



UNIVERSIDADE
ESTADUAL DO
MARANHÃO



Pós-Graduação em
Geografia, Natureza
e Dinâmica do Espaço

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

CLEYNICE MARIA CUNHA COSTA

USO DO TERRITÓRIO E QUESTÃO HABITACIONAL NA ILHA DO MARANHÃO:
a situação geográfica do conjunto habitacional Cidade Verde I, Paço do Lumiar - MA

São Luís

2020

CLEYNICE MARIA CUNHA COSTA

**USO DO TERRITÓRIO E QUESTÃO HABITACIONAL NA ILHA DO MARANHÃO:
a situação geográfica do conjunto habitacional Cidade Verde I, Paço do Lumiar - MA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, Natureza e Dinâmica do Espaço (PPGeo) da Universidade Estadual do Maranhão (UEMA) como parte dos requisitos para obtenção do título de mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Cristiano Nunes Alves

São Luís

2020

Costa, Cleynice Maria Cunha.

Uso do território e questão habitacional na ilha do Maranhão: a situação geográfica do Conjunto Habitacional Cidade Verde I, Paço do Lumiar – MA / Cleynice Maria Cunha Costa. – São Luís, 2020.

124 f

Dissertação (Mestrado) – Curso de Geografia, Natureza e Dinâmica do Espaço, Universidade Estadual do Maranhão, 2020.

Orientador: Prof. Dr. Cristiano Nunes Alves.

1.Território usado. 2.Conjuntos habitacionais. 3.Programa Minha Casa, Minha Vida. 4.Residencial Cidade Verde I. 5.Ilha do Maranhão. I.Título

CDU: 911.372.2(812.1)

CLEYNICE MARIA CUNHA COSTA

USO DO TERRITÓRIO E QUESTÃO HABITACIONAL NA ILHA DO MARANHÃO:
a situação geográfica do conjunto habitacional Cidade Verde I, Paço do Lumiar - MA

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, Dinâmica e Natureza do Espaço (PPGeo) da Universidade Estadual do Maranhão – UEMA, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Aprovada em: 11/08/2020

BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Cristiano Nunes Alves (Orientador)
Universidade Estadual do Maranhão (UEMA)



Prof. Dr. Carlos Herinque Cosata da Silva
Universidade Federal de São Carlos (UFSCAR)



Prof. Dr. Carlos Eduardo Nobre
Universidade Estadual do Maranhão (UEMA)

Aos meus familiares e amigos, que sempre acreditaram em mim.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus pelo dom da vida e pela oportunidade concedida para essa conquista. Às mulheres guerreiras da minha família que deram a base de minha formação como ser humano e como mulher, em especial minha mãe Lúcia e minha avó Raimunda (*in memorian*).

Um agradecimento especial ao meu marido, Leonilson, pelo companheirismo, amor e paciência, e por sempre me incentivar a nunca desistir diante das dificuldades, obrigada meu amor.

Agradeço aos meus amigos da turma de 2018, por todos os momentos vividos, os tensos e os descontraídos: André, Ângela, Flávinha, Mozart, Ivan, Thiago, Hugo, Telésforo, Rafael, Wenderson e Cristião. Vocês são a melhor turma que eu poderia estar, somos uma família que durará para a vida toda.

Agradeço a todos os amigos que me ajudaram de alguma forma na construção desse trabalho, seja no campo, nos aconselhamentos ou na ajuda com os mapas, em especial, Gleyciane, Elizeu, Carlos Sérgio, Bani e Marco Aurélio, não foi nada fácil.

Agradeço por todo suporte emocional recebido, especialmente no período da Pandemia de COVID-19, quando tive grande dificuldade no desenvolvimento da pesquisa: a Alicínea, a Dailiene, a Tânia, a Jefferson Martins (o doutor que não é doutor!!!), a Jean, a Cadija e a tia Lucidalva, meu muito obrigada pelos diálogos e orações.

Também agradeço à querida Nana, pelo empenho na secretaria do PPGeo, por cuidar tão dedicadamente de todos os detalhes burocráticos e técnicos, por ir além das ações atribuídas a sua função, por me incentivar, cobrar, e sobretudo por também contribuir para essa conquista, obrigada por sua amizade.

Agradeço ao meu orientador, professor Cristiano Alves, por seu rigor, empenho e paciência ao longo desses dois anos de orientação. Agradeço a oportunidade e ensinamentos transferidos durante o meu estágio docente em sua disciplina de Geografia Urbana e nos encontros presenciais e a distância no Núcleo de Estudos em Território, Cultura e Planejamento - Marielle.

Meu muito obrigada a todos os professores que contribuíram com a minha formação, através das disciplinas lecionadas no PPGeo-UEMA ou em atividades extraclasse, em especial aos professores Cláudio Eduardo Castro, José Sampaio, Luiz Carlos Santos e Carlos Eduardo Nobre.

Agradeço a UEMA pela bolsa de mestrado concedida, a qual viabilizou o desenvolvimento da pesquisa.

Por fim, agradeço a todos que porventura não foram mencionados, mas que foram importantes para a minha formação pessoal e profissional.

*“A força da alienação vem
dessa fragilidade dos indivíduos
que apenas conseguem enxergar
o que os separa e não o que os une.”*

(Milton Santos)

RESUMO

A questão habitacional, no processo de urbanização, é uma temática chave que demanda esforços para esmiunçar os diversos fatores e agentes ligados à sua oferta e disposição, as quais têm implicações diretas na formação socioterritorial dos espaços urbanos. O Residencial Cidade Verde I - RCVI, localizado no município de Paço do Lumiar - MA, é um produto dos diversos agentes que contribuem para essa formação socioterritorial, na Ilha do Maranhão, a partir dos usos do território. Para o caso do RCVI, os principais agentes são o Estado, a partir das políticas habitacionais, as construtoras imobiliárias, que definem a localização e impõem lógicas de mercado ao território, e os agentes sociais, representados pelos moradores do residencial, que lutam e conquistam seus direitos e seu espaço. Toda a história socioterritorial da Ilha do Maranhão está conduzida pela dinâmica incorporada através das políticas de habitação, que se materializaram no território através dos conjuntos habitacionais. São Luís, como polo da expansão urbana da Ilha do Maranhão, alcançou índices elevados de densidade demográfica e de demanda por espaço, especialmente nas décadas de 1980 e 1990, quando essa expansão urbana se incorporou a outros municípios da Ilha - São José de Ribamar e Paço do Lumiar - manifestando-se a partir de conjuntos habitacionais. O município luminense, que era predominantemente rural do ponto de vista populacional, até o início dos anos 2000, tem como marco de urbanização de seu território, a instalação do conjunto habitacional Maiobão (1986), tendo na década de 1990 a instalação de outros conjuntos habitacionais provenientes de políticas do Governo Federal em parceria com o Estado. Associadas a esses espaços as ocupações espontâneas, manifestação das desigualdades socioterritoriais e da luta pelo acesso à moradia, também se avolumaram. O território de Paço do Lumiar passava a ser de potencial valor para a especulação imobiliária. A partir do ano de 2009 com o PMCMV, vários conjuntos habitacionais foram instalados em Paço do Lumiar, entre eles o RCVI (2015), conformando novos fluxos de mobilidade e econômicos para o município. Os conjuntos habitacionais do PMCMV são muito importantes no combate ao *déficit* habitacional, pois, abrangem as camadas sociais de menor poder aquisitivo, sendo esse programa uma oportunidade ao acesso a casa própria. Porém, existem ainda algumas problemáticas acerca da localização e da infraestrutura dos conjuntos habitacionais, especialmente faixas 1 a 2. Os moradores do RCVI, que pertence a faixa 2 do Programa, enfrentam dificuldades na acessibilidade a bens e serviços, na mobilidade e na infraestrutura das casas e das vias do RCVI. Ainda há uma desarticulação severa entre os municípios pertencentes a Ilha, na resolução desses problemas que são metropolitanos, já que a maioria da população que reside nos conjuntos habitacionais do PMCMV em Paço do Lumiar, morava em São Luís e ainda mantém seus fluxos de trabalho na capital.

Palavras-chave: Território usado. Conjuntos habitacionais. Programa Minha Casa, Minha Vida. Residencial Cidade Verde I. Ilha do Maranhão.

ABSTRACT

The housing issue, in the urbanization process, is a key issue that demands efforts to break down the various factors and agents linked to its supply and disposition, which have direct implications for the socio-territorial formation of urban spaces. Residencial Cidade Verde I - RCVI, located in the municipality of Paço do Lumiar - MA, is a product of the various agents that contribute to this socio-territorial formation, on Maranhão Island, from the uses of the territory. For the RCVI case, the main agents are the State, based on housing policies, real estate developers, who define the location and impose market logic on the territory, and the social agents, represented by residents of the residential, who fight and conquer your rights and your space. The entire socio-territorial history of Maranhão Island is driven by the dynamics incorporated through housing policies, which materialized in the territory through housing estates. São Luís, as a hub for the urban expansion of Maranhão Island, reached high levels of demographic density and demand for space, especially in the 1980s and 1990s, when this urban expansion joined other municipalities on the island - São José de Ribamar and Paço do Lumiar - manifesting itself in housing estates. Paço do Lumiar, which used to be a rural population until the early 2000s, has as its landmark the urbanization of its territory, the installation of the Maiobão housing complex (1986), having in the 1990s the installation of other housing complexes stemming from Federal Government policies in partnership with the State. Associated with these spaces, spontaneous occupations, a manifestation of socio-territorial inequalities and access to housing, also increased. The territory of Paço do Lumiar became of potential value for real estate speculation. From 2009 with the PMCMV, several housing estates were installed in Paço do Lumiar, including RCVI (2015), forming new mobility and economic flows for the municipality. The housing complexes of the PMCMV are very important in combating the housing deficit, since they cover the social strata of lower purchasing power, and this program is an opportunity to access their own home. However, there are still some problems regarding the location and infrastructure of housing estates, especially tracks 1 and 2. Residents of RCVI, which belongs to track 2 of the Program, face difficulties in accessing goods and services, in mobility and in infrastructure. RCVI houses and roads. There is still a severe disarticulation among the municipalities belonging to the Island, in the resolution of these problems that are metropolitan, since the majority of the population that resides in the PMCMV housing complexes in Paço do Lumiar, lived in São Luís and still maintains their workflows in the capital.

Keywords: Territory used. Housing estates. Minha Casa, Minha Vida Program. Residencial Cidade Verde I. Maranhão Island.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Metodologia de distribuição do quantitativo de casas por quadra para aplicação dos questionários.....	23
Figura 2 – Mapa da costa oriental do Maranhão em 1640 com representação da cidade de São Luís.....	31
Figura 3 – Em A, uma foto aérea do conjunto habitacional Filipinho; em B, o modelo das residências do conjunto.....	38
Figura 4 – Plano de expansão da Cidade de São Luís do Eng. Ruy Ribeiro de Mesquita (1958)	44
Figura 5 – Ponte Governador José Sarney, década de 1970.....	46
Figura 6 – Porto do Itaqui no ano de 1974.....	46
Figura 7 – Mapa de localização dos municípios da Ilha do Maranhão.....	49
Figura 8 – Delimitação do Maiobão e outros conjuntos habitacionais financiados pela CEF entre os anos 1996 e 2005 em Paço do Lumiar.....	53
Figura 9 – Tipologia de vazios urbanos no bairro Renascença.....	63
Figura 10 – Rendimento Nominal mensal de São Luís.....	68
Figura 11 – Mapa de localização do município de Paço do Lumiar.....	70
Figura 12 – Carta imagem do crescimento urbano em Paço do Lumiar nos anos de 1984, 1994, 2004 e 2015, com demarcação do conjunto Maiobão.....	75
Figura 13 – Ocupações urbanas em Paço do Lumiar nos anos de 1984, 1994, 2004 e 2015, com demarcação do conjunto Maiobão e das construções do MCMV...	76
Figura 14 – Localização da área de estudo.....	79
Figura 15 – Área de Lazer do Residencial Cidade Verde I.....	83
Figura 16 – Publicidade da praça do RCV I.....	84
Figura 17 – Área onde seria o centro comercial do RCV I.....	84
Figura 18 – Publicidade da estrutura e serviços do RCV I.....	85
Figura 19 – Residência abandonada e depredada no RCV I.....	86
Figura 20 – Estabelecimentos do circuito inferior residencial do RCVI.....	95
Figura 21 – Estabelecimento improvisado, ainda com estrutura residencial.....	95

Figura 22 – Escolas e creches particulares no RCVI.....	97
Figura 23 – Transportes alternativos fazendo linha no RCVI. Em A, uma van e em B um carrinho e um coletivo público.....	105
Figura 24 – Rota dos carrinhos, RCVI - Pátio Norte, com bairros e serviços ao longo da rota.....	106

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Ilha do Maranhão: periodização e setor de economia.....	39
Quadro 2 - Ilha do Maranhão: periodização e setor de urbanização.....	39
Quadro 3 - Ilha do Maranhão: periodização e população.....	40
Quadro 4 - Ilha do Maranhão: periodização e habitação.....	40
Quadro 5 - Os fixos e os consequentes fluxos estabelecidos na Ilha do Maranhão entre meados de 1965 e 1970.....	42
Quadro 6 - Conjuntos habitacionais produzidos em São Luís entre os anos 1971 e 1980...	50
Quadro 7 - Regiões Metropolitanas instaladas na década de 1990.....	54

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – <i>Déficit</i> habitacional do Brasil, da região nordeste e do estado do Maranhão nas décadas de 1990 e de 2000.....	52
Tabela 2 – Porcentagem de vazios urbanos no bairro Renascença.....	62
Tabela 3 – Empreendimentos construídos em Paço do Lumiar a partir do PMCMV por faixa e suas formas de financiamento.....	65
Tabela 4 – Conjuntos habitacionais construídos em Paço do Lumiar a partir do PMCMV até 2017, faixas 1 e 2.....	66

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Unidades Habitacionais entregues pelo Minha Casa Minha Vida nos anos de 2009 até 2016 em São Luís, São José de Ribamar e Paço do Lumiar.....	67
Gráfico 2 – Evolução da população Total do município de Paço do Lumiar, 1970-2018....	71
Gráfico 3 – Percentual de moradores do Residencial Cidade Verde I que pensa em se mudar do bairro.....	86
Gráfico 4 – Avaliação dos moradores do Residencial Cidade Verde I em relação aos serviços da Amorim Coutinho.....	88
Gráfico 5 – Avaliação dos moradores ao acesso a serviços como supermercados, escolas e posto médico.....	96
Gráfico 6 – Municípios da Ilha do Maranhão onde residiam os moradores do RCVI.....	100
Gráfico 7 – Percentual de moradores do RCVI que trabalham por municípios da Ilha do Maranhão.....	101
Gráfico 8 – Avaliação dos moradores aos serviços de transporte público do RCVI.....	107

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ALUMAR	- Consócio de Alumínio e Alumina do Maranhão
BNH	- Banco Nacional da Habitação
CEF	- Caixa Econômica Federal
CGFNHIS	- Conselho Gestor do Fundo Nacional de Habitação
COHAB	- Companhia de Habitação Popular
COHAB-MA	- Companhia de Habitação Popular do Maranhão
COHAMA	- Cooperativa Habitacional do Maranhão
CVRD	- Companhia Vale do Rio Doce
EIA	- Estudo de Impacto Ambiental
FNHIS	- Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social
IAPC	- Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Comerciantes
IAPB	- Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Bancários
IBGE	- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPASE	- Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Servidores do Estado
IPEA	- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPEM	- Instituto de Previdência do Estado do Maranhão
IPTU	- Imposto Predial e Territorial Urbano
MDR	- Ministério do Desenvolvimento Regional
MOB	- Agência Estadual de Mobilidade Urbana e Serviços Públicos
OEMA	- Órgão Estadual de Meio Ambiente
PAC	- Programa de Aceleração do Crescimento
PD	- Plano Diretor
PLANHAB	- Plano Nacional de Habitação
PMCMV	- Programa Minha Casa, Minha Vida
PMMU	- Plano Municipal de Mobilidade Urbana
PNCCPM	- Programa Nacional de Capitais e Cidades de Porte Médio
PNDU	- Política Nacional de Desenvolvimento Urbano
RCV I	- Residencial Cidade Verde I
RIMA	- Relatório de Impacto Ambiental
RM	- Região Metropolitana

RMGSL	- Região Metropolitana da Grande São Luís
SEDERBRÁS	- Siderurgia Brasileira S. A.
SFH	- Sistema Financeiro da Habitação
SEMIU	- Secretaria Municipal de Infraestrutura e Urbanismo
SEMUR	- Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana
SNHIS	- Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social
UH	- Unidades Habitacionais

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	19
CAPÍTULO 1 - O TERRITÓRIO USADO COMO ENTRADA PARA A ANÁLISE DA ILHA DO MARANHÃO	25
CAPÍTULO 2 - UMA PROPOSTA DE PERIODIZAÇÃO PARA A ILHA DO MARANHÃO: do fato urbano ludovicense à dinâmica socioterritorial e habitacional de Paço do Lumiar	31
2.1 Da gênese urbana ludovicense ao meio técnico-científico-informacional: habitação e desigualdade socioterritorial	31
2.2 Modernização e metropolização: novos fluxos e espraiamento da mancha urbana no período de 1970 a 2000	41
2.3 O PMCMV e a Ilha do Maranhão: uma análise do contexto político	56
CAPÍTULO 3 - RESIDENCIAL CIDADE VERDE I: produto das desigualdades socioterritoriais derivadas de programas habitacionais recentes	69
3.1 Dinâmicas socioterritoriais e políticas habitacionais: O PMCMV e a expansão urbana em Paço do Lumiar	69
3.2 Território e discurso competente: fixos, fluxos e conflitos no Residencial Cidade Verde I	78
3.3 As redes de fluxos no RCVI: Circuito inferior da economia urbana e mobilidade	92
3.3.1 Os fluxos econômicos internos: da legalidade ao imprevisto	93
3.3.2 A mobilidade por trás da materialidade: o RCVI como bairro dormitório	99
CONSIDERAÇÕES FINAIS	110
REFERÊNCIAS	113
APÊNDICES	119

INTRODUÇÃO

As inquietações que motivaram esta pesquisa nasceram ainda na graduação, quando me propus a estudar o conjunto habitacional Maiobão, em Paço do Lumiar, lugar onde cresci. Por ser um lugar vivenciado por mim desde a infância, e com uma nova leitura do lugar, a partir dos conhecimentos geográficos, pude analisar como as transformações socioterritoriais passaram a ocorrer de forma rápida e significativa no município.

Buscando melhor compreender essa nova dinâmica no território, não só do município de Paço do Lumiar, mas da Ilha do Maranhão, advinda principalmente por meio da construção de conjuntos habitacionais, propusemos analisar os usos do território na Ilha do Maranhão, tomando como recorte empírico a situação geográfica em torno do Residencial Cidade Verde I, em Paço do Lumiar - MA.

Partimos da noção de território usado, que segundo Santos (1996; 1999) e Santos e Silveira (2001) é sinônimo de espaço geográfico. Como nos coloca Santos e Silveira (2001, p. 20), “essa categoria, território usado, aponta para a necessidade de um esforço destinado a analisar sistematicamente a constituição do território”. Essa opção de método implica em que pensemos não apenas nas formas, mas também no movimento do território. Para tal, é recomendada uma “periodização [...] pois os usos são diferentes nos diversos momentos históricos” (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 20). Nossa periodização foi elaborada a partir da análise dos principais eventos geográficos associados à história territorial da urbanização na Ilha do Maranhão.

A partir do uso do território buscamos compreender as relações sociais e territoriais trazidas a partir da noção de fixos e fluxos imbuídos na urbanização brasileira. Assim, a partir de uma formação socioespacial, buscamos entender os fenômenos locais, apreendidos a partir do nosso objeto de estudo, o Residencial Cidade Verde I, entregue em 2015 dentro da faixa 2 do Programa Minha Casa, Minha Vida - PMCMV.

Utilizamos a noção de situação geográfica (SILVEIRA, 1999) para analisar a vida de relações abrigada no lugar, pois são os atores sociais que dão vida e compõem a materialidade e a territorialidade. Segundo Silveira (1999, p. 22), uma situação geográfica “supõe uma localização material e relacional (sítio e situação), mas vai além porque nos conduz à pergunta pela coisa que inclui o momento da sua construção e seu movimento histórico”.

A situação geográfica incorporada à Ilha do Maranhão, embora tenha suas particularidades, possui pontos de convergência com outras metrópoles brasileiras, como a urbanização marcada pela desigualdade (DINIZ, 1999; BURNETT, 2006), o que implica em

uma série de problemas, dentre eles o habitacional, foco do nosso trabalho. A mancha urbana da Ilha do Maranhão, tem como núcleo São Luís, e se espalhou para outros municípios da Região Metropolitana da Grande São Luís¹, entre eles Paço do Lumiar, que é um dos quatro municípios que compõem a Ilha do Maranhão, sendo os demais municípios Raposa, São José de Ribamar e a capital do Estado, São Luís.

A questão habitacional estudada a partir do Residencial Cidade Verde I implica que analisemos o espaço como “uma aglomeração de adaptações espaciais decorrentes do processo de cooperação no trabalho, desenvolvida para a satisfação de necessidades humanas socialmente definidas, um espaço de conflitos” (SERRA, 2004, p. 715). De acordo com Lefebvre (2002, p. 22) o espaço urbano se torna “o lugar do encontro das coisas e das pessoas, da troca. Ele se ornamenta de signos dessa liberdade conquistada, que precede a liberdade, a luta grandiosa e irrisória”.

As formas como se dão as distribuições da materialidade no território, sendo estas renda, saneamento, vias pavimentadas, postos de saúde e de polícia e escolas públicas, demonstram as desigualdades socioterritoriais, as quais vão se apresentar de forma heterogênea dentro da cidade. Na produção e nos usos do espaço urbano deve-se levar em consideração a contribuição dos agentes produtores urbanos, os quais vão gerar impactos específicos, atendendo a suas necessidades particulares (CORRÊA, 1989). Com isso, os equipamentos urbanos são distribuídos de forma desigual no espaço urbano, que conseqüentemente vão promover formas diferenciadas de viver e usufruir da cidade, de acordo com classes sociais, compreendidas de acordo com Souza (2017) muito mais pelos fenômenos socioculturais do que pelos propriamente econômicos.

Com um crescimento urbano acelerado, “as máquinas administrativas foram se adequando, mas nunca se estruturaram ou se modernizaram para enfrentar problemas decorrentes desse crescimento” (MARICATO, 2009 p. 18), resultando em cidades cheias de mazelas que, infelizmente, no Brasil, vem se tornando característica aderente da rede urbana.

A Ilha do Maranhão, polarizada por São Luís, também experimentou uma urbanização acelerada a partir da implantação de grandes projetos industriais, entre as décadas

¹A RMGSL foi instituída pela Lei Complementar Estadual nº038 de 1998, abrangendo os quatro municípios da Ilha do Maranhão (São Luís, São Jose de Ribamar, Paço do Lumiar e Raposa). No ano de 2003 foi incluída à RMGSL o município de Alcântara pela Lei Complementar nº69. Uma nova alteração foi registrada em abril de 2013 pela Lei Complementar nº153. Em dezembro do de 2013, pela Lei Complementar Estadual nº 161, o município de Icatu foi incorporado à RMGSL. Com a aprovação da Lei Complementar Estadual nº 174, de 25de maio de 2015, que dispõe sobre a instituição e gestão do Colegiado e Conselho Metropolitano, criação da Agência Executiva, Fundo e Sistema de Informação Metropolitano, foram incluídos na conformação territorial da RMGSL os municípios de Axixá, Cachoeira Grande, Morros e Presidente Juscelino, totalizando treze municípios.

de 1960 e 1980, seguindo a tendência das cidades intermediárias brasileiras daquele período. As cidades intermediárias, segundo SUDAM (2019, p. 08), se caracterizam por atuarem “como unidades de atração dos pequenos centros urbanos, intermediação entre seu entorno e os grandes centros, recebendo e emanando fluxos materiais e imateriais, bem como fornecendo serviços e produtos que as pequenas cidades não dispõem”. Nessa classificação ganham maior visibilidade os aspectos qualitativos em detrimento dos aspectos quantitativos, como densidade demográfica, por exemplo. O crescimento populacional somado a desigualdade socioterritorial acentuou os problemas habitacionais da cidade, refletindo-se no aumento de palafitas.

Somado ao crescimento populacional, a construção de fixos, como a ponte José Sarney, foi essencial para que a mancha urbana se expandisse para além do crescimento retilíneo inicial, a partir do centro histórico de São Luís, marcando o início de um novo momento da história urbana da Ilha do Maranhão.

O espraiamento da mancha urbana iniciada em São Luís chega aos demais municípios da Ilha, principalmente pela implantação de conjuntos habitacionais, questão central de nosso trabalho, os quais são fundamentais para a conformação dos fixos e fluxos existentes em seu território atual.

