetável	Não objetável	-
Turbidez	363,0	≤5,0	U.N.T
Nitrito	0,0	1,0	mg/L N
Nitrato	0,0	10,0	mg/L N

\*VMP: Valor Máximo Permitido – Segundo o Anexo XX da Portaria de Consolidação nº 05 de 03 de outubro de 2017, do Ministério da Saúde.

\*\*NC: Não Consta (não estabelecido) no Anexo XX da Portaria de Consolidação nº 05 de 03 de outubro de 2017, do Ministério da Saúde.

<b>CONCLUSÃO:</b>	De acordo com o Anexo XX da Portaria de Consolidação nº 05 de 03 de outubro de 2017, do Ministério da Saúde, a água de consumo humano <b>não</b> está de acordo com os parâmetros exigidos pela legislação, para as análises realizadas.
-------------------	--

São Luís, 22 de abril de 2019.

  
M<sup>o</sup> Célia C. Fonseca  
Farmacêutica Bioquímica CRF/MA 2242

Cidade Universitária Paulo VI. C.P. 09. Tirirical – CEP. 65055-970 – São Luís/MA.  
Fones: (98) 3245-5461 / Fax: (98) 3245-5882  
C.N.P.J. 06.352.421/0001/68 - Criada nos termos da Lei nº. 4.400 de 30.12.1981

## ANEXO B. LAUDO 2. ÁGUA DE POÇO EXTRAVASOR



UNIVERSIDADE  
ESTADUAL DO  
MARANHÃO

Universidade Estadual do Maranhão  
Centro de Ciências Agrárias  
Curso de Medicina Veterinária  
Núcleo de Estudos de Zoonoses  
Laboratório de Físico-Química de Alimentos e Água

## LAUDO DA ANÁLISE FÍSICO-QUÍMICA DA ÁGUA

## IDENTIFICAÇÃO:

**Amostra:** (02) Água de poço, localizado na Residência do Sr. Edvar, município de Santo Amaro/MA.

**Ponto de colheita:** Extravasor.

**Data da colheita:** 16/04/2019.

**Utilização:** Consumo humano e outras finalidades.

**Responsável pela colheita:** Flavia Martins Silva.

**E-mail:** flavikaa@hotmail.com

**Solicitante:** Flavia Martins Silva.

**CPF:**026.398.953-46.

**Endereço:** Rua Boa Esperança, Nº 194, Fé em Deus, São Luís/MA.

**Telefone:** (98) 99609-0516.

**Finalidade da análise:** Controle da qualidade físico-química da água/ Pesquisa de dissertação de mestrado.

**Data de recebimento:** 17/04/2019.

**Data da análise:** 17/04/2019.

PARÂMETRO	RESULTADOS	VMP*	Unidades
Cálcio	0,0	NC**	mg/L CaCO <sub>3</sub>
Magnésio	0,0	NC	mg/L CaCO <sub>3</sub>
Dureza Total	0,0	≤500,0	mg/L CaCO <sub>3</sub>
Alcalinidade em OH-	0,0	NC	mg/L CaCO <sub>3</sub>
Alcalinidade em CO <sub>3</sub> -	0,0	NC	mg/L CaCO <sub>3</sub>
Alcalinidade em HCO <sub>3</sub> -	0,0	NC	mg/L CaCO <sub>3</sub>
Alcalinidade total	0,0	NC	mg/L CaCO <sub>3</sub>
Cloretos (CL-)	8,99	≤250	mg/L Cl-
pH	5,0	6,0 a 9,5	-
Odor	Não objetável	Não objetável	-
Aspecto	Não objetável	Não objetável	-
Turbidez	0,02	≤5,0	U.N.T
Nitrito	0,0	1,0	mg/L N
Nitrato	44,3	10,0	mg/L N

\*VMP: Valor Máximo Permitido – Segundo o Anexo XX da Portaria de Consolidação nº 05 de 03 de outubro de 2017, do Ministério da Saúde.

\*\*NC: Não Consta (não estabelecido) no Anexo XX da Portaria de Consolidação nº 05 de 03 de outubro de 2017, do Ministério da Saúde.

<b>CONCLUSÃO:</b>	De acordo com o Anexo XX da Portaria de Consolidação nº 05 de 03 de outubro de 2017, do Ministério da Saúde, a água de consumo humano <b>não</b> está de acordo com os parâmetros exigidos pela legislação, para as análises realizadas.
-------------------	--

São Luís, 22 de abril de 2019.