Partindo dos usos do território, o estudo objetiva analisar a dinâmica dos fixos e fluxos a partir da materialidade do Residencial Cidade Verde I, relacionando às implicações sociais para sua população residente. A área de estudo está localizada no município de Paço do Lumiar, cuja urbanização ocorreu de forma rápida e centrada na especulação imobiliária de habitações populares, agregando impactos sociais, econômicos e ambientais que hoje se refletem na configuração territorial do município.

O Residencial Cidade Verde I é resultado da política habitacional recente, manifesta em todo território nacional a partir, principalmente do Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV)². A crítica se constrói a partir dos diversos problemas associados a estas construções, de viés social e econômico que tem como protagonistas em importantes decisões os empresários, nas escolhas do terreno para construções, por exemplo. Embora o PMCMV tenha sido importantíssimo para o enfrentamento da crise econômica que atingiu o país em 2008, sendo uma medida de contornar tal tribulação financeira, o programa também se comprometeu com o enfrentamento do *déficit* habitacional. Nesta situação, nota-se que as

² O PMCMV é regulamentado pela Lei Federal n° 11.977 de 7 de julho de 2009, posteriormente alterada pela Lei Federal n° 12.424 de 16 de julho de 2011. De iniciativa do Governo Federal, o Programa tem por objetivo oferecer condições de oferta e financiamento de moradias, abrangendo faixas de renda familiar bruta que vão desde um salário mínimo até aproximadamente dez salários mínimos, divididos em segmentos correspondentes à renda familiar bruta, podendo ser faixa 1, faixa 1,5, faixa 2 e faixa 3.

empresas passam a ter maior peso nas decisões de uso do território, impondo seus interesses ao Estado.

Do ponto de vista da metodologia, para a construção da pesquisa utilizou-se as seguintes técnicas:

- a) Levantamento bibliográfico em livros, revistas eletrônicas, monografias, dissertações, teses, jornais e buscas em sites oficiais.
- b) Levantamento estatístico e cartográfico – cartas e mapas da Ilha do Maranhão e de Paço do Lumiar – para a análise do avanço da urbanização na Ilha do Maranhão, procurando fazer uma análise histórica do território de Paço do Lumiar, correlacionando a dinâmica iniciada em São Luís, espaiada para o município luminense. Para isso foi utilizado:
 - (i) a carta de expansão de São Luís do Maranhão em 1951;
 - (ii) mapa de Localização de Paço do Lumiar;
 - (iii) Mapa dos conjuntos habitacionais construídos na década de 1990 em Paço do Lumiar;
 - (iv) mapa de localização do Cidade Verde I;
 - (v) mapa de divisa municipal dos quatro municípios que compõem a Ilha do Maranhão.

Os mapas foram confeccionados no programa Qgis versão 2.18 a partir de dados do IBGE.

- c) Leitura e interpretação de imagem de satélite com objetivo de fazer delimitação da área que compreende o Residencial Cidade Verde I.
- d) Pesquisa direta através de etapas de visitas de campo para realização de entrevista estruturada com o presidente da associação de moradores do Residencial Cidade Verde, aplicação de questionários estruturados, objetivando adquirir informações socioeconômicas e de fluxos interno e externo dos moradores e registros fotográficos. Os trabalhos se iniciaram em julho de 2019 e se seguiram até março de 2020.

Para a aplicação do questionário foi selecionada uma amostra de 110 casas, que corresponde a 10% do total de domicílios do Residencial Cidade Verde I, 1.089 residências. Para melhor distribuição espacial, foi selecionado um total de sete casas por quadra, naquelas quadras que possuem entre trinta e quatro e quarenta e oito casas. Nas quadras menores, que possuem entre nove e dezoito casas, foram selecionadas de duas a três casas para aplicação dos questionários (Figura 1).

Figura 1 - Metodologia de distribuição do quantitativo de casas por quadra para aplicação dos questionários



Fonte: Elaborado pela autora.

Foram aplicados cento e dez questionários, uma entrevista estruturada com o presidente da Associação dos Moradores do Cidade Verde, uma entrevista estruturada com o secretário municipal de Mobilidade Urbana e uma entrevista estruturada com assistente técnico da Secretaria Municipal de Infraestrutura e Urbanismo (SEMIU). Estava prevista entrevista estruturada com o secretário da SEMIU e com o gerente da agência da CEF que realizou o financiamento das residências do RCVI, mas que, por consequência da Pandemia do Covid-19, não aconteceu. Para a aplicação dos questionários organizou-se uma equipe com oito pessoas, dentre os quais alguns alunos da própria pós-graduação em geografia (PPGEO-UEMA), que cooperaram no desenvolvimento do trabalho de campo.

Os dados coletados nos questionários foram analisados e estão apresentados em forma de gráficos e tabelas, construídas com o auxílio dos softwares *Word*, *Excel* e *Matlab*. Em relação às questões qualitativas do questionário, estas foram analisadas a partir do discurso dos entrevistados.

A pesquisa desenvolvida e seus resultados estruturaram-se do seguinte modo: esta primeira seção introdutória, na qual se apresenta a temática trabalhada na pesquisa, bem como as inquietações que levaram a escolha do objeto de pesquisa. Aqui também são apresentados o objetivo proposto, a metodologia e os principais referenciais teóricos que nortearam a discussão.

No primeiro capítulo há uma aproximação teórica com o processo de urbanização da Ilha do Maranhão a partir do seu território usado. Neste capítulo relacionamos os fatos entre uma escala menor (local) e uma escala mais ampla (nacional).

No segundo capítulo apresentamos uma proposta de periodização da Ilha do Maranhão tendo como polo inicial a cidade de São Luís, de onde parte a mancha urbana. Para isso, a periodização contempla o período que vai da fundação de São Luís até a década de 1960. Optamos por esta periodização que parte da história urbana de São Luís, pois a mancha urbana que se espraiou no município de Paço do Lumiar parte da capital e alcança este município. Posteriormente, analisamos o período em que se dá a modernização do território, com a introdução do distrito industrial e instalação do Porto do Itaqui, favorecendo uma nova dinâmica territorial na Ilha. Ainda neste capítulo, abrangemos os efeitos da metropolização ao território, bem como o PMCMV e o contexto de sua efetivação.

No terceiro capítulo analisamos as demandas habitacionais e as políticas de Estado, que culminaram na implantação de inúmeros conjuntos habitacionais em Paço do Lumiar e que contribuíram fortemente para seu crescimento urbano. Finalmente, apresentamos o Residencial Cidade Verde I como produto da atual política habitacional nacional. Nesta sessão debruçamos na estrutura do residencial e no discurso apresentado pela empresa imobiliária Amorim Coutinho e a realidade concretizada. Demonstramos, a partir de dados adquiridos em campo, como os moradores avaliam a infraestrutura, a mobilidade e a própria qualidade de vida, a partir da vivência no Residencial Cidade Verde I. Neste capítulo também é abordado os fluxos de economia urbana inferior no RCVI e os fluxos de mobilidade, a partir da relação dos moradores do residencial com o município de São Luís e demais municípios da Ilha do Maranhão.

A intenção do nosso trabalho é discutir a desigualdade socioterritorial produzida a partir dos conjuntos habitacionais implantados, para assim provocar reflexão e pensar em alternativas para o lugar, de modo a ouvir a estes sujeitos, moradores que também são produtores do espaço urbano.

CAPÍTULO 1 - O TERRITÓRIO USADO COMO ENTRADA PARA A ANÁLISE DA ILHA DO MARANHÃO

O espaço é o objeto de estudo da geografia, cujos esforços se desdobram para bem compreender as relações que se produzem no e pelo espaço, pois este se manifesta como um condicionador, servindo de molde para a sociedade, mas também a modelando. Santos (2013, p. 86) nos propõe entender o espaço “como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações”, sendo estes objetos resultados das ações humanas, mas também os objetos ditos naturais que condicionam as ações materializadas.

A habitação, o tema chave do nosso trabalho, é um exemplo de como esses dois sistemas (sistema de objetos e sistemas de ações) se concretizam e atuam na dinâmica do território. Na Ilha do Maranhão, as estruturas habitacionais permitem identificar as ações realizadas em cada período histórico do lugar. Estas ações, imbuídas de intencionalidade, foram determinantes na configuração territorial existente.

Os sistemas de objetos e ações se materializam no território, transformando-o e redefinindo funções naquele espaço. Este movimento dinâmico é intrínseco à construção da história humana. Revelado por meio da sobreposição de objetos cristalizados (no nosso caso, conjuntos habitacionais) no território através das fases de desenvolvimento tecnológico. Observando a área do Centro Histórico de São Luís, capital maranhense, é possível perceber a sobreposição dos tempos através dos objetos materializados. Assim, vemos os casarões que remontam os séculos XVIII e XIX, nas construções adentramos as técnicas utilizadas à época, bem como a organização socioespacial. Sobreposto, encontramos traços dos séculos seguintes materializados nas novas formas das casas e de seus materiais, os pequenos edifícios que nos revelam as novas funções daquele território.

O sistema técnico, ou meio técnico, mencionado por Milton Santos, iniciado no século XIX com a mecanização do território, é de grande importância na análise da configuração territorial, uma vez que os objetos técnicos ganham destaque na construção de um novo modelo de uso dos espaços geográficos.

Atualmente, os objetos tendem a se dar cada vez mais como sistemas, na medida em que cada dia que passa eles vão se tornando objetos técnicos. Trata-se, no seu conjunto, de sistemas técnicos. A materialidade do território é dada por objetos que têm uma gênese técnica, um conteúdo técnico e participam da condição da técnica, tanto na sua realização como na sua funcionalidade (SANTOS, 2013 p. 96).

Os sistemas técnicos, com tendência a homogeneização do espaço, são cada vez mais imbuídos de intencionalidade. No centro desses sistemas, em especial na segunda metade

do século XX, há o discurso desenvolvimentista, no qual o desenvolvimento social deve ocorrer por meio do crescimento e do desenvolvimento econômico.

Para a realidade local, o discurso desenvolvimentista contemporâneo se destacou especialmente na década de 1970, quando há um significativo adensamento populacional pelo advento de indústrias de mineração (Vale do Rio Doce e ALUMAR). Associado a isso, houve a expansão urbana de São Luís, a partir de dois elementos: a construção de estruturas como pontes e vias ligando pontos antes isolados; e a construção de diversos conjuntos habitacionais.

Com o meio técnico-científico-informacional, os fluxos tornam-se muito mais volumosos e especializados, ocorrendo com intensidade tanto no ambiente agrícola, quanto no urbano. Especificamente nas áreas urbanas, as mudanças passam a ocorrer muito mais rapidamente: a cultura, a economia, os métodos bancários para creditação, tornando o território urbano um desafio à análise por sua constante redefinição.

Na Ilha do Maranhão, a partir do meio técnico-científico-informacional, o crescimento populacional atingiu altas taxas, novas ideias de consumo foram materializadas como os shoppings centers e a mancha urbana avançou rapidamente como nunca antes, alcançando outros municípios da Ilha.

Nos últimos vinte anos, o território da Ilha do Maranhão passou por significativa mudança, tanto no âmbito cultural (mudança de hábitos), quanto em aspectos de configuração territorial, vivendo grande expansão de área urbana, advindas principalmente a partir da instalação de conjuntos habitacionais, especialmente aqueles produzidos pelo PMCMV.

Por ser complexo e dinâmico, e por possuir diversas definições, há que se analisar o espaço a partir de uma categoria que nos permita adentrar no campo das discussões das inúmeras questões que o permeiam, os fixos e fluxos, objetos e ações, verticalidades e horizontalidades, (SANTOS, 1996; SANTOS; SILVEIRA, 2001), entre outros. Diante disso, se faz necessária a escolha de uma categoria que permita a entrada para análise deste espaço.

As verticalidades são representadas por pontos descontínuos no território, mas que mesmo descontínuos permanecem conectados por aspectos globais como a economia. É o caso dos atores hegemônicos, que produzem homogeneidade no território. Para nossa problemática estes podem ser representados pelas grandes empresas imobiliárias e mesmo pelo Estado.

Já as horizontalidades são os espaços contínuos, representam a particularidade de cada lugar. Podemos citar como uma horizontalidade a cultura intrínseca de cada lugar. Estas estão repletas de lutas, e representam uma resistência às imposições de um sistema maior.

No caso específico do nosso objeto de estudo, o Residencial Cidade Verde I (RCVI), as verticalidades são o capital imobiliário e o financeiro, que juntos atuam construindo

o território, definindo valor da terra. Podemos citar também o Estado como uma verticalidade, pois atua também como promotor imobiliário e cria normas. O RCVI foi construído à margem da cidade, isolado do acesso a bens e serviços, como escolas, posto de saúde, bancos e supermercados. O preço da terra da área, definido pelas verticalidades citadas, condicionam e definem o acesso à cidade para aqueles que residem no residencial.

Por outro lado, existem as horizontalidades, aqui representadas pelos moradores que se organizam e reivindicam seus direitos. Estes se manifestam a partir de reuniões na união de moradores, onde discutem os problemas vivenciados, manifestam-se também na cobrança junto aos órgãos responsáveis e prefeitura, além de realizarem atos de protesto, com bloqueio de vias e denúncias na mídia.

Para compreendermos os processos que se desenvolvem nesses espaços tomaremos, como entrada de análise, o território usado, pois este “abriga as ações passadas, já cristalizadas nos objetos e normas, e as ações presentes, aquelas que se realizam diante dos nossos olhos” (SILVEIRA, 2011, p. 154), o que nos dá condições para melhor análise. Sobre essa questão Santos (1999, p. 18) esclarece que:

O território não é uma categoria de análise, a categoria de análise é o território usado. Ou seja, para que o território se torne uma categoria de análise dentro das ciências sociais e com vistas à produção de projetos, isto é, com vistas à política, com “P” maiúsculo, deve-se tomá-lo como território usado (SANTOS, 1999, p. 18).

O território compreendido apenas como esfera do poder político, como no modo clássico de Ratzel (1897;1983; 1990[1914]), começa a ganhar um novo conceito, não mais atrelado apenas aos poderes estatais, mas como “sinônimo de espaço geográfico. Pode ser definido como um conjunto indissociável, solidário e contraditório de sistemas de objetos e sistemas de ações. É o território propriamente dito mais as sucessivas obras humanas e os próprios homens hoje” (SANTOS, 1996, p. 39).

Quando mencionamos território, e mesmo dentro da categoria território usado, não podemos e nem devemos abdicar da inserção de relações de poder configurando o espaço, mas agora torna-se muito mais abrangente a discussão, e muito mais social também, já que engloba na sua conjuntura não apenas o Estado, mas todos os agentes que fazem uso e modelam o território. Não é a análise do território em si, mas do seu conteúdo, aquilo que o forma “a sociedade cria e transforma o território, que é uma construção social” (GOMES, et al, 2013, p. 73), levando em conta também que o território participa da criação social.

O Residencial Cidade Verde I (RCVI) é resultado e condição da ação de vários atores sociais que modelaram o território, criando condições para sua materialização. Como é bastante frequente no país, o município de Paço do Lumiar tem como principais agentes

modeladores o grande capital imobiliário e o Estado, agindo a partir de políticas habitacionais, gerando transformações em seus fixos e fluxos. Neste sentido, as normas, leis municipais de Paço do Lumiar (Plano Diretor - PD), especificamente, foram e são pensadas visando maior atratividade do capital imobiliário, em um movimento em que esses atores condicionam e são condicionados pelo espaço, tendo papel decisivo no uso do território local.

Para exemplificar podemos citar o art. 36 do PD de Paço do Lumiar que explicita que “a zona urbana do município é composta por áreas dotadas de infraestrutura, serviços e equipamentos públicos e comunitários, apresentando maiores densidades construtiva e populacional e condições de atrair investimentos imobiliários privados”. A preocupação com a atratividade de investimentos do setor imobiliário também é percebida na fala do então secretário de mobilidade urbana de Paço do Lumiar, Antônio de Pádua Nazareno, quando expõe que “os conjuntos do MCMV de paço do lumiar, de fato, atenderam a população de São Luís [...] porque São Luís não dispunha de espaço, então Paço do Lumiar passou a ceder espaço para as unidades habitacionais de São Luís”. Porém, essas instalações geraram graves problemas sociais e infraestruturais, já que, segundo o secretário citado, a responsabilidade de prover os serviços públicos para essa população não ficou pra São Luís, e sim para o município de Paço do Lumiar, que não dispunha de recursos suficientes.

A partir das relações que se desenvolvem tanto material, quanto imaterialmente (campo das ideias), percebemos nos usos do território, que os atores constroem os fixos que geram os fluxos, refletindo assim o chamado sistema de objetos e ações propostos por Milton Santos (2006).

Retomando os escritos de Santos (2006, 2006, 2013) sobre o espaço como sistema de objetos e de ações, e sobre a inseparabilidade destes, e tendo já supracitado o território usado como sinônimo de espaço geográfico, não é possível mais analisarmos os objetos atuais ou do passado sem que haja um esforço para entendermos as técnicas empregadas sob tais objetos, bem como as dinâmicas sociais e econômicas que regem/regeram sua construção, quais mudanças e novas ações surgiram a partir daquela ação materializada no território. Sobre isso, Santos e Silveira (2001) esclarecem que:

O território revela também ações passadas e presentes, mas já congeladas nos objetos, e as ações presentes constituídas em ações. No primeiro caso os lugares são vistos como coisas, mas a combinação entre as ações presentes e as ações passadas, às quais as primeiras trazem vida, confere um sentido ao que preexiste. Tal encontro modifica a ação e o objeto sobre o qual ela se exerce, por isso uma não pode ser entendida sem a outra. (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 247).

A partir do uso do território é que se percebe o seu movimento: a construção do território e suas territorialidades ocorrem ao longo de processos sociais, por isso o território

também está em processo, em constante mudança. Também entendendo o território como abrigo do movimento. Ribeiro (2003, p. 37) defende que “o território não é inerte. Só os atores hegemônicos que podem criar e difundir essa fantasia, já que não necessitam, ou não querem reconhecer explicitamente, a ação do outro”, embora tenhamos a ação de alguns agentes hegemônicos exercendo forte influência na dinâmica territorial, os grupos externos a essa classificação também têm importante papel no processo.

Em nossa análise percebemos que, atrelada às ações dos agentes hegemônicos, há também a importante ação dos grupos excluídos (aqueles que não conseguem ter acesso à moradia a partir de financiamentos bancários por possuírem uma renda baixa e empregos informais), pois após a instalação de conjuntos habitacionais planejados, com escolas, vias asfaltadas, água canalizada e outros serviços, as pessoas que não tem acesso a moradia digna, se apropriam de áreas ao entorno e constroem ali o seu território. Esta dinâmica é vista em toda a Ilha do Maranhão, das áreas nobres às áreas com baixo valor da terra.

Paço do Lumiar, por exemplo, tem sua história socioterritorial construída a partir da implantação de conjuntos habitacionais inicialmente na década de 1980 com a instalação do conjunto Maiobão, ainda no período das COHAB's, seguindo assim na década de 1990, já com a Caixa Econômica Federal, onde foram construídos diversos outros conjuntos ao entorno do Maiobão (Jaguarema, Paranã I, II, III e IV, Tambaú, Manaíra), e atualmente conjuntos do PMCMV, como o Cidade Verde I. Em todos os conjuntos, desde o primeiro construído no município, temos a presença de ocupações, que excluídas do direito à moradia, se apropriaram de terrenos circunvizinhos e construíram novos bairros, sob condições desiguais, sem saneamento básico e sob condições precárias.

Vemos, a partir das desigualdades socioterritoriais, uma forte disputa no uso do território como abrigo (espaço banal) e como recurso (SANTOS, 1996). O território como abrigo, no Residencial Cidade Verde I, se apresenta na forma dos circuitos inferiores da economia, quando a partir das lutas desenvolvidas no cotidiano se busca suprir a infraestrutura e os serviços não oferecidos, seja a partir do pequeno comércio, seja pela cooperativa de transporte alternativo que serve a população local.

Na disputa entre o território como abrigo e como recurso, sobressai a força do capital (que tem o território como recurso) na maioria das vezes decisiva, resultando na construção de objetos que sufocam interesses sociais envolvidos, já que “o poder maior sobre o território deixa de ser do Estado e passa a ser das grandes empresas” (SANTOS, 1999), ou seja, dos detentores de capital, embora o próprio Estado por vezes exerça função hegemônica.

O território da Ilha do Maranhão se constrói, então, a partir dos fixos materializados, estando neles demonstrado como se deu a sua constituição, sustentada sobre desigualdades socioespaciais, nas primeiras décadas muito centralizado, tendo a elite instalada no bairro da Praia Grande, na região do Centro Histórico da capital do estado, enquanto os mais pobres eram afastados e privados dos recursos que eram concentrados nas áreas elitizadas. Quatrocentos e oito anos após sua fundação, São Luís como cidade polo da Ilha do Maranhão continua com marcantes desigualdades socioterritoriais, as quais se espalharam para os demais municípios limítrofes, como é o caso de Paço do Lumiar.

O Residencial Cidade Verde I é fruto das dinâmicas socioeconômicas e territoriais que atuam em todo território nacional. É fruto de um programa habitacional, o PMCMV, que tem como principal objetivo o aquecimento do setor econômico, e secundariamente os problemas sociais que envolvem habitação dos mais pobres e o direito a cidade. Este perfil de política pública deixa margem para que continuem se constituindo desigualdades socioterritoriais. Porém, é necessário salientar que, ainda com suas falhas, o PMCMV é de grande importância para o setor habitacional, e para a adição dos mais pobres na realização do sonho da casa própria.

O olhar sobre os usos do território do RCVI nos permite verificar as diversas faces que se desenvolvem a partir da ação dos agentes que o compõe, desde aqueles inseridos nas verticalidades, até aqueles que são horizontalidades. Assim, a partir da força de ação dos agentes hegemônicos (setor imobiliário e financeiro e Estado), que implanta os conjuntos habitacionais, temos os diversos usos desenvolvidos a partir das horizontalidades, pois aí irão se desenvolver, por exemplo, circuitos inferiores da economia e novas formas de apropriação do território.

Como principais horizontalidades destacam-se aquelas que estão envolvidas com a mobilidade, o transporte alternativo, o qual é legalizado no município. Em destaque também está o circuito inferior residencial do RCVI, sendo estes uma forma de sobreviver às desigualdades socioterritoriais existentes.

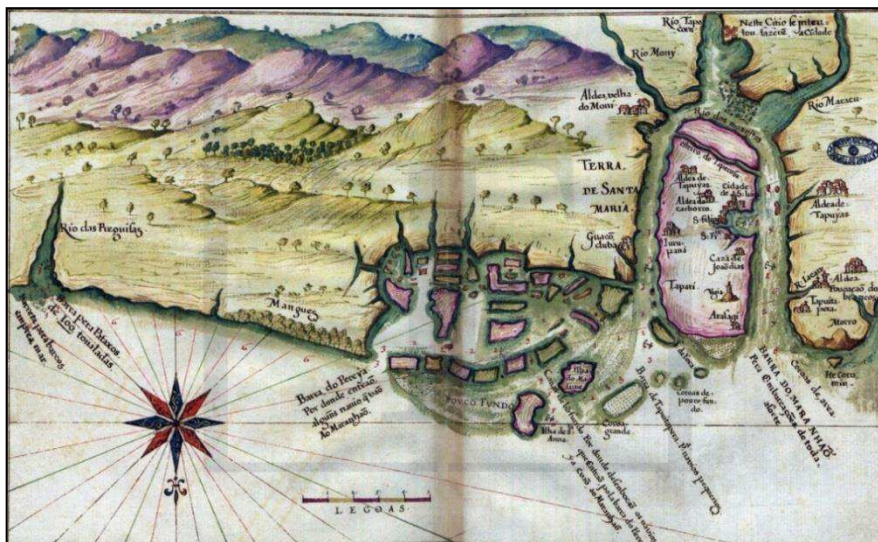
CAPÍTULO 2 - UMA PROPOSTA DE PERIODIZAÇÃO PARA A ILHA DO MARANHÃO: do fato urbano ludovicense à dinâmica socioterritorial e habitacional de Paço do Lumiar

Ainda que o foco de nossa pesquisa seja o município de Paço do Lumiar, o modo como o fato urbano (GEIGER, 1963) se manifestou ao longo do tempo no território da Ilha do Maranhão por meio de uma dinâmica nucleada a partir de São Luís implica que iniciemos nossa abordagem tratando da capital maranhense.

2.1 Da gênese urbana ludovicense ao meio técnico-científico-informacional: habitação e desigualdade socioterritorial

Fundada pelos Franceses no ano de 1612 e tomada pelos portugueses três anos depois (MEIRELES, 2012), São Luís (Figura 2), em um processo articulado à criação de uma série de desigualdades socioterritoriais, passou por vagas de modernizações associadas ao seu crescimento econômico e produtivo, durante os séculos XVIII e XIX, chegando a ser considerada a quarta cidade do país em 1822, apresentando uma população de 20.000 habitantes na década de 1820 (FERREIRA, 2014).

Figura 2 - Mapa da costa oriental do Maranhão em 1640 com representação da cidade de São Luís



Fonte: Atlas de João Teixeira Albernaz de 1640, Torre do Tombo, Lisboa³.

³ Disponível em <http://www.historia-brasil.com/mapas/atlas-1640.htm>.

Entre os Séculos XVIII e XIX, a população de São Luís cresceu de 17.000 habitantes (fins do século XVIII) para 31.604 habitantes (ano de 1872). Nesse período, a economia da capital maranhense se consolidou baseada em um sofisticado comércio, tendo mercados e lojas tradicionais vendendo majoritariamente artigos importados, como tecidos finos, louças de porcelana pura, pratarias, móveis e artigos decorativos (DINIZ, 2017). Tratou-se do íterim no qual a cidade parte do processo de urbanização brasileira indicativo de um “país arquipélago”⁴ (SANTOS, 1993), transformou-se em um importante centro comercial, lugar para onde convergiam produtos importados da Europa, e a partir de onde, por meio do porto da Praia Grande⁵, produtos cultivados no Maranhão (algodão, arroz, cana-de-açúcar e couros) seguiam para exportação (FERREIRA, 2014).

Entre os anos de 1758 e meados dos anos 1860, o movimento anual de navios atracados no porto de São Luís, passou de dois a três, para cem a cento e cinquenta (REIS; CALDEIRAS, 1974 *apud* FERREIRA, 2014). Tal fato, estimulador do dinamismo econômico ludovicense, implicou em melhorias urbanas na capital maranhense, tais quais construções (residenciais, públicas e comerciais), logradouros públicos, iluminação à base de gás hidrogênio, abastecimento de água por chafariz, bondes.

Tal contexto articulou-se à ação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, a qual viria a “efetivar as condições do padrão de acumulação referente ao setor da economia exportadora algodoeira”, possibilitando “a reprodução do capital e da força de trabalho” (IDEM, p. 32).

Para manter e impulsionar atividades comerciais e mercantis, seja por meio da produção açucareira, seja por meio do mercado de escravos, o Estado, do século XVII ao XIX, atuava como um agente modernizador. Neste contexto “evidenciam-se, pois, os interesses comuns que articulam o Estado e os detentores de capital; o primeiro precisa organizar e estruturar a cidade; para tanto, viabiliza as condições necessárias para a ação do segundo (reprodução) e, assim, ambos auferem benefícios” (FERREIRA, 2014, p. 31).

Tais usos do território ludovicense revelam agentes e intencionalidades determinadas, implicadas no processo de modernização da urbe.

⁴ O “país arquipélago” (SANTOS, 1993) se refere ao momento no qual os núcleos urbanos pouco se articulam, submetidos a lógicas externas. Eram como que ilhas isoladas, onde cada núcleo era uma unidade descontínua, não existia unidade entre as partes.

⁵ Localizado na Baía de São Marcos, nas margens do centro histórico ludovicense, o Porto da Praia Grande, ou Cais da consagração foi um fixo importante para a economia agroexportadora e mercantilista do Maranhão. Operou entre os anos desde o século XVII até meados do século XX, quando ficou inativo devido assoreamento do leito do rio Anil (FERREIRA, 2014; LOPES, 2016).

Vale destacar que no período supracitado (século XVII ao XIX) o território nacional vivia uma organização política e territorial bastante distinta da atual, levando em consideração: o Brasil Colônia (servindo aos interesses da coroa portuguesa e do sistema colonialista europeu) e o Brasil Império (centralizador do poder, servindo aos interesses dos burgueses do Brasil e de Portugal).

Nessa via, os investimentos urbanos e os projetos de embelezamento da capital maranhense deixavam nítidos os problemas de desigualdade socioterritorial abrigados na cidade. As melhorias urbanas atingiam somente as áreas da Praia Grande aonde residia e trabalhava a elite ludovicense (brancos de origem portuguesa), enquanto os mais pobres (negros e índios), em sua grande maioria negros, eram afastados para áreas mais longínquas do centro (Vilas de Vinhais e de Paço do Lumiar, e na aldeia de São Jose), expulsos pelo próprio Estado que temia que as casas cobertas de palha enfeiassem o território da elite (FEITOSA, 2016).

Em meio a esse contexto de modernização desigual no núcleo urbano da Ilha do Maranhão, no Século XVIII surgiu a Vila de Paço do Lumiar. Originada a partir da povoação na fazenda Anindeba, pertencente a Pedro Dias e a sua mulher Apolônia Bustamante, a área viria a ser doada por escritura pública para o jurista Luís Figueira (MARANHÃO, 1997).

Em relação aos agentes envolvidos no uso do território em Paço do Lumiar durante o seu povoamento inicial, Marques (2008, p. 779) destaca que, quando o Governador Francisco Coelho de Carvalho chegou à capital da província do Maranhão, o Jesuíta Luís Figueira já possuía uma légua de terra no sítio chamado Anindeba, por onde se inicia o processo de ocupação do território que hoje se constitui o município de Paço do Lumiar, a partir da vila de mesmo nome, que por escritura pública lhe fora doado por Pedro Dias e por sua mulher, em virtude da Carta Régia de 11 de junho de 1761.

O governador Joaquim de Melo e Póvoas, acompanhado do ouvidor provedor da Fazenda Real e dos oficiais maiores do regimento, que estava de guarnição, a ergueu à categoria de vila com denominação de Paço do Lumiar, no ano de 1762. Essa denominação foi escolhida em homenagem a uma localidade de Portugal, que muito se assemelhava a este sítio, conhecido por ser aprazível e agradável, devido as belezas naturais do lugar (MARQUES, 2008).

Ainda segundo Marques (2008, p. 779), quando da criação da Vila de Paço do Lumiar, a área circunvizinha à fazenda Anindeba já era ocupada por um considerável contingente de homens brancos. Tais agentes, por convite do governador, construiriam as primeiras casas, que passariam a compor a nova câmara.

Em um movimento de povoamento inicial da urbe, todavia alijadas de uma posição diretiva, foram mandadas para a região da Vila Paço do Lumiar algumas famílias de índios e

negros forros que haviam sobrado das repartições, depois da lei de 6 de junho de 1755⁶, publicada na capitania do Maranhão em 30 de junho de 1757, em junta das missões.

Naquele período, a cidade de São Luís já se configurava como centro da dinâmica econômica da Ilha do Maranhão, e do estado como um todo, tendo fluxos materiais e imateriais (culturais e políticos), que viriam interferir fortemente em Paço do Lumiar nos séculos seguintes. As articulações primárias entre a capital maranhense e os núcleos secundários aprofundar-se-iam apenas em um subperíodo posterior, iniciado aproximadamente na segunda metade do Século XIX, marcado pelo primeiro impulso industrial ludovicense, em meio à crise da economia agroexportadora local.

Ao longo da segunda metade do século XIX em um contexto nacional de afirmação de formas capitalistas de “produção, trabalho, intercâmbio, consumo...” (SANTOS, 1993 [2002], p. 29) as exportações maranhenses, especialmente de açúcar, arroz e algodão, gradualmente declinaram. Comprometeu-se, assim, a força motriz da economia do estado, um dos fatos que implicou no afluxo de moradores do campo para a capital, e na consequente adoção de novas estratégias de desenvolvimento por parte do Estado.

Nesse contexto de crise da economia agroexportadora, o capital acumulado em São Luís foi redirecionado para o delineamento de sua industrialização (FERREIRA, 2014). A chegada de uma massa de trabalhadores para a cidade resulta no aprofundamento do processo de periferização, colocando em relevo a precariedade atrelada à questão habitacional vivida por considerável parcela dos ludovicenses.

Segundo Feitosa (2016), deve-se destacar dois fatores de suma importância para o adensamento populacional em São Luís após a década de 1870: a) o conflito da balaiada⁷ que expulsou muitas famílias do interior do estado para a capital; b) a crise da lavoura algodoeira, que resultou na falência de fazendeiros do setor, os quais partiram definitivamente com suas famílias para a capital São Luís.

O adensamento populacional da cidade de São Luís, que passava dos 30.000 habitantes em 1872, culminou em intervenção do governo sobre os usos dos terrenos em volta do centro (Praia Grande), determinando os padrões de construções das casas, em consonância com o projeto de embelezamento da cidade, que proibia “no seu perímetro urbano a construção

⁶ Esta lei restituiu a liberdade aos índios do Pará e do Maranhão.

⁷ Conflito popular ocorrido entre os anos de 1838 e 1841 com manifestações concentradas principalmente no leste do Maranhão. As camadas sociais marginalizadas manifestaram-se diante das condições de pobreza, somada a tensões políticas que tinham como protagonistas os fazendeiros. No campo político, dois grupos se polarizavam: os Bem-te-vis liberais que apoiavam a revolta popular; e os Cabanos, conservadores se se opunham aos balaios (JANOTTI, 2005).

de casas cobertas de palha” (IDEM, p. 18), expulsando os mais pobres para áreas mais distantes e sem assistência de serviços como iluminação pública.

Não por acaso, como bem lembra Maricato (2011, p. 22) “o crescimento urbano sempre se deu com exclusão social, desde a emergência do trabalhador livre na sociedade brasileira, que é quando as cidades tendem a ganhar nova dimensão e tem início o problema da habitação”, sendo este um dos problemas mais graves que atinge especialmente as áreas urbanas do país, incluindo São Luís.

Ao final do século XIX temos um cenário de declínio econômico pela baixa nas exportações de algodão, arroz e cana-de-açúcar, e consequente diminuição de atividades no Porto de São Luís, graves desigualdades socioterritoriais, com a exclusão dos mais pobres da vivência de melhorias na cidade e a inserção da indústria fabril na economia local.

Nesse sentido, o aprofundamento do fato urbano ludovicense irradia-se para toda a Ilha do Maranhão, em um período caracterizado, entre outros, pela modernização do Caís da Consagração⁸ e pela instalação de fábricas de fiação de tecido, conforme pontua Ferreira (2014, p. 39):

O capital comercial, oriundo da economia agroexportadora que se encontrava em crise foi investido na atividade industrial, a partir de 1875 e assim, o Maranhão passava de agrícola a industrial, baseado na fiação de tecidos. Com efeito, verificou-se a conformação de um novo padrão de acumulação, o industrial, que culminou na modificação da função da capital maranhense, a qual passou de administrativo-mercantil para industrial

O incremento da instalação das unidades fabris em São Luís no período entre o fim do século XIX e início do século XX, corroborou para o espraiamento da mancha urbana, abrangendo a região do Anil e entorno, situada à leste do núcleo urbano original, constituída por um conjunto de bairros operários, a saber: Diamante, Fabril, Liberdade, Vila Passos, Monte Castelo, Jordoa, João Paulo, Túnel do Sacavém, Filipinho, Outeiro da Cruz, Cutim e Anil (MATOS 2014 apud FEITOSA 2016).

A esse termo, destaca-se a instalação de uma linha de bonde conectando o centro e as periferias de São Luís, em um itinerário passando por fábricas tais quais a Companhia de Fiação e Tecidos Maranhenses (localizada na Camboa), a Fabril Maranhense (Vila Passos e Areal), a Fiação e Tecidos Cânhamo (atual CEPRAMA, localizada no bairro Madre Deus), a Fiação e Tecelagem São Luís (com unidades nos bairros de São Pantaleão, Madre Deus, Goiabal e na Lira), e a Fiação e Tecidos do Rio Anil, instalada em 1893, dando origem ao bairro Anil (FERREIRA, 2014).

⁸ Também chamado de Porto da Praia Grande ou Porto de São Luís.

Nesse viés, Feitosa (2016, p. 24) explica que:

As unidades fabris que estavam sendo implantadas em São Luís propositadamente foram construídas em zonas suburbanas, permitia-se o desenvolvimento e a ocupação de áreas até então bucólicas, para tornarem-se bairros, estimulando o comércio, a especulação imobiliária e conseqüentemente a destruição do meio ambiente, favorecendo o surgimento de periferias e uma série de questões sociais.

Dessa maneira, no final do Século XIX toma corpo em São Luís um processo associando aumento da população, um relativo crescimento da economia local, melhoramentos urbanos e o espraiamento de fluxos para além da capital, perpassando outras áreas da Ilha do Maranhão (IDEM, 2016). Como resultado desse processo, marcado pela ação do Estado e das corporações, valorizam-se terras em especial em São José de Ribamar e em Paço do Lumiar.

A saber, o que atualmente corresponde aos limites territoriais do município de Paço do Lumiar, foi anexado ao município de São Luís pelo decreto estadual nº 47 de 1931. Em divisão administrativa referente ao ano de 1933, Paço do Lumiar é inserido ao distrito do município de São Luís.

Pelo decreto-lei estadual nº 159, de 1938, o distrito de São Luís foi extinto e o território de Paço do Lumiar foi anexado ao distrito de São José de Ribamar (IBGE, 2010). Quando finalmente foi instalado, o município de Paço do Lumiar tinha área de 185,3 km², mas teve sua extensão territorial reduzida quando parte de seu território foi desmembrado pela Lei nº. 6.132/94, que criou o município de Raposa.

As duas primeiras décadas do século XX foram marcadas pelo declínio e ascensão de duas forças importantíssimas para a economia maranhense, respectivamente, as fábricas têxteis e as importações de babaçu. Sobre a fase do babaçu, MARANHÃO (2019, p. 29) esclarece que:

Ante a relevância do babaçu na década de 1920, cujas áreas de produção abrangiam os interflúvios do Pindaré, Mearim, Itapecuru e Munim, configurou-se um ciclo em que São Luís continuou tendo proeminência enquanto área em que era exercido o poder político e a função portuária, o que se prolongou até meados de 1950 quando novas oleaginosas foram colocadas no mercado nacional e internacional. Nesse ínterim, a Estrada de Ferro São Luís-Teresina (inaugurada em 1921) possibilitou o acesso ao Maranhão, e particularmente à bacia do Itapecuru em que seu traçado predominava, de imigrantes nordestinos que fugiam da seca.

A Estrada de Ferro São Luís-Teresina é uma via que representava bem o momento econômico pelo qual o país passava. Tratava-se de um período de integração nacional que se estendia do início do século XX até a década de 1940. Dessa forma, “rompia-se a regência do tempo ‘natural’ para ceder lugar a um novo mosaico: um tempo lento para dentro do território que se associava com um tempo rápido para fora. Este se encarnava nos portos, nas ferrovias, no telégrafo e na produção mecanizada” (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 37).

A integração nacional é extremamente importante para a consumação do fenômeno da urbanização, pois “enquanto o território não é unificado pelos transportes, pela comunicação e pelo mercado, a urbanização não se torna um fenômeno generalizado sobre o espaço nacional” (SANTOS 2009 [1993], p. 65). Neste sentido, a disseminação de meios de comunicação, como o rádio na época, também foram peça chave para a consolidação dos aspectos urbanos.

No período entre as décadas de 1950 e 1960, o declínio das exportações de babaçu resulta em grave crise econômica na capital do estado. Nesse contexto, o movimento do porto da Praia Grande se reduz substancialmente e a área nobre da cidade, concentrada no bairro Praia Grande, entra em decadência.

Nesse contexto, novos rumos de ocupação são viabilizados e novas regiões foram inseridas no roteiro econômico local. No fim da década de 1960, o avanço da mancha urbana na Ilha de São Luís deixa de ser retilíneo e passa a ocorrer em polos diversos (MARANHÃO, 2019).

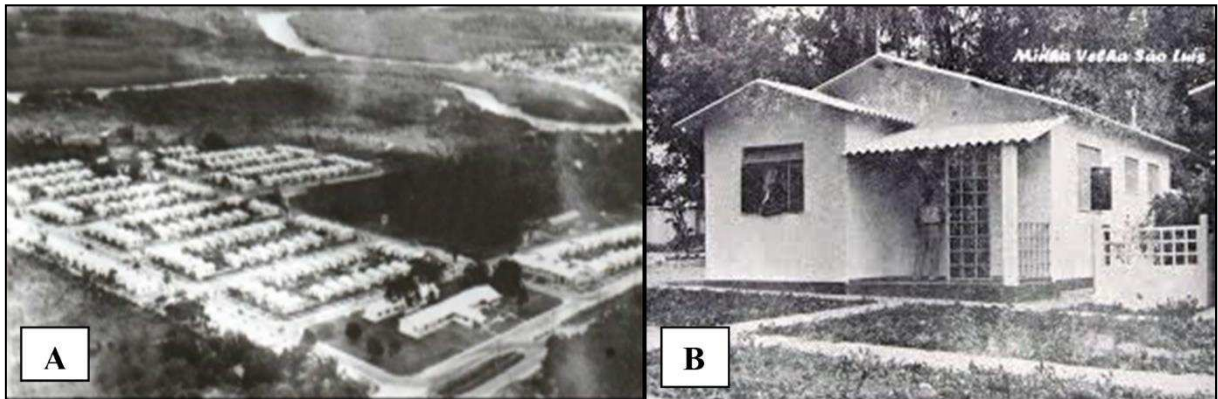
Muito da dispersão da mancha urbana em São Luís deve-se aos empreendimentos habitacionais, como o Filipinho, que se fortaleceram e passaram a ser responsáveis pelo desenvolvimento de áreas antes fora do eixo de crescimento urbano no formato retilíneo, com o novo formato, as ocupações passam a ocorrer com base na instalação de conjuntos habitacionais, espraiando-se a partir deles.

A partir de 1953 o poder público do Maranhão, seguindo uma tendência já vigente em outras cidades do país, começou a colocar em prática políticas habitacionais para assalariados. Grande parte da população - os mais pobres - não foi contemplada com o programa por não alcançarem exigências requeridas, como a renda comprovada, por exemplo. Tais ações do Estado implicaram para que, ao longo do tempo, cada vez mais os conjuntos habitacionais viessem a se tornar uma forma espacial característica da configuração territorial da Ilha do Maranhão, com marcante presença de desigualdade socioeconômica.

Gênese desse processo, construiu-se, por meio do Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Comerciantes (IAPC), o conjunto Filipinho (Figura 3), localizado no então caminho grande⁹ que ligava a Praia Grande até o Cutim. O conjunto foi entregue com 320 unidades, o primeiro de muitos conjuntos habitacionais construídos para tentar mitigar os sérios problemas habitacionais de São Luís.

⁹ Hoje Avenida João Pessoa.

Figura 3 - Em A, uma foto aérea do conjunto habitacional Filipinho; em B, o modelo das residências do conjunto



Fonte: IBGE Cidades.

Dando continuidade a esse processo, a expansão urbana na capital do estado, se ampliou por meio da instalação de outros conjuntos habitacionais através do Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Bancários (IAPB) e do Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Servidores do Estado (IPASE). Pelo IAPB foram construídos 48 apartamentos na região do centro de São Luís, e pelo IPASE, no conjunto de mesmo nome, localizado entre os bairros do Vinhais e da Alemanha, foram entregues 536 unidades habitacionais (FERREIRA, 2014).

Contudo, a crise econômica associada à ausência de políticas públicas que contemplassem a parcela mais pobre da população implicou no aumento da desigualdade socioterritorial na Ilha do Maranhão, fenômeno manifesto, entre outros, por meio do crescimento de áreas de habitação precária (DINIZ, 2017).

Desse modo, por exemplo, aumenta o número de palafitas construídas ao longo das margens dos rios Bacanga e Anil, habitadas por uma população de maioria negra que, com o fim da escravatura, fora absorvida como mão de obra barata nas indústrias têxteis, e que, logo, frente ao fechamento dessas, encontravam-se em situação de miséria e desamparo.

Na década de 1960 os temas voltados a habitação passaram a ter mais visibilidade nas políticas públicas nacionais e “foi com o Banco Nacional da Habitação (BNH) integrado ao Sistema Financeiro da Habitação (SFH), criados pelo regime militar a partir de 1964, que as cidades brasileiras passaram a ocupar o centro de uma política destinada a mudar seu padrão de produção” (MARICATO, 2011, p. 20). No Maranhão uma das ações voltadas ao tema habitacional foi a implantação da Companhia de Habitação Popular do Maranhão (COHAB-MA) em 1966, um marco para crescimento urbano na Ilha.

Com a ação da COHAB-MA, associada ao SFH e ao BNH, houve aumento do poder de atratividade da capital maranhense e inúmeros novos conjuntos habitacionais foram

construídos num intervalo de quinze anos, com foco nos trabalhadores assalariados (DINIZ, 2017). As políticas de habitação transformaram-se em um fator preponderante na construção do fato urbano da Ilha, pois, a partir destas instalações habitacionais, novas dinâmicas foram impressas ao território e novos fluxos são gerados (FERREIRA, 2014).

Fazendo um apanhado do que foi discutido até aqui, dentro da periodização alcançada, foram destacados eventos e processos importantes para a compreensão do uso do território da Ilha do Maranhão. Estes foram subdivididos em quatro setores: economia (Quadro 1), urbanização (Quadro 2), população (Quadro 3) e habitação (Quadro 4). Desta forma, podemos visualizar de forma mais clara o período e os processos desenvolvidos.

Quadro 1 - Ilha do Maranhão: periodização e setor de economia

PERÍODO	ECONOMIA
Séc. XVII e XVIII	Comércio sofisticado
Séc. XVIII - 1860	Exportação agrícola (algodão) - Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão
Fim do séc. XIX a meados do séc. XX	Fábricas têxteis
1920 – 1960	Exportações de babaçu

Fonte dos dados: Ferreira, 2014; Lopes, 2016; Diniz, 2017. Elaborado pela autora.

Quadro 2 - Ilha do Maranhão: periodização e setor de urbanização

PERÍODO	URBANIZAÇÃO
Séc. XVIII e XIX	Logradouros públicos, iluminação à base de gás hidrogênio, abastecimento de água por chafariz, bondes.
Séc. XVIII e XIX	Crescimento retilíneo.
Fim do séc. XIX a meados do séc. XX	Caminho grande (Avenida João Pessoa)
1920 – 1960	Linha de bonde conectando o centro e as periferias de São Luís.
1950 – 1960	Decadência da área nobre (Praia Grande), dissolvendo sua concentração naquela área
1960	Espraiamento da mancha urbana; Especulação imobiliária

Fonte dos dados: Ferreira, 2014; Lopes, 2016; Diniz, 2017. Elaborado pela autora.

Quadro 3 - Ilha do Maranhão: periodização e população

PERÍODO	POPULAÇÃO
1612 – Fim do séc. XVIII	17.000 habitantes
1800 – 1820	20.000 habitantes
1821 – 1872	31.604 habitantes
1873 – 1940	85.583 habitantes
1931 – 1960	158.292 habitantes

Fonte dos dados: Ferreira, 2014; Lopes, 2016; Diniz, 2017. Elaborado pela autora.

Quadro 4 - Ilha do Maranhão: periodização e habitação

PERÍODO	HABITAÇÃO
Séc. XVII – XIX	Construções de alto padrão (imitando as portuguesas), constituição do centro histórico; Criação do primeiro bairro Praia Grande.
Séc. XIX	Processo de periferização, pelo projeto de embelezamento da cidade afastando as moradias mais simples para fora do centro.
Fim do séc. XIX – início do séc. XX	Aprofundamento do processo de periferização pelo adensamento populacional
Séc. XX	Bairros operários - Diamante, Fabril, Liberdade, Vila Passos, Monte Castelo, Jordoá, João Paulo, Túnel do Sacavém, Filipinho, Outeiro da Cruz, Cutim e Anil; Especulação imobiliária
1950 – 1970	Políticas habitacionais nacionais e locais – construções a partir dos institutos de pensionistas e servidores
1960	Criação do BNH, SFH e COHAB-MA

Fonte dos dados: Ferreira, 2014; Lopes, 2016; Diniz, 2017. Elaborado pela autora.

O espraiamento da mancha urbana na Ilha do Maranhão ganhou impulso na década de 1970 com a implantação do polo industrial de São Luís¹⁰, o qual, a partir de programas federais de desenvolvimento/modernização, trazia atrelado o discurso do incremento econômico de cidades de porte intermediário, como São Luís. Tratou-se sim de fato atrativo para pessoas do interior do estado e de outras unidades federativas, que em São Luís vislumbravam emprego e melhores condições de vida (DINIZ, 2017).

¹⁰Localizado na área Itaqui-Bacanga. Tem como principais indústrias a Vale, a ALUMAR e a Usina Siderúrgica - SIDERBRÁS. A indústria ganha força em São Luís a partir de programas federais como o Programa de Corredores de Exportação e o Programa Grande Carajás (FERREIRA, 2014).

A implantação das indústrias expandiu os fluxos de mercadorias e de pessoas, as demandas cada vez mais crescentes por mão de obra aceleraram o processo de crescimento populacional¹¹ na Ilha do Maranhão, irradiado a partir da cidade de São Luís, mas cujos efeitos se tornaram irreversíveis para os demais municípios¹² que a compõem, esse período foi marcado pelo alto índice de êxodo rural e pelos traços da modernização que alcançava todo o país, este último, tema de nosso próximo item.