  
Mª Célia C. Fonseca  
Farmacêutica Bioquímica CRF/MA 2242

## ANEXO C- LAUDO 3. CONJUNTO MINHA CASA MINHA VIDA.



UNIVERSIDADE  
ESTADUAL DO  
MARANHÃO

Universidade Estadual do Maranhão  
Centro de Ciências Agrárias  
Curso de Medicina Veterinária  
Núcleo de Estudos de Zoonoses  
Laboratório de Físico-Química de Alimentos e Água

## LAUDO DA ANÁLISE FÍSICO-QUÍMICA DA ÁGUA

## IDENTIFICAÇÃO:

**Amostra: (03)** Água de poço artesiano, localizado no Programa Minha Casa Minha Vida, município de Santo Amaro/MA.

**Ponto de colheita:** Extravador do poço ( Bomba Manual).

**Data da colheita:** 16/04/2019.

**Utilização:** Consumo humano e outras finalidades.

**Responsável pela colheita:** Flavia Martins Silva.

**E-mail:** flavikaa@hotmail.com

**Solicitante:** Flavia Martins Silva.

**CPF:**026.398.953-46.

**Endereço:** Rua Boa Esperança, Nº 194, Fé em Deus, São Luís/MA.

**Telefone:** (98) 99609-0516.

**Finalidade da análise:** Controle da qualidade físico-química da água/ Pesquisa de dissertação de mestrado.

**Data de recebimento:** 17/04/2019.

**Data da análise:** 17/04/2019.

PARÂMETRO	RESULTADOS	VMP*	Unidades
Cálcio	0,0	NC**	mg/L CaCO <sub>3</sub>
Magnésio	0,0	NC	mg/L CaCO <sub>3</sub>
Dureza Total	0,0	≤500,0	mg/L CaCO <sub>3</sub>
Alcalinidade em OH-	40,0	NC	mg/L CaCO <sub>3</sub>
Alcalinidade em CO <sub>3</sub> -	40,0	NC	mg/L CaCO <sub>3</sub>
Alcalinidade em HCO <sub>3</sub> -	40,0	NC	mg/L CaCO <sub>3</sub>
Alcalinidade total	40,0	NC	mg/L CaCO <sub>3</sub>
Cloretos (CL-)	17,99	≤250	mg/L Cl-
pH	6,32	5,0 a 9,5	-
Odor	Não objetável	Não objetável	-
Aspecto	Não objetável	Não objetável	-
Turbidez	0,49	≤5,0	U.N.T
Nitrito	0,0	1,0	mg/L N
Nitrato	0,0	10,0	mg/L N

\*VMP: Valor Máximo Permitido – Segundo o Anexo XX da Portaria de Consolidação nº 05 de 03 de outubro de 2017, do Ministério da Saúde.

\*\*NC: Não Consta (não estabelecido) no Anexo XX da Portaria de Consolidação nº 05 de 03 de outubro de 2017, do Ministério da Saúde.

<b>CONCLUSÃO:</b>	De acordo com o Anexo XX da Portaria de Consolidação nº 05 de 03 de outubro de 2017, do Ministério da Saúde, a água de consumo humano está de acordo com os parâmetros exigidos pela legislação, para as análises realizadas.
-------------------	---

São Luís, 22 de abril de 2019.

  
M<sup>te</sup> Célia C. Fonseca  
Farmacêutica Bioquímica CRF/MA 2242

Cidade Universitária Paulo VI. C.P. 09. Tirirical – CEP. 65055-970 – São Luís/MA.  
Fones: (98) 3245-5461 / Fax: (98) 3245-5882  
C.N.P.J. 06.352.421/0001/68 - Criada nos termos da Lei nº. 4.400 de 30.12.1981

## ANEXO D-LAUDO 4. ÁGUA DO SOLO (LENÇÓL FREÁTICO)



UNIVERSIDADE  
ESTADUAL DO  
MARANHÃO

Universidade Estadual do Maranhão  
Centro de Ciências Agrárias  
Curso de Medicina Veterinária  
Núcleo de Estudos de Zoonoses  
Laboratório de Físico-Química de Alimentos e Água