2.2 Modernização e metropolização: novos fluxos e espraiamento da mancha urbana no período de 1970 a 2000

A modernização possui um vínculo muito forte com a industrialização, pois o conceito do ser moderno disseminou-se intensamente com a mecanização do território. Ligado ao conceito de modernidade está ainda a noção de urbano, fenômeno que se espraia com a sociedade urbana, tendo a cidade como forma espacial sustentadora (SPÓSITO, 2000).

A esse termo, afirma Santos (2013 [1994] p. 68):

[...] não há uma única modernidade, existem modernidades em sucessão, que formam e desmancham períodos [...] o que existem são modernizações sucessivas, que de um lado nos dão, vistas de fora, gerações de cidades, padrões de urbanização; e, vistas de dentro, padrões urbanos, formas de organização espacial, já que cada periodização, trazendo formas próprias de arrumação das variáveis, permite reconhecer um processo histórico mais geral, não importa onde estivermos

Partindo dessas premissas, investigamos as relações entre modernizações e urbanização em São Luís, abordando o modo como essa problemática se relaciona com o uso do território em Paço do Lumiar. Nosso recorte temporal se inicia com os anos 1970, momento da difusão do meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 1993).

Esta década foi importante para a produção do espaço urbano nacional, e conseqüentemente local também, pois foi nesse decênio que os índices de população urbana e rural começaram a se equiparar, embora no nordeste, e mais especificamente no Maranhão, essa equiparação só tenha ocorrido a partir da década de 1990.

Com o aumento dos fluxos impulsionados pela construção de novas vias e portos, se amplia também o consumo, tanto material (eletrodomésticos) como imaterial (ideias, lazer, informações, educação), nesse momento o fato urbano não se apresenta apenas nos objetos geográficos, mas está interiorizado como um modo de vida (SANTOS 1993 [2009]).

Em São Luís essas transformações materializaram-se com a implantação do polo industrial, de vias de acesso que possibilitaram a expansão da mancha urbana (Ponte

¹¹Nesse período o quantitativo populacional sai de 265.486 na década de 1970 para 449.433 em 1980.

¹² Dados a este respeito serão trazidos no próximo item.

Governador José Sarney e Newton Bello, Barragem do Bacanga) e do Porto do Itaqui. No período, a nova forma de consumo foi materializada com a instalação de shoppings centers¹³, pela substituição de áreas residenciais por áreas comerciais e por um novo conceito de moradia, os apartamentos (FERREIRA, 2002). Percebe-se uma redefinição no uso do solo da cidade com a inserção de novos fixos e fluxos na forma de usar o território (Quadro 5).

Quadro 5 - Os fixos e os consequentes fluxos estabelecidos na Ilha do Maranhão entre meados de 1965 e anos 2000

Período/Ano de implantação	Fixos	Fluxos
1980	Distrito industrial	Atratividade, economia, adensamento populacional
1968 - 1970	Ponte Newton Bello e Ponte Governador José Sarney	Novas áreas de ocupação, integração de áreas antes isoladas, especulação imobiliária
1970	Barragem do Bacanga	Novas áreas de ocupação, integração de áreas antes isoladas
1973	Porto do Itaqui	Fluxos comerciais, econômicos e populacionais
A partir de 1965	Moradias em forma de apartamentos	Consumo material e imaterial, especulação imobiliária, segregação socioterritorial
1965 - 2000	Conjuntos habitacionais	Espraiamento da mancha urbana, especulação imobiliária, segregação socioterritorial
1985	Shopping center	Consumo material e imaterial

Fonte dos dados: Ferreira, 2014; Lopes, 2016; Diniz, 2017. Elaborado pela autora.

A partir 1960, o país começa um processo de transformação no contingente de população rural e urbana. Já nas décadas seguintes, 1970 e 1980, o crescimento populacional urbano supera de forma acelerada os números rurais, havendo, em apenas dois decênios, uma

¹³Em maio de 1986 o primeiro shopping center foi instalado em São Luís, o Tropical Shopping, com 110 lojas, localizado no bairro Renascença, área nobre da capital, para onde a elite se deslocou após a desvalorização do centro histórico, antiga área nobre da São Luís colonial. Em 1990, foi inaugurado o Lusitana Shopping com 42 lojas, atualmente no espaço funciona o Tend Tudo Home Center. Na mesma década também foi inaugurado o Monumental Shopping (1995), o Colonial shopping (1995) que ganhou a denominação de “shopping popular” por se localizar no centro popular da capital, a Rua Grande. Ainda nessa mesma década mais dois shoppings foram construídos: o Távola Shopping (1996) e o São Luís Shopping (1999) ocupando uma área bruta de 32.000 m² com 180 lojas (FERREIRA, 2014).

inversão da população nacional de maioria rural para grande maioria urbana (SANTOS, 1993). Em números, a população urbana sai de 10.891.000 em 1940 para 52.905.000 em 1970.

Cabe ressaltar que o aumento da população urbana não ocorria de forma homogênea em todas as regiões do país. A região sudeste era a mais urbanizada, já a nordeste possuía menor índice de urbanização. Mas, de qualquer forma, “todas as áreas do país experimentam um revigoramento do seu processo de urbanização, ainda que em níveis e formas diferentes, graças às diversas modalidades do impacto da modernização sobre o território” (SANTOS, 1994 [2013], p. 132).

A década de 1970 também traz um importante marco para a história urbana do país: a metropolização do espaço. Para Lencioni (2017, p. 41), “a metropolização do espaço se constitui num processo socioespacial que transforma profundamente o território [...] em suma, a metropolização do espaço se constitui num processo socioespacial que metamorfoseia o território”. Como parte do processo de globalização no mundo, a metropolização incorporou ao território uma nova dinâmica e organização socioespacial.

O crescimento acelerado de grandes cidades e aglomerados urbanos, além do “rápido processo de conurbação e o aumento da intervenção do Estado nacional são responsáveis pelo surgimento das áreas metropolitanas no Brasil” (CLEMENTINO, 2016, p. 8). As primeiras regiões metropolitanas (RM) foram institucionalizadas pela Lei Complementar nº 14 de 1973 inserida na Política Urbana que começava a ser formulada. Esta definia condição de região metropolitana a oito aglomerações urbanas do país, a saber: São Paulo, Belo Horizonte, Salvador, Curitiba, Porto Alegre, Recife, Fortaleza e Belém. Em 1974, com a fusão dos estados da Guanabara e do Rio de Janeiro foi criada Região Metropolitana do Rio de Janeiro (IDEM).

Com intuito de promover desenvolvimento integrado das regiões urbanas de maior destaque no país, a institucionalização das RM's, era centralizado na instância federal, cabendo aos estados a criação de órgãos responsáveis pela gestão metropolitana, mas com um modelo único de planejamento para todas as RM's criadas. Cabe ressaltar que essas regiões eram crescentes, tanto em relação ao adensamento populacional, quanto nos investimentos públicos e privados até a década de 1980 (MOURA *et al.*, 2003, p. 01).

Como afirma Domingos (2009), a metropolização no Brasil teve dois momentos distintos e que representam fases dispare de desenvolvimento socioespacial. O primeiro seria aquele vivido na década de 1970, em que o foco estava sobre o processo de expansão industrial e a consolidação das metrópoles como *lócus* de tal processo. O segundo, seria marcado a partir da promulgação da Constituição Federal de 1988. Neste último, os estados passam a ter maior

Segundo Ferreira (2014, p. 52), as construções das novas pontes e vias contidas no Plano de Expansão da Cidade de São Luís “significou maiores possibilidades de se materializar a reprodução do espaço urbano e do capital, haja visto a valorização das terras”. Com isso, a elite se descentralizou, passando a ocupar áreas como Olho d’Água, São Francisco, Ponta d’Areia e São Marcos, bairros próximos a orla, enquanto outras localidades como Itaqui e Anjo da Guarda passaram a ser ocupadas por camadas mais populares. Todas essas áreas começaram a apresentar maior atratividade cooperando para a expansão de novas relações territoriais.

Do ponto de vista normativo, a inclusão de São Luís no Programa Nacional de Capitais e Cidades de Porte Médio – PNCCPM, implantado no período entre 1976 a 1983, foi um momento importantíssimo para a compreensão da atual conformação territorial de toda a Ilha do Maranhão, pois significou investimento econômico, geração de empregos, e, por fim, maior atratividade.

É importante destacar que a capital do Maranhão “havia sido escolhida para efeito de implantação de programas especiais, como o Programa de Corredores de Exportação (Porto do Itaqui, instalado em 1973) e o Programa Grande Carajás em que se sobressai o sistema norte da Vale, a usina siderúrgica (SEDERBRÁS) e o consócio de alumínio e alumina do Maranhão - ALUMAR”. Como consequência nota-se um incremento significativo na demografia local que vai de 32,15% no período de 1950 a 1960, para 69,29% entre 1970 a 1980 (FERREIRA, 2014, p. 62).

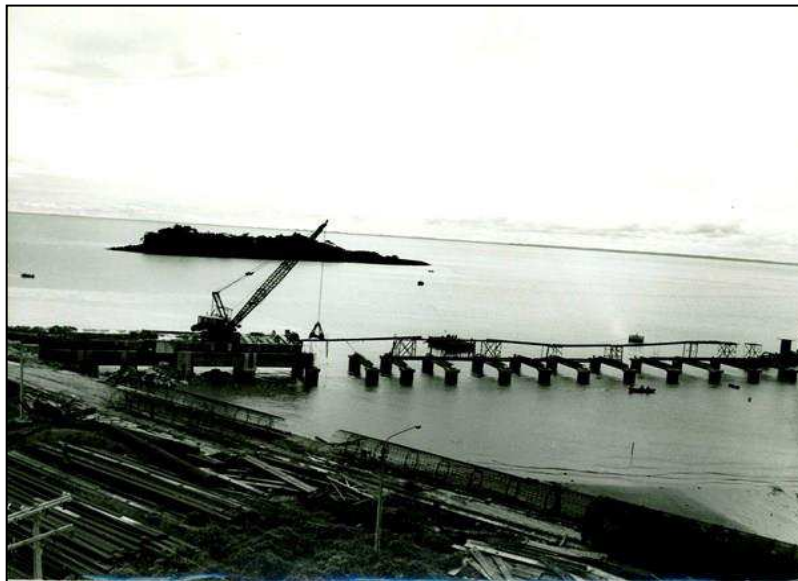
Empreendimentos como a Vale do Rio Doce, ALUMAR e a instalação de um distrito industrial, bem como as melhorias nos equipamentos urbanos e novos objetos urbanos, como a ponte Governador José Sarney (1970), que liga a Praia Grande ao bairro São Francisco (Figura 5) e a ponte Governador Newton Bello (1968), além da construção do Porto do Itaqui (1973) (Figura 6), atuaram como atrativos para a capital maranhense favorecendo sua expansão urbana.

Figura 5 - Ponte Governador José Sarney, década de 1970



Fonte: IBGE Cidades¹⁵.

Figura 6 - Porto do Itaqui no ano de 1974



Fonte: IBGE Cidades.¹⁶

O desenvolvimento urbano na Ilha do Maranhão dinamizado pela indústria implica no gradual aumento da segregação em virtude do uso da terra. Sobre a segregação trazida pelos novos objetos urbanos, Moreira e Diniz (2012, p. 11) esclarecem que:

¹⁵<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/sao-luis/historico>

¹⁶Idem

Junto com a introdução dos grandes complexos industriais (consórcio ALUMAR e Vale do Rio Doce) e portuário na cidade ajudaram na expansão de São Luís para novas áreas ociosas em uma tentativa de ocupar a cidade por completo, abrindo áreas periféricas ao centro administrativo e comercial da cidade. Desta forma, construir pontes e aterros sobre os rios Anil e Bacanga marcou a separação entre a velha área de ocupação da cidade (atual centro histórico) e as novas áreas de ocupação (eixo Anil e Itaqui Bacanga). Esses novos territórios fazem parte do projeto de modernização da cidade, ampliando e interligando vias, planejando áreas de condomínios de classe média alta.

A expansão da mancha urbana de São Luís, conforme coloca (MOREIRA; DINIZ, 2012), é imbuída de intencionalidades, planejadas pela especulação imobiliária classicista, localizada especialmente em áreas próximas a orla da cidade. Assim, as áreas próximas as praias e aquelas com atrativos comerciais possuem valores mais caros, e, conseqüentemente, são mais elitizadas e bem servidas de serviços públicos como iluminação, saneamento, asfaltamento, áreas de lazer e melhor acessibilidade. Às áreas mais distantes do centro são atribuídos valores mais baixos, sendo destinadas para pessoas com renda mais baixa.

A partir da década de 1980 o processo de industrialização da capital do Estado se consolidou com a instalação de macrossistemas técnicos ligados ao setor agromineral exportador. São Luís então passou por considerável crescimento populacional, saindo de um quantitativo de 449.433 habitantes em 1980 para 696.371 pessoas em 1991: um acréscimo de 246.933 indivíduos na capital do estado no período (FERREIRA, 2014, p. 86).

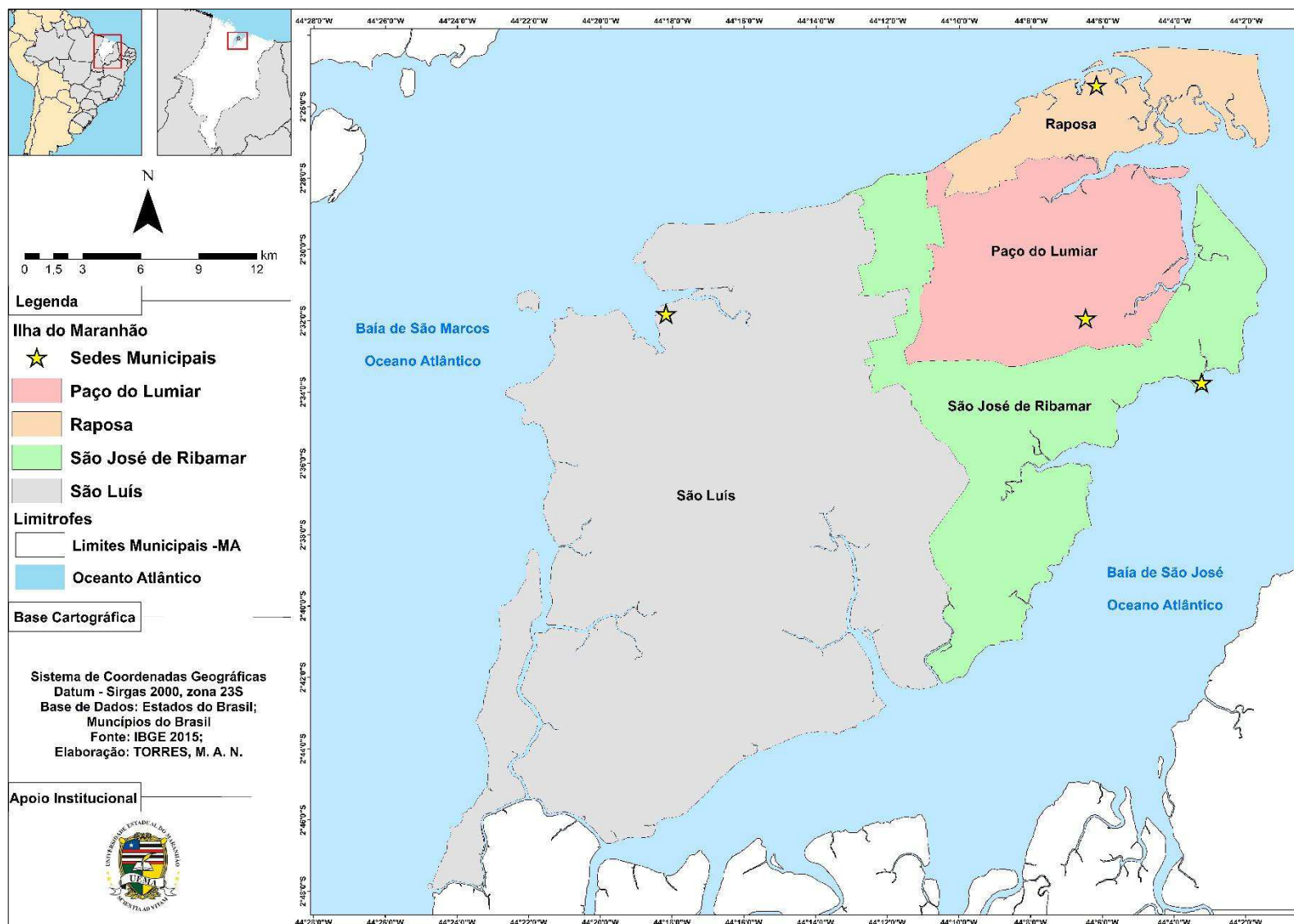
O adensamento populacional iniciado desde o início dos 1970, agravou os problemas habitacionais já existentes e a ocupação irregular de áreas aumentou, o que desencadeou vários outros problemas socioterritoriais associados ao acesso à moradia, bem como a outros bens e serviços essenciais à condição cidadã, tais como saúde, educação e segurança.

Nesse contexto se avolumaram as ocupações irregulares em várias regiões da cidade, destacam-se as palafitas às margens dos rios Bacanga e Anil, pois são símbolo de um cenário de desigualdade de direito ao acesso à cidade. Estas desigualdades urbanas em São Luís são condesadas desde que a “posse de uma renda monetária passou a ser pré-requisito para se ocupar e viver no espaço urbano” (FERREIRA, 2002, p. 31).

O rápido inchaço populacional - configurado por pessoas a procura de emprego e melhores condições de vida – a partir do advento de indústrias de desenvolvimento urbano, não foi devidamente envolvido por políticas habitacionais que contemplassem os seus direitos em usufruir da cidade com dignidade. O direito à moradia digna nesse cenário foi negada para a grande massa de trabalhadores que “constroem a cidade – concretamente – mas não podem consumi-la em sua plenitude (MOURA; ULTRAMARI, 1996, p. 43).

Essas mudanças no contexto urbano que ocorriam em São Luís, se projetaram para os demais municípios, a saber: Paço do Lumiar, São José de Ribamar e Raposa (Figura 7). Estes, por sua vez, passaram a iniciar suas próprias metamorfoses territoriais, experimentando as mudanças impostas pelos novos moldes da urbanização.

Figura 7 - Mapa de localização dos municípios da Ilha do Maranhão



Como nos coloca Moura e Ultramari (1996, p. 16) “Esse avizinhamento significa a coexistência de uma cidade, que exerce o papel de polo, com inúmeras outras que gravitam em torno daquela, ou seja, seus municípios vizinhos”. Nas áreas vizinhas se estabelecem a urbanização periférica, a qual vai além dos limites oficiais. Especialmente nos municípios de Paço do Lumiar e São José de Ribamar os reflexos do crescimento urbano chegaram pela construção de conjuntos habitacionais populares e dinâmico fluxo de relações socioeconômicas entre os municípios (DINIZ, 2017).

A partir das Cooperativas Habitacionais - COHABs - e bancos de fornecimento de crédito facilitado, como o Banco Nacional de Habitação - BNH, as construções de conjuntos habitacionais se intensificaram, sendo a COHAB-MA o principal instrumento local de operacionalização para as construções de conjuntos habitacionais entre os anos de 1971 e 1980 (Quadro 6), totalizando dezoito conjuntos apenas em São Luís. Deste total, as cooperativas foram responsáveis por dez (Ferreira, 2014).

Quadro 6 - Conjuntos habitacionais produzidos em São Luís entre os anos de 1971 e 1980

Ano de implantação	Entidade financiadora	Conjunto habitacional	Número de unidades
1971	Cohab	Sacavém	476
1973	Cohab	Radional	366
1975	Cooperativa	Cohama	700
1976	Cohab	Anil IV	1.111
1977	Cooperativa	Cohapa	41
1978	Cooperativa	Cohaserma	364
-	-	Cohapam	100
-	-	Cohajap	331*
-	-	Cohatrac I	875
-	-	Cohajoli	50
-	Cohab	Bequimão	1.190
-	-	Vinhais	1.627
-	-	Turú	767
1979	Cohab	Rio Anil	365
-	-	Angelim	654
-	Cooperativa	Coharev	160
-	-	Cohajapa	38
1980	Cooperativa	Cohafuma	482*
Total	-		9.697

Fonte dos dados: Adaptado de Ferreira, 2014.

Nota-se como o tecido urbano da Ilha do Maranhão se expandiu, ocupando novas áreas, constituindo novos núcleos de urbanização, uma vez que associadas aos conjuntos habitacionais são agregadas novas vias de acesso e equipamentos urbanos (escolas, hospitais, comércios). Ancoradas aos conjuntos planejados, ocupações irregulares circunvizinhas também

se expandiram no território. Esta é uma realidade encontrada em quase todos os conjuntos habitacionais instalados na Ilha do Maranhão.

Contrastando com a considerável criação de conjuntos habitacionais ao longo dos anos 1970, a partir da década de 1980, conforme aponta Ferreira (2014), tem-se uma diminuição nas construções habitacionais da COHAB-MA, que construiu apenas o conjunto Maiobão com 4.770 unidades, em área pertencente ao município de Paço do Lumiar, e o conjunto Cidade Operária com 7.500 unidades, este último situado no município de São Luís. Nesta década outros conjuntos habitacionais foram construídos pelo Instituto de Previdência do Estado do Maranhão- IPEM. Em nível nacional, neste período, houve uma diminuição no crescimento das metrópoles, porém, as cidades intermediárias, como São Luís, continuaram avançando e cresceram 4,8% ao ano, enquanto as primeiras cresceram 1,3% (MARICATO, 2011).

Neste período a população do município de Paço do Lumiar era considerado rural, com seu território formado majoritariamente por propriedades em formato de sítios, com terrenos amplos e arborizados, contexto no qual mesmo a sede do município ainda tinha feições rurais.

A cidade de São Luís, enquanto polo da urbanização da Ilha do Maranhão, avançou em seu processo de expansão urbana, alcançando o município de Paço do Lumiar, com a instalação do conjunto Maioba, conhecido como Maiobão, tornando o município atrativo para a instalação de outros residenciais.

No fim da década de 1980 entra em extinção o BNH após intensa contribuição para o espraiamento da mancha urbana na Ilha do Maranhão. A Caixa Econômica Federal - CEF, assumiu as atribuições do extinto banco, objetivando ampliar o poder de compra da classe de menor poder aquisitivo. As grandes cidades brasileiras têm seu território configurado a partir dessa lógica e continuam a se ampliar da mesma forma, seguindo os moldes capitalistas.

Mesmo com a construção de inúmeros conjuntos habitacionais, as cidades brasileiras cresceram mantendo diversos problemas habitacionais. Uma possível explicação está no fato dos programas habitacionais, até a década de 1980, abarcarem principalmente a população de classe média alta e alta, enquanto que a população mais carente, classe média baixa e baixa, ficavam de fora dos requisitos exigidos. Sendo assim, “somente 33,5% das unidades habitacionais financiadas pelo SFH ao longo da existência do BNH foram destinadas à habitação de interesse social” (BRASIL, 1999, p. 17). Ainda, segundo Brasil (1999), o Estado não entende como sendo de sua responsabilidade os problemas de *déficit* habitacional: tratar-se-ia de uma questão sob responsabilidade da própria sociedade, tendo o Estado um papel apenas de facilitador do processo.

No início dos anos 1990, devido à instabilidade financeira em que o país se encontrava, no governo Collor, houve uma estagnação na construção desses conjuntos habitacionais, embora o crescimento populacional nas cidades ainda continuasse ascendente. Isso gerou novamente o agravamento nos *déficits* habitacionais (Tabela 1), uma tendência observada em diversas capitais brasileiras, que igualmente passaram por acelerada urbanização sem adequada oferta de trabalho e moradia. A baixa na oferta de habitação contribuiu para o aumento das áreas de ocupação em todo o território da Ilha do Maranhão, a capital São Luís, por exemplo, que em 1991 contava com uma população total de 696.371, passou a um total de 870.028 no censo do ano 2000. Esse crescimento ocorreu também em Paço do Lumiar, como consequência do crescimento populacional em São Luís que passou a “empurrar” sua população para municípios vizinhos.

Tabela 1 - *Déficit* habitacional do Brasil, da região nordeste e do estado do Maranhão nas décadas de 1990 e de 2000

	Década de 1990			Década de 2000		
	Urbano	Rural	Total	Urbano	Rural	Total
Região Nordeste	1.165.942	1.148.991	2.314.933	1.703.071	902.733	2.605.804
Maranhão	152.334	431.636	583.970	250.659	323.472	574.131
Brasil	3.743.594	1.630.786	5.374.380	5.297.946	1.241.582	6.539.528

Fonte: Adaptado de Fundação João Pinheiro, 2001.

De acordo com os dados apresentados, notamos que para o caso específico do Maranhão, o número total do *déficit* habitacional entre os anos de 1991 e 2000 não variou muito, chegando a ter uma pequena queda, porém, quando analisamos os números nas áreas urbanas do estado, percebemos uma significativa elevação nos números dos *déficits*, significando uma concentração dos *déficits* nas zonas urbanas do estado.

Na segunda metade da década de 1990 houve uma retomada nos investimentos em programas habitacionais de responsabilidade do Ministério do Bem-Estar Social, cujos principais programas foram o Habitar-Brasil e Pró-moradia, ambos em parceria com os estados e os municípios. Nesses programas os projetos habitacionais eram enviados ao governo federal a fim de receber recursos financeiros.

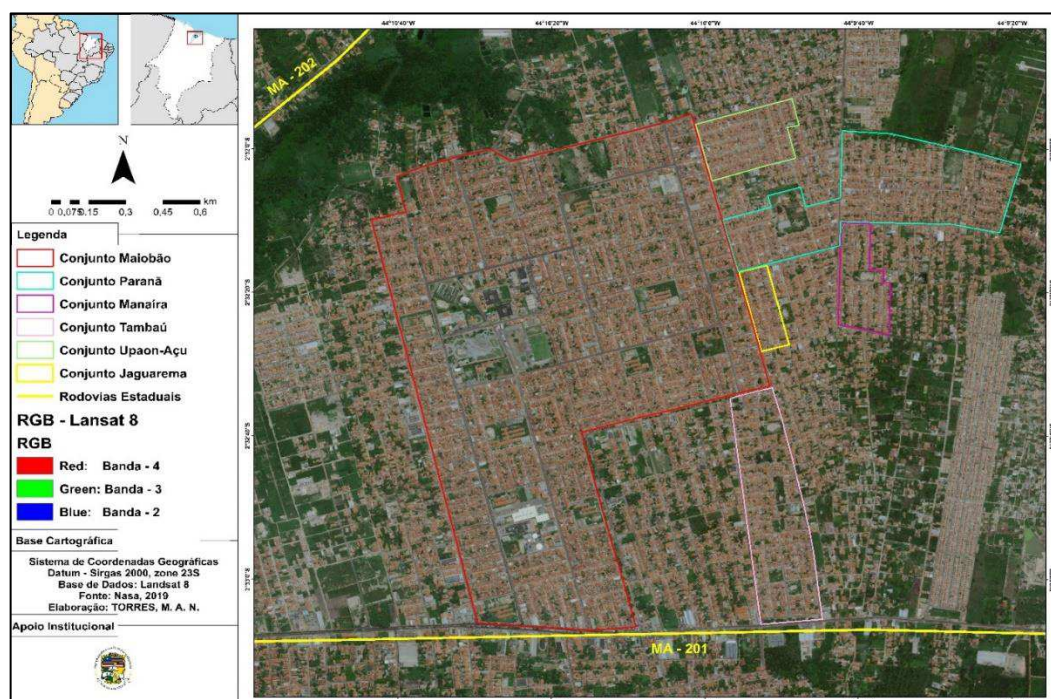
No Habitar-Brasil e no Pró-moradia o objetivo era o melhoramento de moradias já existentes, ocorrendo apenas em alguns casos a construção de novas moradias. Esses programas tinham caráter assistencialista atendendo a pessoas com faixa de renda de até cinco salários

mínimos (BRASIL, 1999). Dessa forma, iniciou o processo que culminaria com a criação do Programa Minha Casa, Minha Vida - PMCMV, pois a partir desta década as construções passaram a ser mais voltadas à camada populacional com menor poder aquisitivo, tendo a CEF como banco facilitador de financiamento para os mais pobres.

Outro programa habitacional que ampliou os investimentos no setor foram as cartas de crédito para pessoa física, mudando o foco de créditos que antes era direcionado para empresas construtoras. Esta nova estrutura de financiamento deu maior liberdade para o consumidor, que, neste programa, precisava ir a uma agência da Caixa Econômica Federal, comprovar que estava dentro da faixa alvo de renda familiar do programa (até doze salários mínimos) e não ser proprietário de nenhum outro imóvel, não podendo as prestações comprometerem mais de 30% de sua renda mensal (IPEA, 2013).

Na Ilha do Maranhão, como resultado dos programas Habitar-Brasil, Pró-Moradia, Carta de Crédito de Assistência a Entidades e mais recentemente o PMCMV, entre os anos de 1996 e 2012, foram construídas 733 unidades habitacionais (UH). Em Paço do Lumiar, neste período, impulsionada pela instalação do conjunto Maiobão (1982), acrescentou-se a construção de novos conjuntos habitacionais financiados pela CEF, como os conjuntos Jaguarema, Parana, Manaira, Tambaú e Upaon-Açu instalados entre os anos 1990 a 2005 (Figura 8) (FERREIRA, 2014).

Figura 8 - Delimitação do Maiobão e outros conjuntos habitacionais financiados pela CEF entre os anos 1996 e 2005 em Paço do Lumiar



A expansão de áreas urbanizadas, em escalas local e nacional, é, em parte atribuída também, ao aumento do número de regiões metropolitanas, que se deu principalmente em toda a década de 1990 (Quadro 7). Sem critérios e especificações bem definidas pela C.F., a criação de RM's ficou condicionada a critérios locais, que muitas vezes atendiam mais aos interesses político e de mercado, do que propriamente do planejamento integrado de regiões, sendo estas áreas, muitas vezes, desconectadas e desiguais. Nesse sentido, Lencioni (2017, p. 50) esclarece que “o processo de metropolização produz um grande aglomerado metropolitano difuso, desconcentrado e disperso, onde os mosaicos de espaços metropolizados se confundem com os espaços não metropolizados” e onde as desigualdades, contradições e conflitos são notórios.

Quadro 7 - Regiões Metropolitanas instaladas na década de 1990

Nome da RM	Legislação	Data da lei
Recife	Lei complementar 010	06/01/1994
Grande Vitória	Lei complementar 058	21/02/1995
Baixada Santista	Lei complementar 815	30/07/1996
Natal	Lei complementar 152	16/01/1997
Grande São Luís	Lei complementar 038	12/01/1998
Londrina	Lei complementar 081	17/06/1998
Maringá	Lei complementar 083	17/07/1998
Maceió	Lei complementar 018	19/11/1998
Vale do Aço	Lei complementar 051	30/12/1998
Goiânia	Lei complementar 27	30/12/1999

Fonte: Adaptado de ibge.gov.br

Os números crescentes demonstrados para a década de 1990 permaneceram em ascensão, chegando atualmente a 74 regiões metropolitanas no país. A Região Metropolitana da Grande São Luís - RMGSL, instituída pela Lei Complementar n° 038 de 1998, incluía, inicialmente apenas os quatro municípios que compõem a Ilha do Maranhão (São Luís, São José de Ribamar, Paço do Lumiar e Raposa), e tinha como principal objetivo traçar medidas que pudessem melhorar a integração desses municípios que possuíam fluxos considerável de pessoas e produtos (MOREIRA, 2013). Porém, o interesse por trás de todo o esforço de criação da RMGSL perpassava pelos ganhos econômicos a partir do mercado imobiliário.

Cabe ressaltar que na criação da RMGSL não foram esclarecidos critérios técnicos para sua instituição, já que a Ilha do Maranhão, não apresentava características básicas de

metrópole. Em relação às características dos espaços metropolizados, Lencioni (2017) destaca que estes são estreitamente ligados a cidade por meio de fluxos de pessoas, mercadorias e capitais, sendo esses fluxos intensos e permanentes, esses espaços também são caracterizados pela alta densidade demográfica.

Para a realidade brasileira, segundo IPEA (2013), teríamos dois tipos de região metropolitana: aquelas ligadas à espacialidade e ao processo socioespacial referente ao termo, a exemplo das RM's de São Paulo e do Rio de Janeiro; e o segundo tipo seriam aquelas referentes à institucionalidade, ligado ao político-institucional, onde suas definições fazem referência às normas, ou seja, a legislação, não tendo necessariamente uma realidade metropolitana, esse é o caso da Ilha do Maranhão à época da institucionalização da RMGSL.

A maior dificuldade que emergiu, e que ainda permanece, é justamente uma política de integração entre os municípios da RMGSL, uma vez que mesmo em seu primeiro formato, quando era integrada apenas pelos quatro municípios que compõem a Ilha, não havia uma incorporação dos territórios em planejamentos conjuntos. Como exemplo disso, podemos citar o fracasso da Gerência de Articulação e Desenvolvimento da Região Metropolitana, criada pela Lei Estadual nº7.878 de 2003, onde o objetivo era cuidar dos interesses em comum dos municípios integrantes da RMGSL, com pretensão de desenvolver projetos urbanos e políticas públicas para integração regional. Porém, teve sua extinção no ano seguinte através da Lei nº 8.104 de 23 de abril de 2004, demonstrando a dificuldade na gestão da RM.

Os municípios de São José de Ribamar e de Paço do Lumiar, que começaram a alocar a população de São Luís no fim da década de 1980 e década de 1990, justificado pelo discurso de saturação de áreas para construção de novos conjuntos habitacionais na capital do estado, passaram a representar a partir dos anos 2000, a principal zona de crescimento urbano da Ilha, pela oferta de estoque de terras e pela conurbação existente entre esses municípios. Para exemplificar, entre o período de 1991 e 2000 a taxa de crescimento da área urbana ao ano (a.a.) de Paço do Lumiar foi de 18,85%, São José de Ribamar somou 13,24% e São Luís 0,56% (MARANHÃO, 2019, p. 34).

Para Lencioni (2017, p. 50) “a dinâmica do processo de metropolização vai envolvendo áreas e modificando o mercado de terras, que passa, assim, por uma maior ‘valorização’, ou seja, por um aumento de seu preço [...] em geral, as terras mais distantes do núcleo metropolitano tendem a ter um preço menor de mercado”, esta situação cria para o mercado imobiliário uma condição ideal, onde é possível lucrar produzindo habitação para classes sociais com menor poder aquisitivo. Atrelado a isso tivemos a efetivação do maior programa habitacional do país o MCMV.

Com espaços mais valorizados e servidos de equipamentos urbanos como asfalto, transporte, escola e posto de saúde, surgiram inúmeras áreas de ocupação circunvizinhas a esses conjuntos habitacionais. Tal contexto resultou na reconfiguração do tecido urbano do município de Paço do Lumiar, cuja ocupação cresceu aceleradamente a partir da primeira década dos anos 2000, tornando este município a principal zona na Ilha do Maranhão para investimento de empresas imobiliárias.

O que se observa é que a Ilha do Maranhão passava pelo que Maricato (1996, p. 16) chamou de um “gigantesco movimento de construção de cidade”, contexto no qual “o território foi ocupado e foram construídas as condições para viver nesse espaço”. A partir desta nova condição urbana, novos processos, fixos e fluxos passaram a dinamizar o território, neste aspecto a metropolização tem papel de destaque por sistematizar e intensificar os fluxos.

Partindo do contexto dos conjuntos habitacionais, palavra chave da nossa análise, percebemos que a urbanização contemporânea acontece perpassando pelos setores financeiro e imobiliário. Estes setores se integram (LENCIONI, 2017, p. 53) e, a partir dos usos do território, transformam a terra em mercadoria, a mercadoria imobiliária. Dessa forma, o PMCMV é elemento importantíssimo para a compreensão do território materializado na Ilha do Maranhão, já que é o responsável pelo aumento significativo de suas áreas urbanas.

2.3 O PMCMV e a Ilha do Maranhão: uma análise do contexto político

Este subitem pretende analisar o contexto político e econômico do período em que foi efetivado o PMCMV, observando os diversos interesses e contradições que o cercam, tanto em nível mais amplo, quanto em nível local. Vale ressaltar que diversas discussões acerca da temática urbana, e em especial aquelas ligadas à habitação social, antecederam a efetivação do PMCMV, as quais ocorriam no Planalto Central desde o início dos anos 1990.

Nas discussões o ponto sensível era justamente direcionar as políticas habitacionais aos mais pobres, pautando moradia digna e acesso à cidade, além da descentralização do poder em esferas estadual e municipal, com participação popular nas decisões. Após longas discussões, foi aprovada em junho de 2005 a Lei N° 11.124 que criou o Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social – SNHIS, lei de iniciativa popular (FERREIRA *et al.*, 2019).

O SNHIS foi pensado na perspectiva de estabelecer uma política habitacional de longo prazo, e demonstrava preocupação com as diferentes realidades vividas em cada lugar, por isso o envolvimento das três instâncias de governo (federal, estadual e municipal). Com o SNHIS foi criado também o Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social – FNHIS, usando recursos públicos destinado ao novo projeto de política habitacional. Percebe-se, nas entrelinhas

um desejo de evitar que as decisões relacionadas a habitação social fossem deliberadas pelo mercado imobiliário, deixando-as a cargo do poder público.

Basicamente, o SNHIS foi constituído por “três principais instrumentos: i) um Fundo Nacional de Habitação (FNHIS) que centralizava os recursos orçamentários destinados à execução dos programas habitacionais de interesse social; ii) um Conselho Gestor do Fundo Nacional de Habitação (CGFNHIS); iii) um Plano Nacional de Habitação (que seria apresentado em 2009)” (NOBRE, 2018, p. 79).

A partir de 2008, já no segundo mandato do governo Lula, o país foi afetado por uma crise financeira internacional emergente nos Estados Unidos, e em meio a outros interesses políticos, como a atenuação de instabilidades e interesses eleitorais, o Programa Minha Casa, Minha Vida – PMCMV – foi lançado no ano de 2009 com meta inicial de construir 1 milhão de residências. O programa unia a urgência em reagir à crise financeira, por meio do setor de construção civil e a tentativa de diminuir o *déficit* habitacional que atinge principalmente a camada social mais pobre.

Há de se destacar aqui que o PMCMV foi e ainda é de grande importância para o país frente ao combate ao *déficit* habitacional, pois, a partir de tal programa, parte da camada popular conseguiu obter seu imóvel. Outro ponto positivo, sem dúvida, é a geração de empregos em vários níveis de qualificação no setor de construção civil, bem como a manutenção de níveis de renda e consumo. Mas, nosso olhar crítico se direciona para os muitos problemas que ainda permanecem nas etapas do PMCMV ocasionados pelos diferentes interesses envolvidos nos projetos.

Ao ser implementado, o PMCMV passa a ser o principal programa do setor habitacional, rompendo com o que havia sido proposto pelo Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social (SNHIS) e pelo Plano Nacional de Habitação (PLANHAB), demonstrando com isso uma prioridade maior no volume e na agilidade na produção de UH (AMORE, 2015; FERREIRA et. al, 2019).

Outro aspecto do PMCMV que se difere dos termos discutidos pelo SNHIS, é o protagonismo do setor privado nas decisões. Em suas atribuições, segundo Cardoso, Mello e Jaenisch, (2015, p. 74)

O setor privado passa, então, a ser o principal agente promotor da política, cabendo às empresas construtoras e incorporadoras a iniciativa de produzir, assim como o direito de tomar decisões referentes à escolha dos terrenos, tipologia do empreendimento, tecnologias construtivas, número de unidades, qualidade dos materiais, ou mesmo a faixa de renda à qual o empreendimento seria destinado.

No que se refere ao poder decisório das empresas de construção civil no processo de implementação dos conjuntos habitacionais do PMCMV, as críticas se direcionam com foco nos lucros, gerados principalmente na escolha das áreas para construção dos conjuntos, barateadas por se localizarem em áreas periféricas e mais afastadas da cidade. Nessas localidades encontram-se, especialmente construções de conjuntos habitacionais faixa 1 e 2.

Outro aspecto relativo à característica de alta produção do programa é a homogeneidade observada nas construções. As residências verticais ou horizontais, têm o mesmo padrão e não levam em consideração as particularidades de cada região, por exemplo, tipo de clima e diversidade familiar (número de pessoas por família), o que afeta diretamente a qualidade de vida dos moradores.

A ação e os interesses do setor privado acabam por ter grande importância na construção das cidades e na expansão urbana, já que a partir da escolha dos terrenos para instalação dos empreendimentos definem-se novas frentes de expansão da mancha urbana, devido a estes empreendimentos se localizarem quase sempre em áreas mais afastadas da cidade.

Um agente importante dentro do PMCMV é a CEF, considerada como gestora e operadora, com o papel de avaliar as propostas das construtoras, sendo responsável por negar, embargar ou conceder autorização para a construção do empreendimento, além de cumprir o papel de fiscalizar se os termos contratuais estão sendo cumpridos. Em uma análise mais profunda sobre o papel da CEF, Nobre (2018, p. 80) destaca que, o banco é um agente articulador de subespaços, sendo ele um “elo entre os poderes públicos executivos da União, estados e municípios e colaborou para a modernização institucional desses últimos entes federativos”.

O PMCMV iniciou atuando em linhas diferentes definidas pela faixa de renda das famílias, sendo essas faixas classificadas como 1, 2 e 3¹⁷.

A faixa 1 abrangia as famílias com renda até R\$ 1.600. Essa faixa corresponde a parcela da população onde se concentra maior *déficit* habitacional. A faixa 2 atendia ao público com renda familiar entre R\$ 1.600 a R\$ 3.275, e a faixa 3 atingia as pessoas com renda familiar de R\$ 3.275 a R\$ 4.300 ou R\$ 5.400 em regiões metropolitanas (IPEA, 2013).

¹⁷ Atualmente o programa conta com quatro faixas de atuação, em 2015 foi inserida a faixa 1,5 que, com valores atualizados contempla famílias com renda de até R\$ 2.600. Hoje a faixa 1 atende famílias com renda até R\$ 1.800, a faixa 2 beneficia as famílias com renda de até R\$ 4.000 e a faixa 3 são para famílias com renda bruta de até R\$ 7.000 (CAIXA, 2019).

As empresas interessadas na licitação para construir conjuntos habitacionais pelo PMCMV, devem seguir os seguintes trâmites: primeiro apresentam a proposta de projeto à CEF, financiadora bancária; no segundo momento, caso o projeto seja aprovado, a empresa inicia o trabalho de marketing e venda das unidades habitacionais (UH) na planta; apenas após alcançar um percentual de venda imposto pelo banco financiador, o contrato é fechado e as residências são finalmente construídas.

Dez anos após as primeiras construções, o PMCMV (2009-2019) foi avaliado. Destacando os impactos gerados a partir do programa, o Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR) lançou o Relatório Executivo – MDE em março de 2019. Avaliado sob aspecto econômico, o programa gerou renda de R\$ 1,812 milhão a cada R\$ 1 milhão de investimentos, além de arrecadação de 25,8% sobre o valor de obras e serviços. À União deve retornar 19% da arrecadação.

Sobre o quantitativo de UH construídas pelo PMCMV, o Relatório Executivo – MDE destacou que 40% das construções localizam-se na região Nordeste. Outro dado relevante é que nesta região as construções são majoritariamente da faixa 1. Em Paço do Lumiar, apenas na primeira fase (2009-2010), foram construídas 3.146 UH, todos na faixa 1 e 2. A evolução da mancha urbana no município chegou a 17,26% (2010), um dos quatro maiores índices do estado, mantendo-se assim também em 2017 com 16,36% de crescimento de mancha urbana (MARANHÃO, 2019; SILVA, 2013).

Neste contexto, nota-se que no último decênio houve uma intensa transformação socioterritorial, no sentido de que as construções se avolumaram em espaço de tempo muito curto. A velocidade com que os conjuntos habitacionais aparecem nos mapas é muito alta, ao mesmo tempo e velocidade as relações imateriais criadas no território agravam o processo.

É interessante notar os processos que se desenvolveram a partir da instituição do PMCMV. Nesse sentido, Nobre (2018, p. 91) nos propõe pensar esse Programa como “um *sistema de engenharia institucional* que resulta de uma sucessão de eventos e que é composto por um conjunto de agentes (públicos e privados), de técnicas e de normas”, considerando o que nos diz Santos (1991[1988], p. 79) ao afirmar que os *sistemas de engenharia* são “um conjunto de instrumentos de trabalho agregados à natureza e de outros instrumentos de trabalho que se localizam sobre estes, uma ordem criada para e pelo trabalho”, portanto, o PMCMV trouxe ao território nacional, considerando as particularidades, uma alteração significativa em seu contexto territorial.

A nível local, o PMCMV representou uma alta dinâmica no setor imobiliário, gerando emprego e alterando o desenho urbano da Ilha de São Luís. Apenas na primeira fase

do programa, foram construídos 18 conjuntos habitacionais distribuídos em três municípios: São Luís, Paço do Lumiar e São José de Ribamar. Entre os empreendimentos construídos neste primeiro período (2009-2010) podemos citar o Gran Village São Luís (Turu), Condomínio Infinity (COHAMA), Residencial Ponta Verde (São José de Ribamar) e La Belle Park (Paço do Lumiar). Somados os empreendimentos, “em São Luís o MCMV tornou-se responsável pela produção de 15.298 UH” (FERREIRA, 2014, p. 78).

Silva (2013) em análise da primeira etapa do PMCMV na Ilha do Maranhão, chama atenção para a espacialização dos conjuntos habitacionais localizados em São Luís, ressaltando a segregação configurada pelo preço da terra. Em suas contribuições, o referido autor destaca que, dos empreendimentos instalados no município de São Luís nos anos de 2009 e 2010, apenas um pertence a faixa 1 do programa, enquanto que as UH de faixa 2 e 3 são majoritárias na capital (8 empreendimentos faixa 2 e 4 empreendimentos faixa 3). Em contraponto, nos municípios de Paço do Lumiar e São Jose de Ribamar foram instalados cinco conjuntos habitacionais faixa 1.

Tomando as contribuições do autor supracitado, percebe-se claramente que a população com menor poder aquisitivo é empurrada para as periferias da cidade, em setores isolados e muitas vezes desprovidos de acesso a equipamentos urbanos, os quais nestas situações vão sendo conquistados a partir da resistência e reivindicação destas populações excluídas do direito ao acesso à cidade. Essa pressão popular, como nos coloca Levebvre (2001 [1968], p. 113) é necessária para o reconhecimento dos direitos da classe operária, ou seja, dos mais pobres, os quais são colocados às margens das normas.

A exclusão se dá a partir da imposição do valor da terra, indo de encontro com o discurso que encontramos no Relatório Habitar III, elaborado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, que diz que “todos os programas de habitação, incluindo o Programa de Aceleração do Crescimento - PAC e o PMCMV, têm o componente do trabalho social como fundamental para a consecução dos objetivos dos programas habitacionais: melhorar a qualidade de vida das pessoas, por meio da moradia e do acesso à cidade” (BRASIL, 2016, p. 95).

A divisão espacial por classes sociais é evidente quando se faz uma análise da zona urbana e das intervenções estatais. “Os impostos, por exemplo, selecionam os moradores adequados a cada área da cidade” (CORRÊA, 1989, p. 25). Assim, aqueles que possuem alto poder aquisitivo se instalam nas áreas tidas como mais nobres da cidade, cujos impostos são muito elevados. Essas áreas são também mais assistidas pelo governo e possuem a melhor

infraestrutura da cidade, saneamento, mais policiamento, iluminação devida e áreas de lazer construídas para atender os moradores.

É necessário, ao longo dessa década de execução do PMCMV, meditar sobre como foi trabalhada a inserção urbana da população desses novos conjuntos habitacionais, e como a não inserção urbana gerou uma segregação socioespacial planejada. Estas duas vertentes – inserção urbana e segregação socioespacial - são importantíssimas nas análises dos estudos urbanos que trabalham com o PMCMV, pois interferem diretamente na qualidade de vida da população beneficiada com o programa.

Pela perspectiva exposta, Rufino (2015) nos propõe a reflexão sob dois padrões de localização dos conjuntos habitacionais do PMCMV. O primeiro seria aquele cujas construções são localizadas em periferias já consolidadas, e o segundo em áreas não urbanizadas, o que a referida autora chama de “frentes pioneiras”.

Dentro do primeiro modelo, o das construções em periferias consolidadas, temos a utilização de áreas consideradas vazios urbanos. Nessas áreas teríamos mais comumente a construção de condomínios fechados, geralmente dentro da faixa 1,5 e 2 do PMCMV. Geralmente essas áreas se concentram próximo a conjuntos habitacionais construídos por antigos programas habitacionais, pela COHAB, por exemplo. Em Paço do Lumiar, há vários exemplos de conjuntos habitacionais seguindo essa lógica, inclusive o Residencial Cidade Verde I, nossa área de estudo. A exceção nas características é o fato de os condomínios não serem fechados.

Neste aspecto a periferia se expande, crescendo aceleradamente, aumentando seu atrativo a investimentos imobiliários privados, isso dá margem para adequações no perímetro urbano, especialmente em regiões metropolitanas, como no caso da Ilha do Maranhão. O problema é que com o aumento de áreas de ocupação deve-se aumentar também a oferta de serviços básicos, porém isso não acontece e quando ocorre é de forma insuficiente e precária, o acesso à cidade é cada vez mais dificultado, uma realidade que foi constatado na pesquisa.