## LAUDO DA ANÁLISE FÍSICO-QUÍMICA DA ÁGUA

## IDENTIFICAÇÃO:

**Amostra:** (04) Água do lençol freático, localizado no Centro, município de Santo Amaro/MA.

**Ponto de colheita:** Solo escavado.

**Data da colheita:** 16/04/2019.

**Utilização:** Consumo humano e outras finalidades.

**Responsável pela colheita:** Flavia Martins Silva.

**E-mail:** flavikaa@hotmail.com

**Solicitante:** Flavia Martins Silva.

**CPF:** 026.398.953-46.

**Endereço:** Rua Boa Esperança, N° 194, Fé em Deus, São Luís/MA.

**Telefone:** (98) 99609-0516.

**Finalidade da análise:** Controle da qualidade físico-química da água/ Pesquisa de dissertação de mestrado.

**Data de recebimento:** 17/04/2019.

**Data da análise:** 17/04/2019.

PARÂMETRO	RESULTADOS	VMP*	Unidades
Cálcio	0,0	NC**	mg/L CaCO <sub>3</sub>
Magnésio	0,0	NC	mg/L CaCO <sub>3</sub>
Dureza Total	0,0	≤500,0	mg/L CaCO <sub>3</sub>
Alcalinidade em OH-	120,0	NC	mg/L CaCO <sub>3</sub>
Alcalinidade em CO <sub>3</sub> -	120,0	NC	mg/L CaCO <sub>3</sub>
Alcalinidade em HCO <sub>3</sub> -	120,0	NC	mg/L CaCO <sub>3</sub>
Alcalinidade total	120,0	NC	mg/L CaCO <sub>3</sub>
Cloretos (CL-)	6,99	≤250	mg/L Cl-
pH	6,42	5,0 a 9,5	-
Odor	Não objetável	Não objetável	-
Aspecto	Não objetável	Não objetável	-
Turbidez	127,6	≤5,0	U.N.T
Nitrito	0,0	1,0	mg/L N
Nitrato	0,0	10,0	mg/L N

\*VMP: Valor Máximo Permitido – Segundo o Anexo XX da Portaria de Consolidação n° 05 de 03 de outubro de 2017, do Ministério da Saúde.

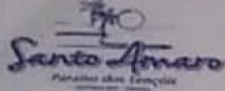

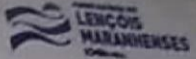
\*\*NC: Não Consta (não estabelecido) no Anexo XX da Portaria de Consolidação n° 05 de 03 de outubro de 2017, do Ministério da Saúde.

<b>CONCLUSÃO:</b>	De acordo com o Anexo XX da Portaria de Consolidação n° 05 de 03 de outubro de 2017, do Ministério da Saúde, a água de consumo humano <b>não</b> está de acordo com os parâmetros exigidos pela legislação, para as análises realizadas.
-------------------	--

São Luís, 22 de abril de 2019.

  
Mª Célia C. Fonseca  
Farmacêutica Bioquímica CRF/MA 2242

**ANEXO E. Formulário Voucher da prefeitura de Santo Amaro**

SECRETARIA MUNICIPAL DE TURISMO  
 Sistema de Controle e Ordenamento de Visitantes (VOUCHER/PASSAPORTE LENÇÓIS) - Lei Municipal nº 243/2017  
 NOTA DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TURÍSTICOS

**NOTA DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS**

1466

INFORMAÇÕES SOBRE O PASSEIO					
ATRATIVO		ENTRADA/SAIDA		DATA	
AGENCIA/COOPERATIVA		CNPJ		CONTATO	
VEICULO		PLACA		RESPONSAVEL	
GUIA/CONDUTOR				MOTORISTA	
INFORMAÇÕES DOS VISITANTES					
Ordem	Nome	Idade	Escolaridade	Hospedagem	Cidade/UF
01					
02					
03					
04					
05					
06					
07					
08					
09					
10					
11					
INFORMAÇÕES GERAIS					
Observações (Deve ser preenchido pelos Visitantes)			Valor dos Serviços (R\$)		Assinatura/Prefeitura
			Imposto a ser recolhido - ISS (5%)		

Fonte: Autora, 2020.

**ANEXO F. EXTRATO DO CONTRATO DE EXECUÇÃO DA OBRA DE CONSTRUÇÃO DE UMA CRECHE EM SANTO AMARO DO MARANHÃO.**

**EXTRATO DE CONTRATO N° 30/2016. REF. TOMADA DE PREÇOS N° 01/2016. PARTES:** Prefeitura Municipal de Santo Amaro do Maranhão e a Empresa Mega Serviços de Construção e Comércio Ltda-ME. **OBJETO:** contratação e empresa do ramo de engenharia civil para execução da obra de construção de 1 (uma) creche tipo 1, padrão FNDE, no Bairro Alto Formoso, neste Município. **VALOR GLOBAL** R\$ 1.208.925,98 hum milhão, duzentos e oito mil, novecentos e vinte e cinco reais e noventa e oito centavos). **PRAZO PARA EXECUÇÃO:** 240 (duzentos e quarenta) dias. **DOTAÇÃO ORÇAMENTÁRIA:** 0203.12.365.018-1.014/449051. **FUNDAMENTO LEGAL:** Lei nº 8.666/93 e suas alterações posteriores. **DATA DA ASSINATURA:** 29 de fevereiro de 2016. **ASSINAM:** LUZIANE LOPES RODRIGUES LISBOA - Prefeita Municipal - JOSÉ RABELO NETO - CONTRATADA.

**ANEXO G. PLACA COM ANUNCIO PÚBLICO DE OBRA DE PAVIMENTAÇÃO EM BLOQUETE.**



Fonte: Autora, 2020.