A segregação socioespacial, a partir das reflexões feitas, vai ocorrendo à medida que a população é empurrada para as margens da cidade, ficando distante do acesso aos locais centrais onde desenvolvem suas atividades do dia a dia. A maioria da população que adquire um imóvel do PMCMV, em especial os da faixa de 1 a 2, passa a morar longe do local de trabalho, o que proporciona uma “queda na qualidade de vida, pelo desgaste em fazer longos deslocamentos além do aumento nos gastos de passagem no transporte público ou combustível, no caso de transporte privado” (MARICATO, 1996, p. 46).

Há de se refletir quais interesses são levados em consideração ao serem escolhidos terrenos fora da cidade para a construção desses empreendimentos. A pergunta a ser respondida é: porque mesmo com a existência de vazios dentro da cidade, são escolhidas áreas fora dela pra ofertar moradia aos que tem menor poder aquisitivo? Com vazios urbanos dentro da cidade de São Luís, porque grande parte dos residenciais faixas 1 a 2, que abrigam em maior parcela a população ludovicense¹⁸, são construídos em outros municípios da Ilha do Maranhão? A resposta para esses questionamentos se direciona para a lógica do lucro que ainda é determinante dentro da política dos programas habitacionais em execução no país. Esse é um aspecto que precisa ser revisto e melhorado para que se tenha maior equidade no acesso a cidade e a habitação.

Em estudos urbanos Burnett (2006) e Maranhão (2019) destacam os vazios urbanos existentes em São Luís, e fazem uma análise sobre o tema usando como recorte o bairro Renascença (Tabela 2; Figura 9), área nobre da capital. Seus dados apontam que há um expressivo quantitativo de vazios urbanos, os quais estão sob regras do mercado imobiliário, objetivando o lucro, e, portanto, indisponíveis para a parcela da população mais afetada pelo *déficit* habitacional.

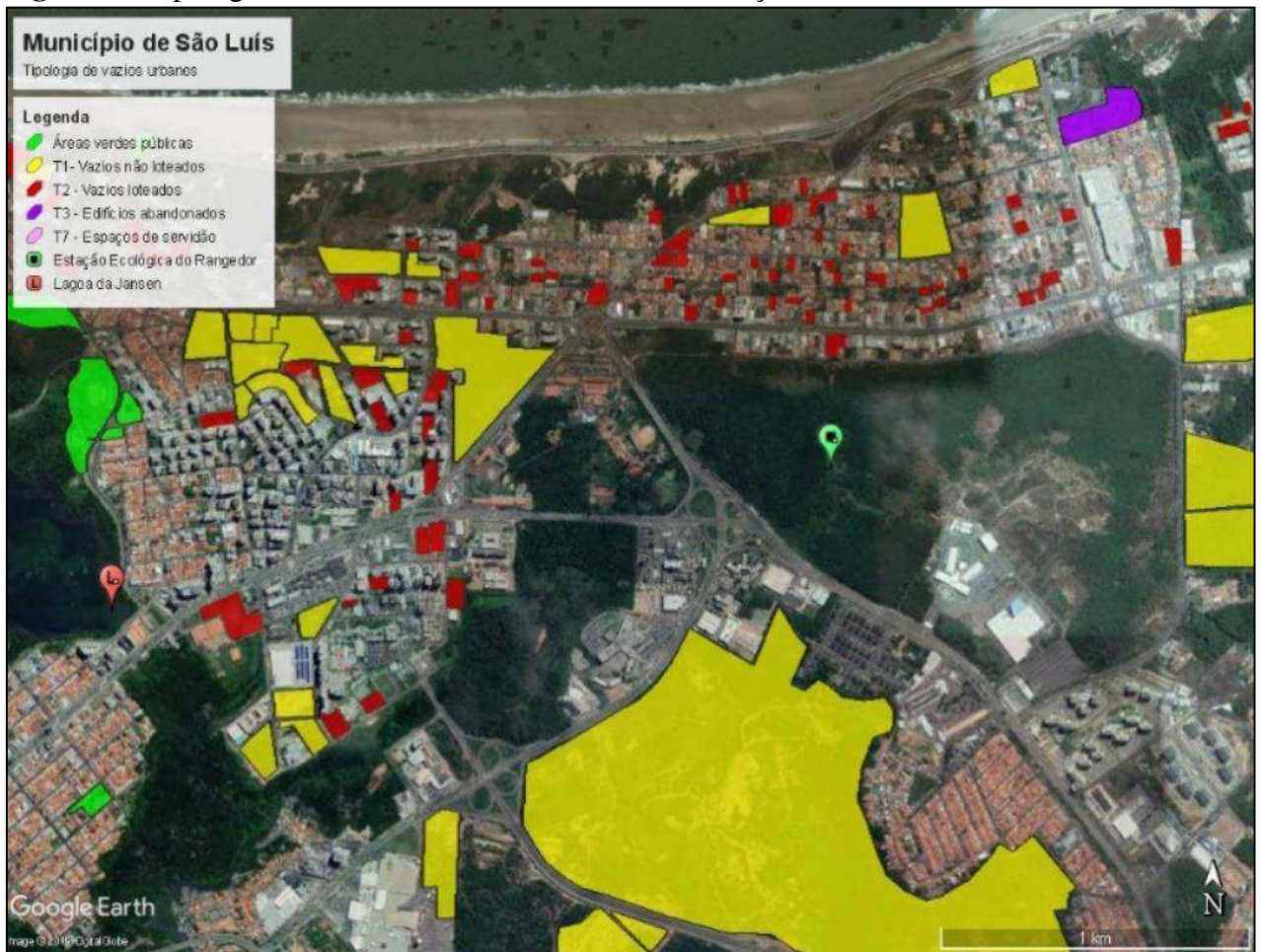
Tabela 2 - Porcentagem de vazios urbanos no bairro Renascença

Usos do solo	Valor em porcentagem
Residencial multifamiliar	34,95%
Residencial unifamiliar	1,20%
Lote vazio	47,0%
Sem uso	1,20%
Outros usos (Comercial, serviços, institucional)	15,65%

Fonte: Adaptado de Burnett (2006)

¹⁸Ver gráfico de porcentagem de moradores do Residencial Cidade Verde I, que residia em São Luís, no subitem 3.3.

Figura 9 - Tipologia de vazios urbanos no bairro Renascença



Fonte: Maranhão, 2019.

Acerca do segundo padrão de inserção urbana mencionado por Rufino (2015), as “frentes pioneiras”, as quais se referem aos “novos conjuntos em franjas periurbanas descontínuas, muitas vezes fora do perímetro urbano preexistente” (p. 67), são tidas como pontos de partida para a urbanização de novas áreas. Nesses formatos de residenciais a inserção urbana é ainda mais difícil, uma vez que o acesso é muito reduzido e precário. Os serviços básicos são também de difícil acesso e distante.

Estas frentes pioneiras não são exclusividade do PMCMV, mas é uma prática já bem antiga nos programas habitacionais. Na Ilha do Maranhão, a COHAB-MA construiu vários conjuntos habitacionais que se tornaram frentes pioneiras. Um exemplo é o conjunto Maiobão, em Paço do Lumiar, o qual foi durante muito tempo apenas um bairro dormitório para moradores que trabalhavam e buscavam serviços básicos, como comércio, bancos, hospitais e escolas em São Luís, pois estes não eram ofertados no município.

Dos quatro municípios que compõem a Ilha do Maranhão, São Luís e São José de Ribamar são os que mais puseram em prática as construções no estilo de frentes pioneiras dentro do PMCMV, mas esta prática também é encontrada em algumas construções no município de Paço do Lumiar. No município, as construções pioneiras são aquelas destinadas a faixa 1 do programa. Nesta prática, a inserção urbana é tão caótica que, sem acesso ao comércio formal várias residências são transformadas em pequenas vendas informais. É a formalidade gerando a informalidade.

O PMCMV, indiscutivelmente ajudou a combater o *déficit* habitacional enfrentado no país, afinal milhares de moradias foram construídas desde o início do programa, 4.087.628 unidades até dezembro de 2018 de acordo com dados do MDR, mas é necessário refletir sobre até que ponto elementos políticos e de mercado interferem no direcionamento da oferta de casas para a camada mais atingida pela falta de moradia digna.

Segundo Amore (2015) e Ferreira et al. (2019), logo na primeira fase do PMCMV, correspondente aos anos 2009 a 2011, cuja meta era de 1 milhão de moradias construídas, apenas 40% foi destinada à faixa mais atingida pelo *déficit* habitacional, a faixa 1. Os outros 60% foram colocadas a lógica do mercado imobiliário atingindo à população com renda mais superior.

Na análise realizada por Klintowitz (2016) a autora demonstra que há pouco diálogo entre as ofertas de moradia por faixas de renda e os dados de *déficit* habitacional acumulado do país. A autora supracitada expõe que:

Na primeira fase do Programa (MCMV1), enquanto 91% do déficit estava concentrado na faixa 1 (renda até três SM), apenas 40% das unidades produzidas destinaram-se a esse público. Como consequência, apenas 6% do déficit habitacional das famílias com menor renda foi atingindo, enquanto 93% e 95% do déficit das faixas de renda mais altas (2 e 3) foram atendidos, respectivamente. Na segunda etapa (MCMV2), embora a meta para a faixa 1 tenha sido expressivamente ampliada em detrimento das demais faixas, o combate ao déficit dessas famílias ainda é percentualmente muito inferior ao atendimento às famílias com maior renda. (KLINTOWITZ, 2016, p. 168)

Além da questão de a oferta de residências não estar compatível com a demanda por faixa, a localização dos empreendimentos também foi amplamente discutida e criticada, uma vez que para a camada social com rendas mais baixas sobra a borda da cidade, tornando visível a concepção de que “os pobres não cabem nas cidades” e por esse motivo “os conjuntos habitacionais tem sido construídos em terras baratas a longas distâncias” (MARICATO, 2009).

Nas regiões metropolitanas, apesar de os municípios polos concentrarem o *déficit* habitacional, a maior parte dos residenciais faixa 1 do PMCMV foram construídos em municípios periféricos (RUFINO, 2015). Essa análise pode ser constatada ao analisarmos a

Região Metropolitana da Grande São Luís, onde São Luís, município polo, é o que menos possui construções faixa 1 do programa federal¹⁹.

Os impactos dessa política habitacional na sociedade são enormes, tanto pela grandiosidade quantitativa do programa, quanto pelas transformações no território e nos fluxos na cidade e no território como todo.

Tomando as novas alterações e fluxo territoriais trazidos pelos novos empreendimentos do programa MCMV ao município de Paço do Lumiar (Tabela 3), nota-se que, em um curto período de tempo, toda a dinâmica de seu território foi modificada pela inserção de novos conjuntos habitacionais, e por todos os fluxos que se formaram a partir das suas instalações, sejam eles de mobilidade, econômicos ou sociais, internos e externos.

Tabela 3 - Empreendimentos construídos em Paço do Lumiar a partir do PMCMV por faixa e suas formas de financiamento

Faixa	Número de empreendimentos	Forma de financiamento	
		FAR	
1	13	Empresas	12
		Entidades	1
2	3	FGTS	
3	1	FGTS	

Fonte: Plataforma de Indicadores do Governo Federal (pgi.gov.br); www.caixa.com.gov.br. Elaborado pela autora.

Em números, apenas no município de Paço do Lumiar, entre 2009 e 2018 foram construídos 9.393 UH²⁰ (Tabela 4). Dentre todos os municípios da Região Metropolitana da Grande São Luís - RMGSL, este quantitativo de unidades só foi superado pelo município de São José de Ribamar e pela capital São Luís, sendo que, no ano de 2013, Paço do Lumiar superou esses dois municípios em número de habitações entregues, conforme nos mostra o gráfico 1 (MARANHÃO, 2019).

¹⁹De acordo com dados fornecidos pela CEF em agosto de 2011, das cerca de 440.000 unidades contratadas pelo Programa nas regiões metropolitanas em todas as faixas, 57% das unidades ficavam fora das capitais. Para as habitações da Faixa 1, cerca de 65% das unidades contratadas nas regiões metropolitanas estavam localizadas nos municípios periféricos das regiões metropolitanas (RUFINO, 2015).

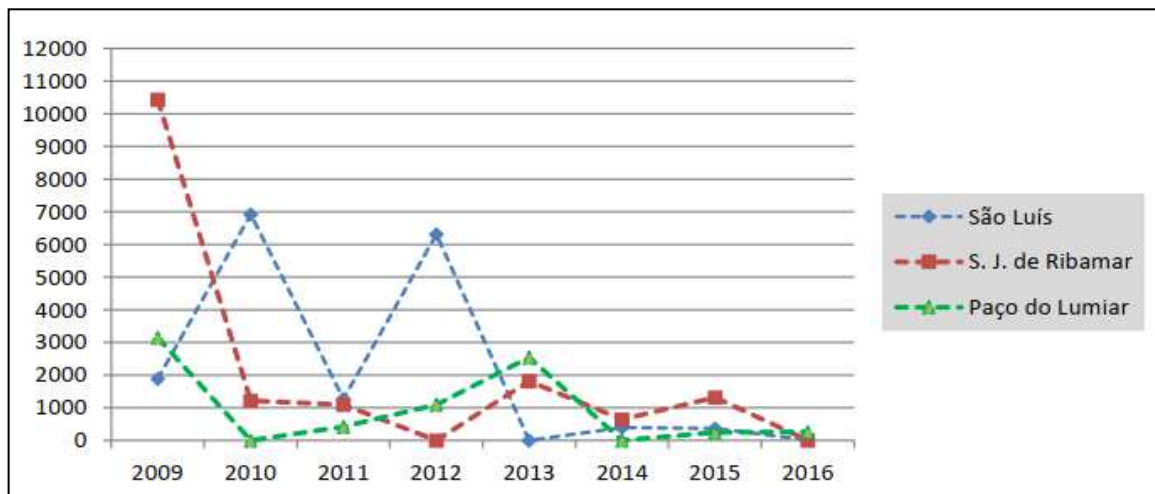
²⁰O Número total de UH nos municípios da RMGSL neste período foi 52.119, segundo o Ministério das Cidades. Destes 39,87% estão em território Ludovicense, 38,19 estão em São José de Ribamar e 18,02% situam-se em Paço do Lumiar (MARANHÃO, 2019).

Tabela 4 – Conjuntos habitacionais construídos em Paço do Lumiar a partir do PMCMV até 2018, faixas 1 e 2.

Empreendimento	Faixa	Nº de UH	Construtora	Forma de Financiamento	Ano de implantação
Jardim Primavera (etapa 1)	1	500	Escudo	FAR Empresas	2013
Jardim Primavera (etapa 1)	1	484	Escudo	FAR Empresas	2013
Novo Horizonte I	1	274	Canopus construtora	FAR Empresas	2009
Novo Horizonte II	1	500	Canopus construtora	FAR Empresas	2009
Novo Horizonte III	1	421	Canopus construtora	FAR Empresas	2009
Novo Horizonte IV	1	500	Canopus construtora	FAR Empresas	2009
Novo Horizonte V	1	252	Canopus construtora	FAR Empresas	2009
Residencial Sítio Natureza I	1	397	Saga Empreendimentos	FAR Empresas	2009
Residencial Sítio Natureza II	1	422	Saga Empreendimentos	FAR Empresas	2009
Residencial Sítio Natureza III	1	380	Saga Empreendimentos	FAR Empresas	2009
Residencial Morada do Bosque (etapa 1)	1	500	Canopus construtora	FAR Empresas	2012
Residencial Morada do Bosque (etapa 2)	1	500	Canopus construtora	FAR Empresas	2012
Residencial Silvia Cantanhede I	1	150	UMPMA	Entidades	2011
Residencial La Belle Park	2	316	Gomes Sodré	FGTS	2013
Residencial Cidade Verde I (etapa 1)	2	1.087	Amorim Coutinho	FGTS	2015
Residencial Cidade Verde II (etapa 2)	2	1.113	Amorim Coutinho	FGTS	2018
Portal do Paço (etapa 1)	2	500	Dimensão Engenharia	FGTS	2016
Portal do Paço (etapa 2)	2	500	Dimensão Engenharia	FGTS	2018

Fonte: Plataforma de Indicadores do Governo Federal (pgi.gov.br); www.caixa.com.gov.br. Elaborado pela autora.

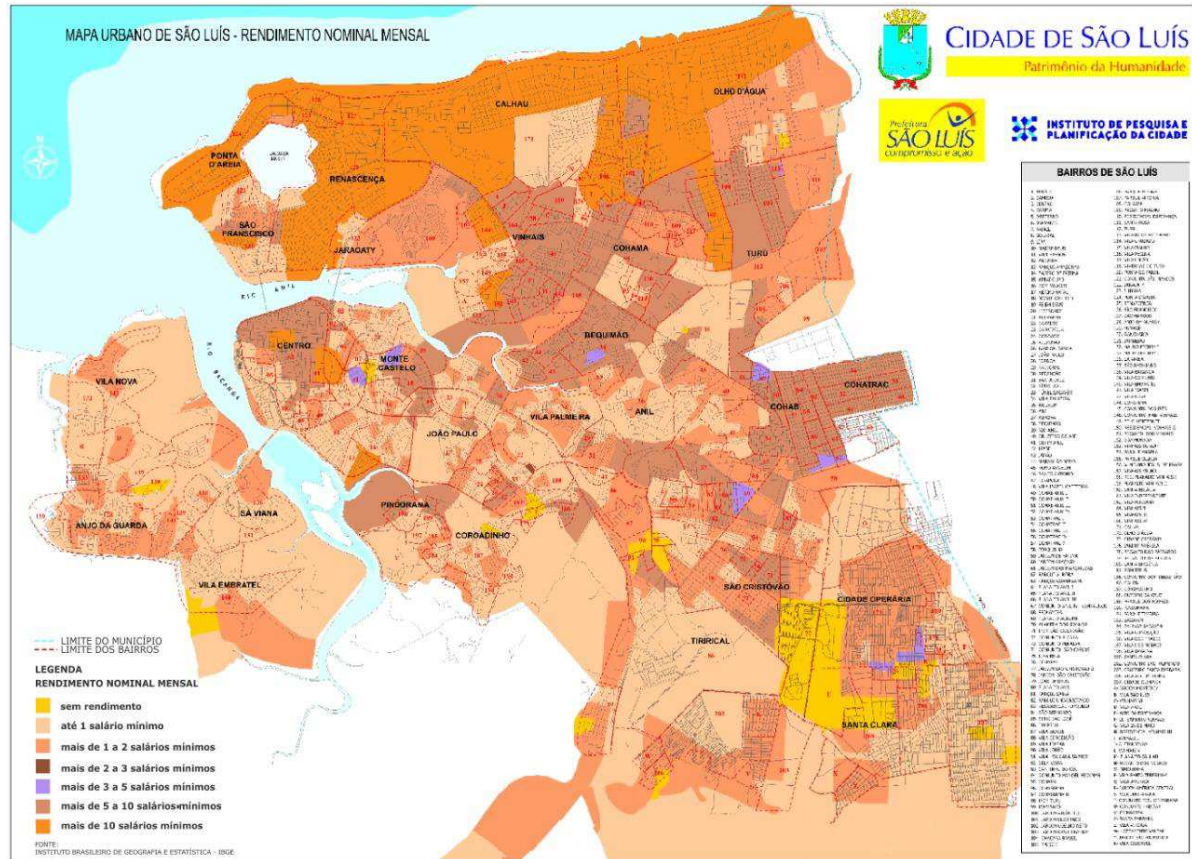
Gráfico 1 - Unidades Habitacionais entregues pelo Minha Casa Minha Vida nos anos de 2009 até 2016 em São Luís, São José de Ribamar e Paço do Lumiar



Fonte: Maranhão, 2019.

A grande quantidade de conjuntos habitacionais construídos na Ilha do Maranhão demonstra claramente o desenho urbano trazido pela inserção do PMCMV em regiões metropolitanas do país. Em nível local, nota-se um desenho com modelos antigos, com grandes desigualdades socioterritoriais, em que a elite se concentra em determinada área (inicialmente se instalando em áreas do centro, na Praia Grande e nas últimas décadas nas áreas mais próximas ao litoral), sendo esta a mais bem servida da cidade, enquanto que os pobres são afastados para as bordas, ou para áreas mais longínquas, como é exposto na figura 10, onde estão demonstrados a concentração de renda por bairro, evidenciando as desigualdades socioterritoriais existentes em São Luís (GARCEZ, 2009; PETRUS; PEREIRA JÚNIOR, 2015; SÃO LUÍS, 2006).

Figura 10 - Rendimento nominal mensal de São Luís



Fonte: São Luís, 2006.

Os interesses implícitos por parte dos gestores públicos seriam, então, os responsáveis pela disponibilidade ou não de terreno para a construção de um empreendimento imobiliário. Assim, uma área que pode estar disponível para a construção de um prédio de luxo na Ponta D'areia, zona nobre de São Luís, não tem a mesma disponibilidade para a construção de residenciais mais baratos. Ou seja, para determinadas camadas sociais há terrenos disponíveis dentro da cidade para instalar condomínios de luxo, mas para camadas sociais mais pobres não há a mesma disposição de áreas, sendo então necessário empurrá-los para outros municípios (Paço do Lumiar e São José de Ribamar). Isso demonstra a incongruência no discurso referente à ausência de terrenos disponíveis muitas vezes proferida pelo poder público.

O RCVI é fruto dessa nova engrenagem urbana que está além do PMCMV, mas inserida em uma lógica com traços de níveis amplos e específicos, resultando em bairros dormitórios e (des)valorização de terras. Considerando esses fatores, passaremos a analisar mais estritamente como, a partir da materialização do RCVI, novos fluxos se originam, como se dão esses processos no território e suas principais consequências no cotidiano de seus moradores, os quais também são atores estritamente importantes para a construção da cidade.

CAPÍTULO 3 - RESIDENCIAL CIDADE VERDE I: produto das desigualdades socioterritoriais derivadas de programas habitacionais recentes.

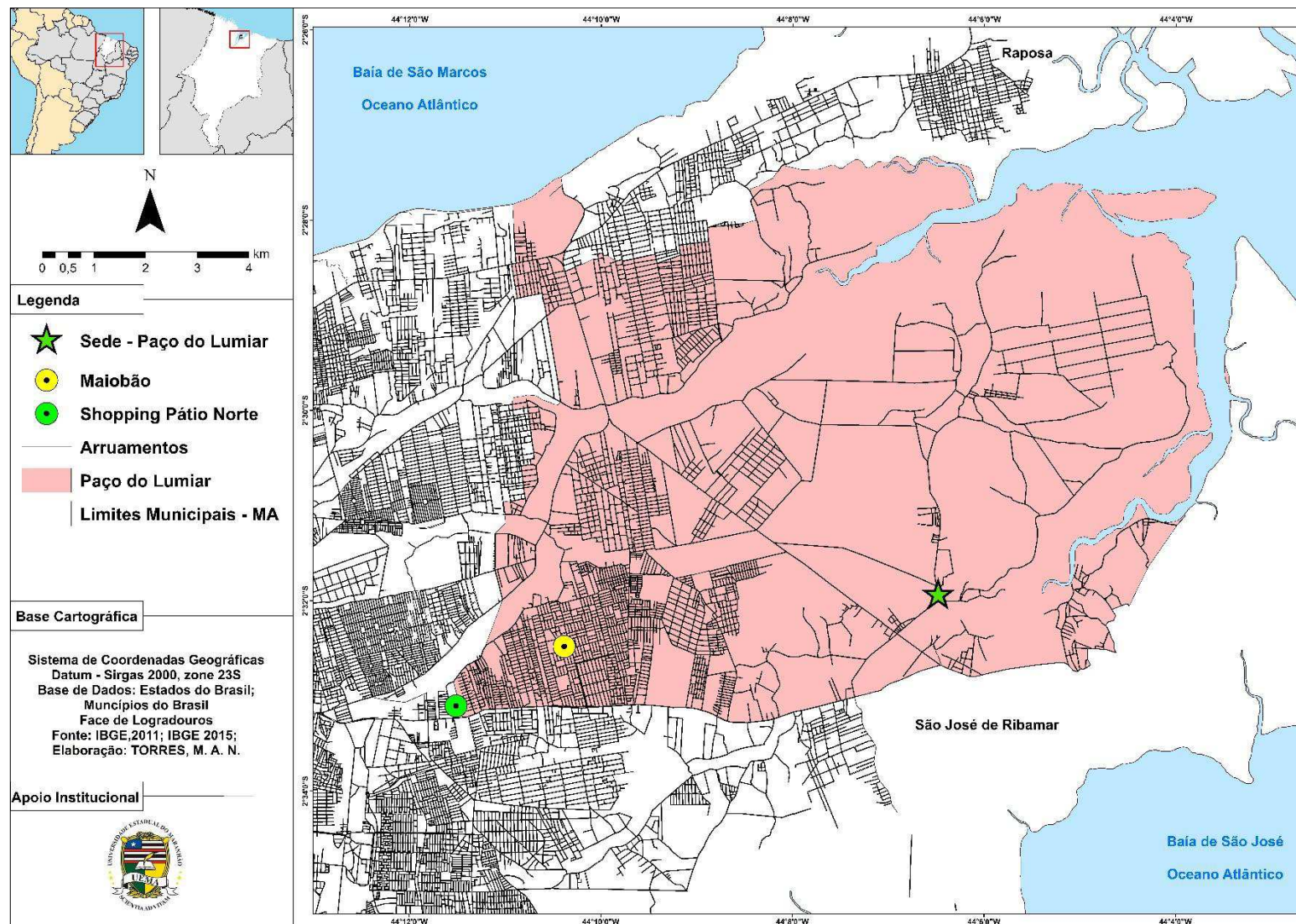
3.1 Dinâmicas socioterritoriais e políticas habitacionais: O PMCMV e a expansão urbana em Paço do Lumiar.

Com uma população de 105.121 habitantes (IBGE, 2010), Paço do Lumiar (Figura 11) é um dos municípios que compõem a Região Metropolitana da Grande São Luís-RMGSL. A densidade demográfica fica em torno de 855,84 habitantes por quilômetro quadrado e a área de extensão 125 km² (IBGE, 2010), com estimativa de 122.197 habitantes para 2019, apresentando crescimento anual da população entre os anos 2000 e 2010 de 3,25%.

O ponto de partida para as análises socioterritoriais no município de Paço do Lumiar, tem como premissa o adensamento populacional a partir das políticas habitacionais recentes, as quais dinamizaram o uso do território, atraindo para a região novos objetos geográficos como empresas, supermercados, clínicas privadas, bancos e *shopping center*.

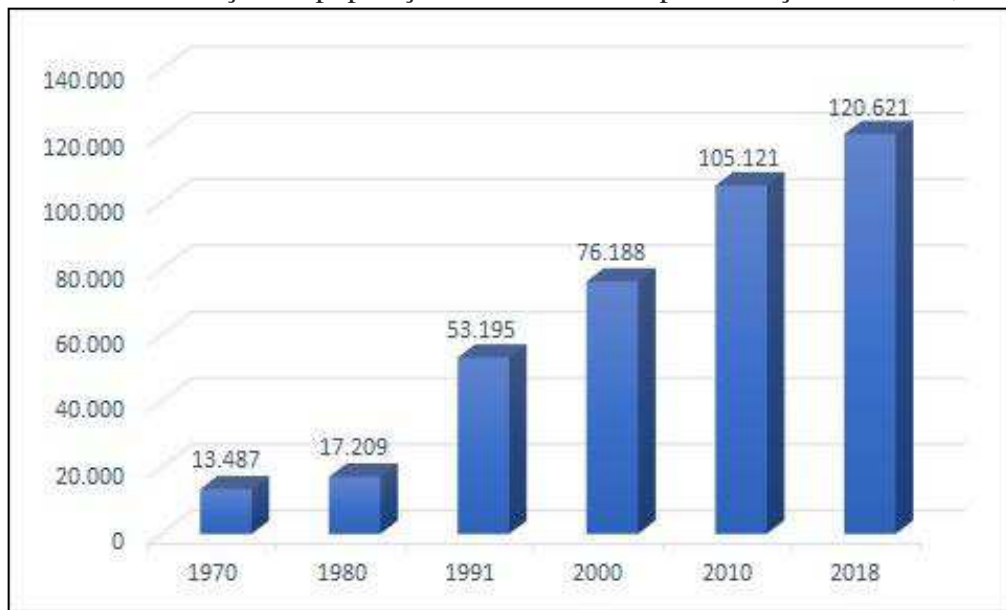
O intenso crescimento populacional em Paço do Lumiar, em especial a partir da década de 1990, explica-se, em parte, por sua proximidade com São Luís, cuja expansão urbana refletiu-se no adensamento populacional daquele município, e pela via de acesso MA 201, que facilitou a formação de novas ocupações urbanas. As políticas habitacionais retornaram ao centro das discussões do Governo Federal nos anos 2000 com maior força e mais voltadas a atender camadas sociais de menor poder aquisitivo, proporcionando à população de menor renda a possibilidade de obter seu imóvel.

Figura 11 - Mapa de localização do município de Paço do Lumiar



Ao compararmos os dados populacionais a partir da década de 1970 até o ano de 2018, percebemos que o crescimento populacional de Paço do Lumiar tem como marco de adensamento a década de 1980, ano que as políticas habitacionais nacionais atingiram seu território, com a implantação do conjunto Maiobão. Nas décadas seguintes, os níveis permaneceram com uma constância de incremento populacional alta, saltando de 76.188 habitantes no ano 2000, para 120.621 no ano de 2018 (Gráfico 2).

Gráfico 2 - Evolução da população Total do município de Paço do Lumiar, 1970-2018



Fonte: Adaptado de Maranhão, 2019.

Até o censo IBGE do ano 2000, a população de Paço do Lumiar era considerada rural, visto que apenas 1,56% da população do município era considerada urbana. Este cenário mudou completamente em 2010, quando os dados revelaram que o percentual da população urbana era de 74,97% contra 25,03% de população rural. Este aumento tão expressivo se deve a inserção do conjunto Maiobão e adjacências como perímetro urbano de Paço do Lumiar, implicando na mudança de classificação ocorrida na produção do Plano Diretor (PD) do Município em 2006 (MARANHÃO, 2019).

Casos de mudanças significativas no perímetro urbano, como aquela que aconteceu em Paço do Lumiar, foram e ainda são muito comuns em diversas regiões do país. A partir da Lei Federal de Parcelamento do Solo (6.766/79) que, se pautando na exigência da doação de terras públicas para futura construção de equipamentos pelo poder público, deu anuência para que o poder privado loteasse, vendesse e construísse em áreas de lotes, cabendo ao poder público instalação de imóveis públicos posterior e gradativamente (SANTORO, 2014).

Este formato de expansão urbana passa a ocorrer de forma acelerada, e com forte descomprometimento por parte do poder público, com ausência de infraestrutura básica necessária para a instalação de novas ocupações. Todavia, os loteamentos abrem possibilidades de novas expansões, e, conseqüentemente, valorização de terras, além de possibilitar mudanças nos perímetros urbanos municipais.

Sobre os loteamentos periféricos, Santoro (2014, p. 178) esclarece que sua produção “frequentemente configura o crescimento urbano, e ampliar este mercado imobiliário envolve, portanto: disponibilizar terras através de ações públicas como aumento do perímetro urbanizável”. Em Paço do Lumiar a expansão urbana, favoreceu a inserção de projetos habitacionais que atendessem a população de São Luís, materializando conjuntos habitacionais no território luminense.

O Estado, bem como o poder municipal podem agir, no caso do aumento do perímetro urbano, como um agente imobiliário, uma vez que tem prioridade de compra de imóveis ou terrenos. Essa fragmentação pode servir ao interesse municipal, a partir do incentivo a ocupações ou de uma política econômica baseada na expansão urbana, tendo os empreendedores imobiliários como aliados. Somadas a isto, as políticas nacionais de habitação têm papel importante no crescimento e na manutenção econômica no segmento, impulsionando ainda mais a expansão urbana.

Para compreendermos as mudanças nos números e na materialidade recente em Paço do Lumiar, devemos antes perpassar pelas normas que contribuíram para essa materialização. Portanto, a nível nacional, vários elementos normativos foram instituídos, culminando no maior programa de habitação do Brasil, o Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV).

No ano de 2003, após a sanção do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), foi criado o Ministério das Cidades e o Conselho Nacional das Cidades. Esses acontecimentos foram relevantes para a questão habitacional e para a reforma urbana, pois traz à luz das discussões o tema da habitação popular.

O Estatuto da Cidade foi promulgado visando mitigar variados conflitos ligados a nova formatação do fato urbano em território nacional. Com uma população predominantemente urbana, se fazia indispensável orientações jurídicas para o uso do solo, dando suporte e instrumentos às demais instâncias governamentais (Estado e município) para gerenciar seu território, assegurando a sua função social.

Para a instância municipal, o principal instrumento instituído pelo Estatuto da Cidade é o Plano Diretor (PD), devendo os gestores de cada município, dentro da exigência da

Lei nº 10.257/2001, desenvolver estudos e discussões para melhor estabelecer normativas que contemplem os segmentos da totalidade do seu território, isto é, área urbana, rural, de floresta, recursos hídricos e comunidades tradicionais, ficando estabelecida a revisão do PD pelo menos a cada dez anos.

O PD do município de Paço do Lumiar (Lei nº 335/2006), elaborado em 2006, favoreceu mudanças significativas, como a mudança na classificação de áreas antes consideradas rurais, e que a partir da nova reconfiguração a partir do PD de 2006, foram consideradas urbanas. A lei discorre sobre orientações para urbanização em áreas precariamente ocupadas e aborda em seu art. 36 a atratividade do território municipal para investimentos imobiliários privados.

O conjunto Maiobão representa hoje o polo urbano de Paço do Lumiar e, apesar de não abrigar a sede municipal, na área se concentram os principais equipamentos urbanos do município como posto médico, grande parte das escolas, em especial as de ensino médio, as faculdades, os bancos, os supermercados, as linhas de ônibus de maior circulação na Ilha, o lazer (barzinhos, festas patrocinadas pela prefeitura, entre outros).

É importante salientar que o conjunto Maiobão é um centro periférico, pois se localiza na periferia do município, a uma distância de 7,5 km do seu centro administrativo (sede municipal). Porém, o que lhe confere a potencialidade como centralidade, é justamente a sua proximidade com São Luís, e para além disso, a atratividade conferida pela densidade demográfica, de serviços, e de circulação, o caracterizando como centro econômico do município.

Sobre a ideia de mudanças na morfologia urbana atual, De Mattos (2006) nos propõe pensar que não há mais uma cidade com características iguais às aquelas cidades industriais, com centro e periferia bem delimitados. Agora vê-se uma nova tendência policêntrica, moldada pelos efeitos da globalização e do capitalismo na cidade, essa nova configuração tem em seu cerne as empresas imobiliárias, ou o capital imobiliário, e menor poder estatal sobre o território. Assim, no caso de Paço do Lumiar, temos centros que exercem grande influência de circulação de fluxos materiais e imateriais sobre o município: o conjunto Maiobão e o Shopping Pátio Norte, apesar desse último estar fora dos limites municipais de Paço do Lumiar.

O shopping Pátio Norte, é um ponto importante para se compreender a dinâmica urbana luminense. Localizado na MA 201, no município de São José de Ribamar, o empreendimento foi inaugurado em 18 de março de 2015, sendo investido o montante de R\$ 100 milhões do grupo Canopus para sua construção (Jornal O Estado do Maranhão, 18 de março

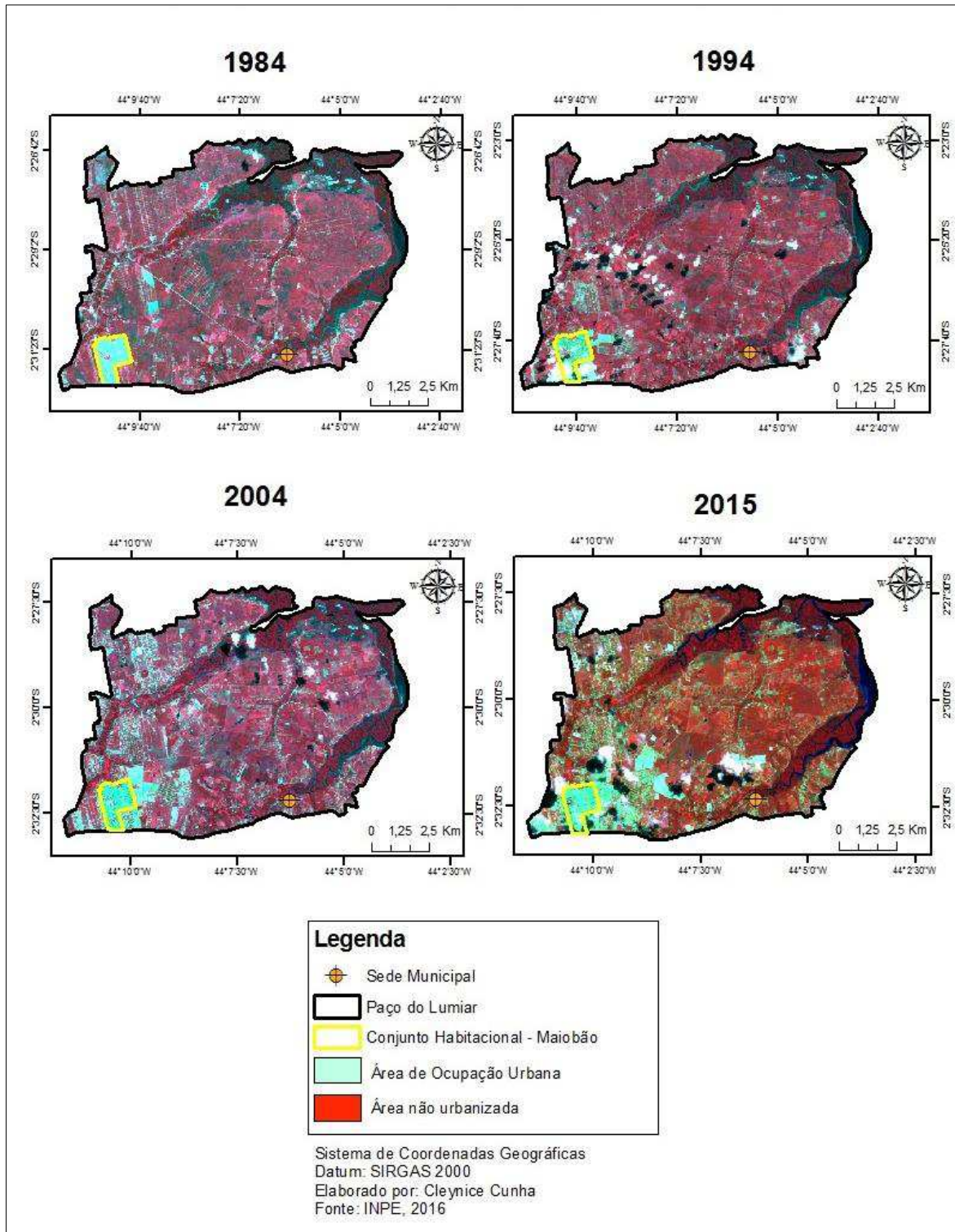
de 2015). Embora este empreendimento não esteja situado nos limites territoriais de Paço do Lumiar, o seu grande público pertence a este município, e sua instalação causou elevação no valor das terras, sendo um atrativo para o local. No período de sua licitação, houve uma disputa judicial entre os municípios de Paço do Lumiar e São José de Ribamar, para definir a qual município pertencia de fato a área onde o empreendimento seria construído, já que o local onde foi construído é limítrofe entre os dois municípios. O direito aos tributos gerados pelo *shopping* foi dado ao Município de São José de Ribamar, que venceu a disputa judicial.

Dessa forma é válido destacar a ação do capital nas novas formas e estruturas da cidade, nesse aspecto, De Mattos (2006, p. 65) esclarece que:

De todos modos, es importante destacar que gran parte de las intervenciones que han tenido mayor impacto estructurante en la morfología urbana y en la configuración de nuevas centralidades en las últimas décadas, corresponden esencialmente a inversiones privadas realizadas em forma inconexa y fragmentaria, atendiendo principalmente a la rentabilidad de las inversiones respectivas y soslayando lo más conveniente desde el punto de vista de la organización y el funcionamiento de cada ciudad

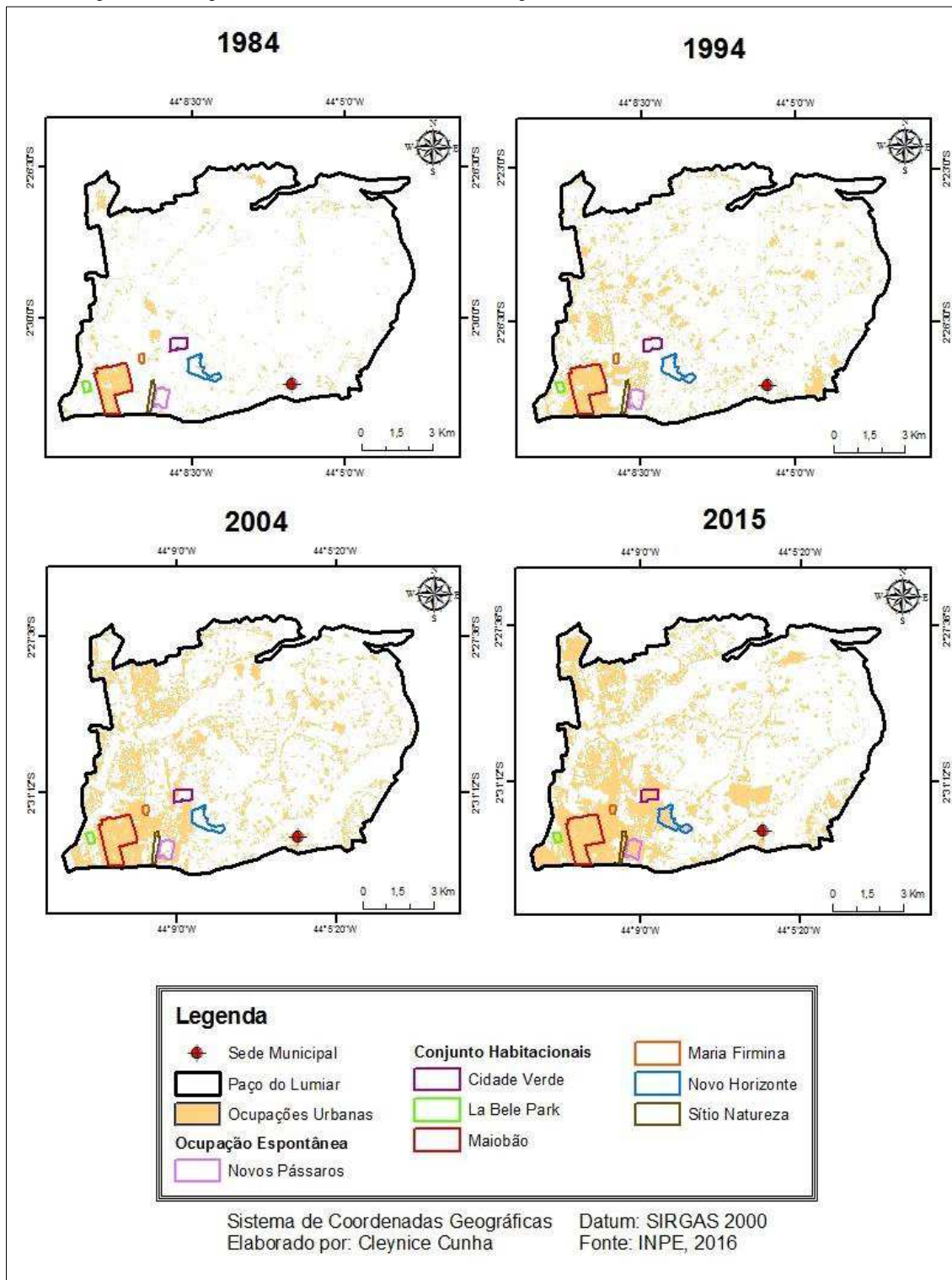
Ao realizarmos uma análise temporal do avanço da mancha urbana em Paço do Lumiar, através de imagens de satélite nos anos de 1984, 1994, 2004 e 2015 (Figura 12), torna-se claro que a densidade populacional e de formas urbanas (os conjuntos habitacionais, por exemplo) demonstram a tendência de expansão no município. Essa tendência ainda é bem forte, a julgar pelo quantitativo de novos conjuntos habitacionais construídos pelo PMCMV e pela centralidade exercida pelo Conjunto Maiobão. É possível perceber a influência que a instalação dos conjuntos habitacionais (Figura 13) exerce sobre o território, pois possibilita o surgimento de ocupações e de novos elementos, como *shopping center*, supermercado, bancos, clínicas, faculdade e outros. Esse dinamismo demonstra que há, em Paço do Lumiar, um consistente processo urbano.

Figura 12 - Carta imagem do crescimento urbano em Paço do Lumiar nos anos de 1984, 1994, 2004 e 2015, com demarcação do conjunto Maiobão



Fonte: COSTA, 2016.

Figura 13 - Ocupações urbanas em Paço do Lumiar nos anos de 1984, 1994, 2004 e 2015, com demarcação do conjunto Maiobão e das construções do PMCMV.



Fonte: COSTA, 2016.

Os conjuntos RCVI, Maria Firmina, Novo Horizonte, Cidade Verde I, Sítio Natureza e La Belle Parque são exemplos de conjuntos habitacionais construídos em torno do polo urbano de Paço do Lumiar no período de dez anos. Ao fazermos uma comparação de imagens é possível notar que até o ano de 2009, ano da criação do PMCMV, havia muitos espaços vazios onde existia a ação de especulação imobiliária, para onde o crescimento urbano da Ilha do Maranhão tendia a expandir-se seguindo trajeto iniciado nas décadas de 1980 e 1990.

As políticas habitacionais são um fator determinante para a evolução urbana de Paço do Lumiar. Tendo o Residencial Cidade Verde I como ponto de partida para a análise, nota-se que a mancha urbana se espraiou a partir de conjuntos habitacionais implantados. Após a instalação do Cidade Verde I, por exemplo, as possibilidades para a construção de outros empreendimentos emergiram devido aos benefícios urbanos como o asfalto e o transporte.

A construção do Residencial Cidade Verde I permitiu a especulação imobiliária das áreas circunvizinhas, resultando na construção do Cidade Verde II – entregue em 2018 – e no Residencial Cidade Jardins (em fase de construção), em formato de condomínio fechado.

A construção de conjuntos habitacionais a partir do PMCMV e Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, a exemplo do Cidade Verde I, demonstra resultados após dez anos de execução do programa, alguns positivos e outros negativos. Dentre os aspectos positivos podemos citar o aquecimento econômico e geração de empregos em diversas áreas, no aspecto social, o PMCMV alcançou faixas de renda mínimas, a partir de um salário mínimo, o que abrange uma grande parcela da população brasileira. Por outro lado, os aspectos negativos estão relacionados aos instrumentos urbanísticos que são brandos e permitem o espraiamento urbano sem as devidas condições de oferta de bens e serviço (transporte, escolas e creches, postos de saúde, possibilidades de postos de trabalho mais próximo de suas novas residências, evitando longos deslocamentos) em áreas mais afastadas.

A expansão urbana acelerada tem, em alguns aspectos, causado queda na qualidade de vida da população e aumento dos gastos dos moradores. Uma vez que precisam se deslocar por distâncias maiores para trabalhar, são gerados mais gastos com transporte particular ou coletivo, este último nem sempre de qualidade. Além disso, o aumento de fluxos de deslocamento, pode gerar, por exemplo, sérios problemas de trânsito, significando baixa qualidade de vida dos que se deslocam nas metrópoles (IPEA, 2016).

A ausência de fiscalização durante a instalação dos empreendimentos (CARDOSO; MELLO; JAENISCH, 2015) corrobora para vários apontamentos críticos também no setor

ambiental, dentre os quais podemos citar ausência de licenciamento ambiental (EIA/RIMA)²¹, resultando em sérios problemas como alagamentos, solo instável, entre outros.

Serão discutidos nas próximas seções as implicações territoriais do PMCMV, a partir da análise do Residencial Cidade Verde I, investigando os fixos e os fluxos (internos e externos), as horizontalidades e as verticalidades associadas a tal problemática.

Também serão analisadas as lutas sociais a partir da sua resistência à realidade produzida por esse tipo de política habitacional, as divergências de discurso e prática exercidas pelo poder hegemônico, representado pela empresa construtora do residencial, a Amorim Coutinho, bem como o papel e ação do poder público frente a questão.

3.2 Território e discurso competente: fixos, fluxos e conflitos no Residencial Cidade Verde I

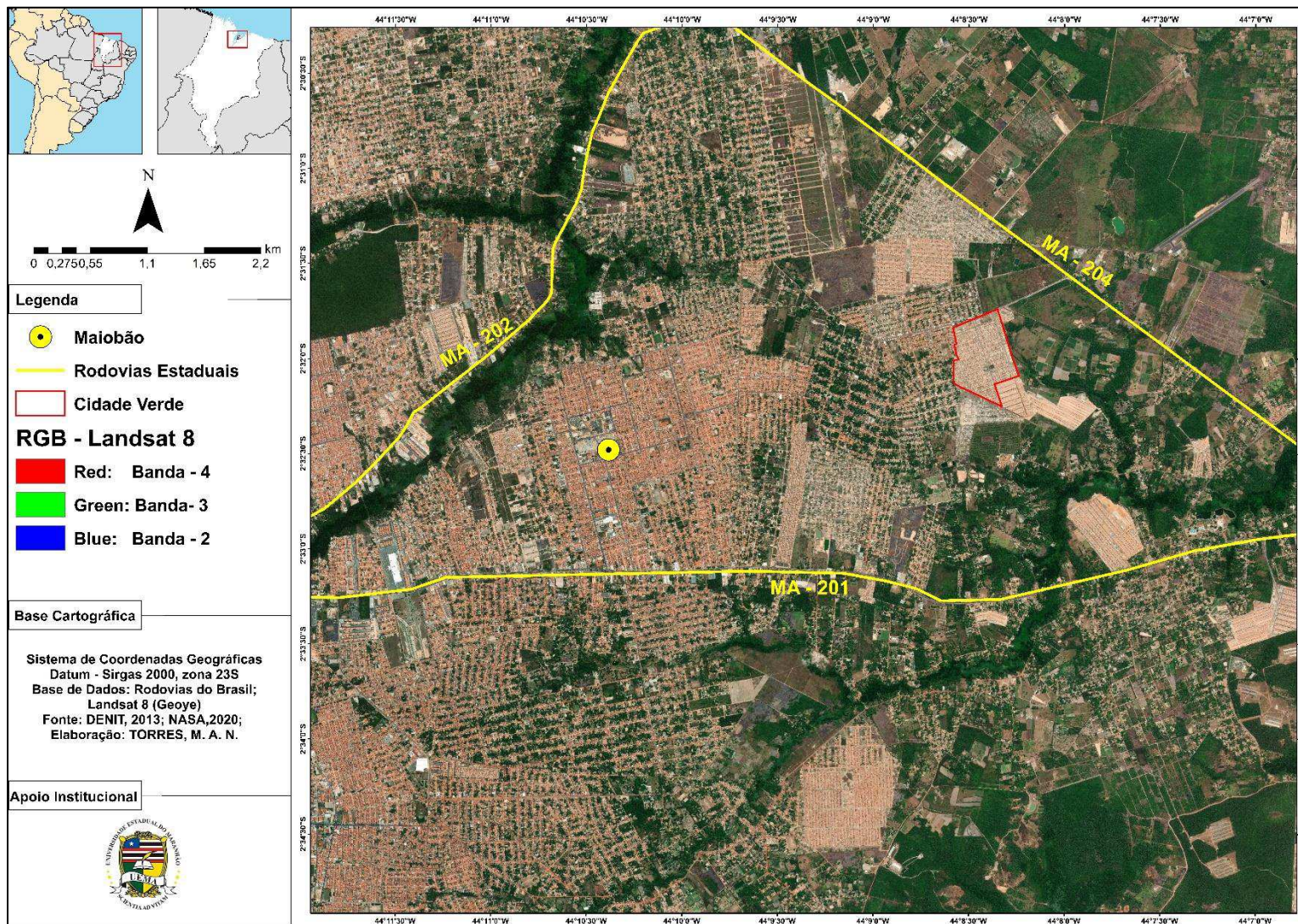
O discurso competente é o discurso instituído e legitimado. No dizer de Chauí (1981), não é qualquer um que pode dizer a qualquer outro qualquer coisa em qualquer lugar e em qualquer circunstância. É uma linguagem que antes de ser dita, já tem como conhecidos, ou reconhecidos, seus interlocutores, os quais têm a permissão de falar. Aqueles que culturalmente têm discurso válido são, por exemplo, organizações como universidades, corporações, institutos, entre outros, os quais a burocratização ou a cientificidade tornam verdadeiro.

No caso do nosso objeto de estudo, o discurso proferido, ganha credibilidade e aceitação, quando ao relatar todos os benefícios do empreendimento, é atrelado a uma ideologia de bem estar e qualidade de vida, já bem disseminada no *marketing* dos empreendimentos imobiliários. Tais discursos trazem a ideia do morar bem, da pegada ecológica (Residencial Cidade Verde). Pode-se dizer que essa ideologia proferida seja a “dissimulação ou a ocultação do real” (CHAUÍ, 1981, p. 67)

O RCVI é um empreendimento da construtora Amorim Coutinho Construções Ltda., de propriedade de Eugênio Coutinho, que atua no Maranhão e no Piauí. O RCVI (Figura 14) está localizado no município do Paço do Lumiar e foi entregue em novembro de 2015, compreendendo 1.087 unidades habitacionais (UH), com área de 434,87 m² e distância de 4 Km (medida em linha reta) da sede municipal e cerca de 18 Km do centro de São Luís.

²¹ O Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e seu respectivo Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) estão regulamentados pela Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA), Lei Federal de nº 6.938/81. O EIA/RIMA são instrumentos da PNMA para identificar, prevenir e compensar alterações ambientais prejudiciais produzidos por empreendimentos ou por ações com significativo impacto ambiental. Os instrumentos são exigidos pelo Órgão Estadual de Meio Ambiente (OEMA) nos casos em que o empreendimento se enquadrar nas categorias de potencial poluidor, ou seja, causando degradação ambiental.

Figura 14 - Localização da área de estudo



Contando com vias asfaltadas, o acesso principal ao RCV I dá-se a leste, a uma distância de 800 metros do conjunto, pela Rodovia MA-204, via que liga a MA 202 (Estrada da Maioba) à MA 201 (Estrada de São José de Ribamar), duas das principais rodovias da Ilha do Maranhão.

O subcentro urbano que exerce maior influência sobre o RCV I é o conjunto Maiobão, localizado à oeste, área da qual dependem, em larga medida, os seus moradores, em relação ao acesso a bens e serviços como escolas, unidades de saúde, supermercados, bancos, entre outros.

A situação em torno do RCV I mostra que o *sonho da casa própria*, para a camada social de menor poder aquisitivo, muitas vezes torna-se distante, diante de normas burocráticas e violação dos direitos dos mais pobres. Mesmo quando este sonho parece ser alcançado, gerando satisfação e sensação de estabilidade, começam a aparecer os problemas diversos comumente associados às construções populares do PMCMV. Observa-se que os compradores das UH do RCV I, financiando seu imóvel pelo programa habitacional, possuem um ponto congruente: os inúmeros problemas que se mostram antes mesmo da entrega dos imóveis.

Segundo nosso trabalho de campo, observa-se que as contradições começaram na falta de cumprimento do prazo de entrega das UH, previsto para março de 2015, mas que só começaram a ser entregues em novembro do mesmo ano.

Ao receber seus imóveis, nossos interlocutores relatam que identificaram inúmeros problemas infraestruturais: as paredes apresentavam rachaduras, havia problemas na estrutura dos telhados e no encanamento de água. Além desses problemas, destaca-se o sistema de drenagem ineficaz, causando alagamentos.

Tratam-se de problemas recorrentes, agudizados pela ausência de fiscalização nas obras, bem como pela falta de comprometimento das empresas construtoras que se refletem na insatisfação dos moradores, mensurada pelas respostas dadas às indagações contidas no questionário aplicado *in loco*. Tais questionários continham dezoito questões divididas em três partes: infraestrutura, fluxos e mobilidade e aspectos socioeconômicos²².

O enfrentamento de problemas de infraestrutura e mobilidade urbana motivou a união dos proprietários, o que culminou na criação da Associação de Moradores do RCV. A associação responde por moradores da primeira e da segunda etapa de construção: Cidade Verde I e Cidade Verde II, e cumpre a função de promover o bem-estar social do coletivo.

²² O questionário aplicado está disponibilizado nos apêndices deste trabalho.

O projeto piloto do Residencial Cidade Verde propunha a construção de 2.200 residências, divididas em duas etapas de construção. A primeira etapa, identificada como Cidade Verde I, consistiu na construção de 1.087 casas. Esta etapa foi concluída em 2015. No ano seguinte (2016), a construtora Amorim Coutinho deu início à segunda etapa do projeto piloto, o Residencial Cidade Verde II, que foi entregue em 2018.

No caso do RCVI, pertencente a faixa 2 do PMCMV, segundo o secretário de mobilidade urbana, então secretário de infraestrutura e urbanismo, o município fez concessão à empresa, concedendo autorização para a mesma construir uma quantidade a mais de unidades residenciais, e em contrapartida, exigiu a construção de uma praça no residencial. Essa praça, é pauta frequente nas reuniões realizadas pela Associação de moradores do RCV, pois segundo os moradores, esta não foi entregue concluída.

A precariedade atrelada à parcela do setor habitacional maranhense geralmente relaciona-se as ocupações espontâneas, surgidas em resposta ao *déficit* habitacional e à ineficácia na demanda de programas sociais que atendam a este setor. Grandes espaços na Ilha do Maranhão, de forma geral, foram construídos a partir de ocupações espontâneas, visto que “o acesso legal à moradia pela população pobre, travado pela lógica mercantilista da produção do espaço urbano, tem induzido grande contingente populacional a produzir seu próprio espaço, ou através das ocupações populares ou por meio dos loteamentos irregulares e clandestinos” (BANI, 2016, p. 54).

Por outro lado, a situação do RCV I, expõe uma precariedade de natureza distinta: se trata de um conjunto habitacional planejado, significando que a realidade vivida pelos seus moradores se contrapõe a um discurso competente (CHAUÍ, 1981) apregoado pelo capital imobiliário. Tal fato ocorre com a chancela dos órgãos públicos envolvidos, em tese responsáveis pela redução do *déficit* habitacional, mas, na prática, negligentes para com a fiscalização da obra.

Percebemos que na realidade do RCV I se destacam dois agentes de maior força: o Estado e o capital. Soma-se a esses dois agentes a força de trabalho, estes “se combinam e se alteram, estruturando a cidade, direcionando seu crescimento e lhe dando feição” (MOURA; ULTRAMARI, 1996, p. 14). Ao longo de toda a discussão transparece a imposição do Estado e do capital imobiliário na determinação espacial dos conjuntos habitacionais construídos na Ilha como um todo.

A força dos agentes hegemônicos se sobrepõe aos direitos das camadas economicamente mais frágeis. A violação de direitos, vivida pelos moradores do RCV I,

infelizmente, é uma situação recorrente em todo o território nacional, cabendo a população afetada ser resistência no enfrentamento contra o grande capital.

É perceptível na fala das lideranças da comunidade que estes representam uma resistência às imposições de um sistema desigual. O grande capital que segrega socioespacialmente as pessoas, é nesse caso representado pela empresa construtora Amorim Coutinho e pelo Estado, na função de promotor imobiliário (CORRÊA, 1989).

A esse termo, o Senhor Herbeth, presidente da associação dos moradores do RCV, afirma:

Tem gente pagando uma casa com correção de novecentos reais, e recebeu uma casa que vale uma correção de cinquenta (...) tem uma demanda judicial que eu vejo que vai longe, só pra quem tem coragem pra levar isso pra frente, porque a gente tá lutando contra o grande capital.

A fala do morador e presidente da associação de moradores faz alusão à baixa valorização do imóvel devido às condições em que estes foram entregues, havendo como consequência várias ações judiciais por parte dos moradores contra a empresa que construiu o residencial. O RCV I apresenta problemas estruturais como péssimas condições de asfaltamento, iluminação pública e sistema de drenagem ineficaz que provoca alagamentos. E ainda, os serviços de transporte público e segurança pública mostram-se ineficientes.

Ao que parece, nossos trabalhos de campo indicam três aspectos principais associados à precariedade da infraestrutura do RCV I:

- (i) O asfaltamento precário, que segundo os moradores começou a se esfacelar logo nas primeiras chuvas e se quebrar com o peso dos ônibus nas vias em que estes trafegam. Essa fala dos moradores é corroborada também na fala do atual secretário de mobilidade urbana (Antônio Pádua Nazareno);
- (ii) O transporte público, que não atende de forma eficaz todo o residencial, com um número reduzido da frota, horários e rotas desordenadas;
- (iii) A área de lazer (Figura 15) que não foi entregue completa para os moradores.

A realidade enfrentada pelos moradores do RCV I vai de encontro com o discurso do mercado de imóveis no momento da venda das unidades, o que, segundo a moradora V.L., “foi o sonho que virou pesadelo”.

Figura 15 - Área de Lazer do Residencial Cidade Verde I



Fonte: Autora, 2020.

O discurso proferido pela empresa imobiliária é percebido na fala do morador H. F. quando diz que:

Foi vendido um bairro planejado com tudo funcionando perfeito [...] posto policial, era câmera, era sistema de vídeo de monitoramento, era praça... a praça não foi concluída, não existe sistema de vídeo de monitoramento, não existe posto policial, não existe nada do que foi prometido, sequer o corredor de ônibus, as vias não suportam sequer o peso dos ônibus [...] vê na entrada do conjunto tem um lixão, tudo precário, na entrada do conjunto foi vendido um centro comercial [...] não foi isso que foi vendido.

As áreas periféricas oferecem uma maior lucratividade para as empresas construtoras, pois estas realizam baixo investimento em infraestrutura e vendem a falsa ideia de que os locais onde estão situados os imóveis estão totalmente equipados (MOURA; ULTRAMARI, 1996), daí a importância de agregar um bom discurso somado ao marketing que ludibriam os compradores.

Nesse sentido, na fala dos moradores se percebe a indignação por ter que conviver em uma realidade bem diferente daquela que lhes foi prometida. A área comercial que não foi concretizada e a praça que foi entregue inconclusa foram pontos fortes dos apelos comerciais de venda do empreendimento (Figura 16).

Figura 16 - Publicidade da praça do RCV I



Fonte: www.amorimcoutinho.com.br/imovel/cidade-verde

A área onde seria construído o centro comercial se transformou em pauta das reuniões da Associação dos Moradores do RCV, pois o que foi propagandeado como facilitador, hoje está transformado em lixão, abrigando vetores transmissores de doenças e desvalorizando no mercado imobiliário o bem adquirido (Figura 17).

Figura 17 - Área onde seria o centro comercial do RCV I



Fonte: Autora, 2020.

Outros elementos foram utilizados a fim de agregar valor ao empreendimento no momento da venda de UH, tais como pavimentação asfáltica, estação de tratamento de esgoto, energia e comunicação (Figura 18). Porém, não há estação de tratamento de esgoto e os moradores relatam que a iluminação no RCV I não é de qualidade e tem manutenção feita pelos próprios moradores. Na área de lazer não há nenhuma iluminação, apenas os postes.

Figura 18 - Publicidade da estrutura e serviços do RCV I

Saiba porque é melhor morar no Residencial Cidade Verde.

60.000m² destinados a áreas comerciais e de serviços • Abastecimento de água por poços artesanais, rede de coleta e estação de tratamento de esgoto • Amplas área verdes e um belo parque temático, áreas públicas e ruas asfaltadas.

Venda: MASA
 Construção: amorimcouthinho
 Cadastro: ADEMA
 Minha Casa Minha Vida

(98) 3268-4138
www.cidadeverde-ma.com.br

Fonte: www.masaimobiliaria.com.br/imobiliaria/venda/casa/2-dormitorios

Dentro do trabalho de *marketing* realizado, a existência de fixos como *shopping centers* são recursos utilizados pelo grande capital para valorização do solo. Reforçando essa ideia, Moura e Ultramar (1996, p. 27) esclarecem que “na verdade, o que se paga pela propriedade é o direito ao seu uso e ao que estiver em seu redor”, assim sendo os proprietários dos imóveis do RCV I, pagaram não apenas pelo espaço de seus imóveis, mas pela proximidade com a MA 204, com o conjunto Maiobão e pelos serviços prometidos na venda.

Algo que chamou bastante atenção foi a quantidade de residências vazias no RCVI. Uma parcela destas residências está abandonada, e já possuem sinal de depredação (Figura 19). Observa-se ainda em algumas residências a placa de aluga-se ou vende-se, bem como verificou-se casas do conjunto à venda nos leilões da Caixa Econômica. Os moradores que residem no residencial atribuem o fato citado aos problemas de infraestrutura, que deixam os proprietários decepcionados e insatisfeitos com o imóvel que receberam.

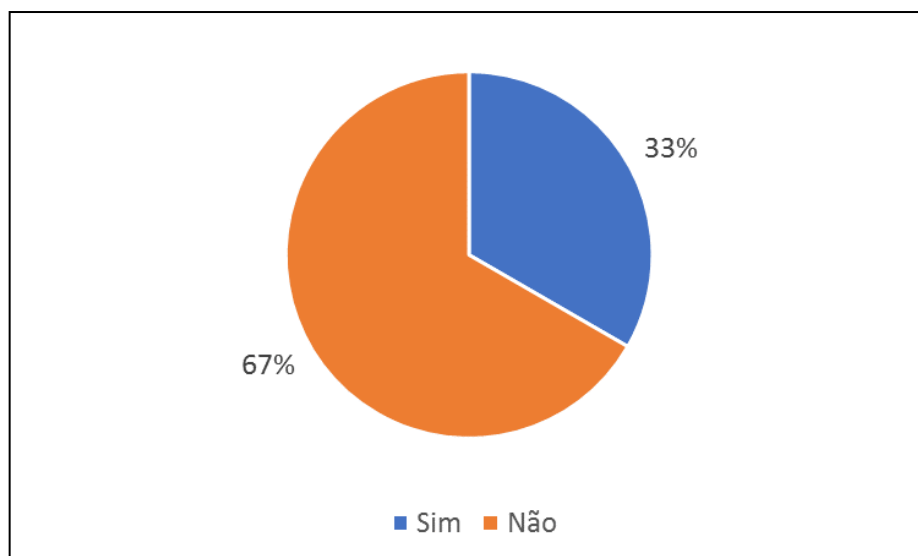
Figura 19 - Residência abandonada e depredada no RCV I



Fonte: Autora, 2020.

No questionário aplicado junto aos moradores, havia uma questão que abordava a vontade de sair do bairro, e notou-se que há um quantitativo expressivo de moradores que desejam deixar o residencial, mesmo com pouco tempo de habitação no local. Em resposta à questão: “Você pensa em se mudar do bairro?”, obtivemos resposta sim de 33% dos entrevistados (Gráfico 3), mesmo após pouco tempo de moradia no local.

Gráfico 3 - Percentual de moradores do Residencial Cidade Verde I que pensa em se mudar do bairro



Fonte: Elaborado pela autora.

Dentre os principais motivos para o expressivo quantitativo de moradores que desejam se mudar, estão os problemas com a infraestrutura. Segundo relatos dos moradores a infraestrutura das casas coloca em risco a segurança dos proprietários, eles contam que já houve acidentes por conta dos problemas estruturais. No relato da moradora K. ela fala da falta de qualidade dos materiais e conseqüente risco que essa prática traz. A mesma relata que “a madeira que eles colocaram no telhado estava podre, e quebrou com a caixa d’água [...] em outra casa colocaram madeira verde no telhado, depois a madeira secou e ficou tudo torto e frouxo” (Moradora K).

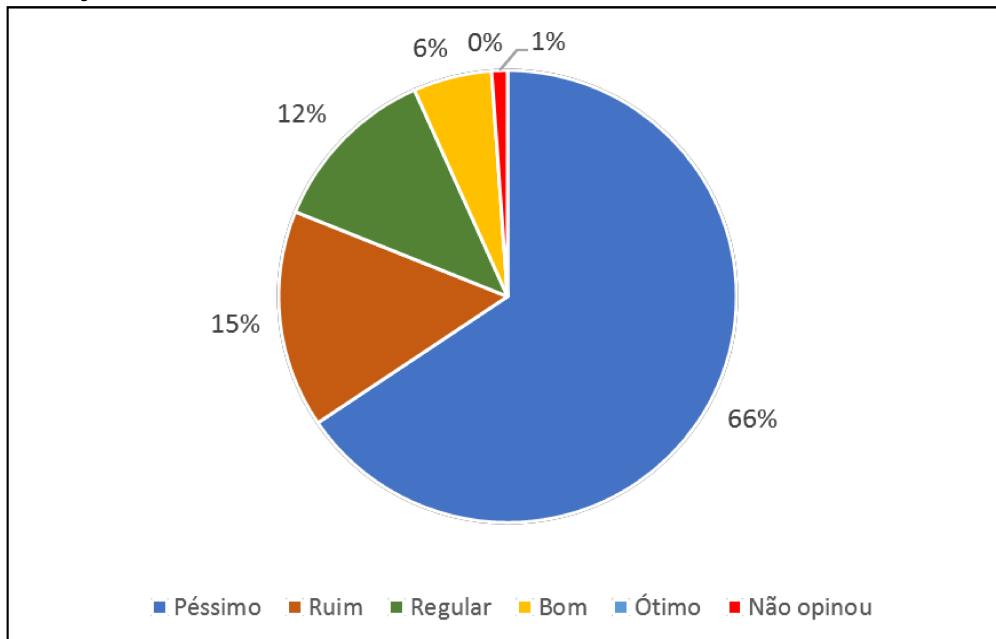
Relatos como o da moradora K foram feitos por outros moradores no momento da aplicação dos questionários da pesquisa. Os moradores dizem que para sanar os problemas acabam gastando muito mais do que o investimento inicial, conforme destaca um de nossos interlocutores:

Os defeitos nas unidades habitacionais são os mais graves possíveis. Na minha casa eu tive que investir trinta mil, pra poder ter condições de me mudar, era vazamento por tudo enquanto era lado, a água dos banheiros não descia pra tubulação, ia pra garagem, o piso lá de casa rachou todo, e a construtora disse que não era da responsabilidade deles.

Nosso levantamento aponta ainda que os problemas de infraestrutura das residências são não apenas o principal motivo da expressiva quantidade de moradores que pensam em se mudar do residencial. Os problemas na estrutura das casas também foram o motivo para a péssima avaliação dos serviços da construtora Amorim Coutinho, empresa que construiu o Residencial.

Conforme mostra o gráfico 4, o percentual de 66% dos que responderam ao questionário dizem que consideram os serviços da Amorim Coutinho péssimos. Outros 15% consideram os serviços da construtora ruim e 12% consideram regular. Os dados demonstram a insatisfação dos proprietários de residências.

Gráfico 4 - Avaliação dos moradores do Residencial Cidade Verde I em relação aos serviços da Amorim Coutinho



Fonte: Elaborado pela autora.

Quando indagados sobre a postura da empresa construtora e do órgão municipal competente, os moradores dizem que não conseguem resultado positivo, sendo obrigados a recorrer ao Ministério Público para ter seus direitos respeitados. A empresa construtora tem, de acordo com o contrato, cinco anos de carência para resolver possíveis problemas estruturais associados à construção e serviços constantes no contrato. Este prazo está findando para os moradores do Residencial Cidade Verde I que tem até março de 2020 para requerer quaisquer itens que não estão de acordo com o contrato.

Outro problema identificado durante a pesquisa é a não prestação de serviços dos correios ao RCV I. Ao ser questionado sobre como procediam para ter acesso às suas correspondências, o morador H. relata que eles “tem que ir no correio buscar, ou então na casa de parentes”. Segundo o presidente da associação, houve a união da associação de moradores do RCV e do conjunto Novo Horizonte, também construído a partir do PMCMV, para uma ação conjunta na justiça, no ano de 2018. Esta ação ainda está em análise, e os moradores permanecem sem a prestação dos serviços dos correios.

Em reunião realizada na associação de moradores, no dia 22 de setembro de 2019, foi posta em pauta uma manifestação para reivindicar melhorias no Residencial e cobrar a conclusão da praça do conjunto, que segundo os moradores nunca foi concluída, encontrando-

se sem iluminação e com o fornecimento de água interrompido. Os serviços de manutenção na praça são realizados pelos próprios moradores que se reúnem em mutirão para limpar o local.

Outros serviços de manutenção no bairro também são realizados pelos próprios moradores, a saber, troca de lâmpadas queimadas em postes públicos e os reparos no asfaltamento de ruas. Estas ações demonstram a falta de assessoramento aos moradores por parte do poder público e privado (Equatorial Maranhão), que se esquivam do fornecimento de serviços que são de sua responsabilidade, tendo os moradores que cumprir tal tarefa para obter os serviços em falta.

Muitas vezes há um descomprometimento por parte do poder privado em relação aos imóveis do PMCMV, resultando nos inúmeros problemas estruturais e sociais constatados pela pesquisa. Embora apresentem diversos percalços, é inegável o papel das empresas imobiliárias e do PMCMV no território urbano da Ilha do Maranhão como um todo, resultando em novos fluxos internos e externos ao lugar.

No que tange à contribuição do grande capital na configuração territorial atual, é importante destacar a implementação de *shopping centers*, pois estes “influenciam na revalorização do espaço urbano, imprimindo à atividade comercial novo ritmo e até mesmo induzindo esse tipo de uso de solo, que impõe ares de modernidade” (FERREIRA, 2014, p. 94). Assim sendo, a construção destes objetos geográficos confere forte dinâmica em suas áreas circunvizinhas se tornando atrativo para instalações de outros objetos como condomínios de classe média a alta, agências bancárias, entre outros. Isto produz maior facilidade aos fluxos territoriais, construindo-se novas relações no território, o que contribui para especulação imobiliária, corroborando para a construção de conjuntos residenciais como o RCV I, nas áreas mais periféricas.

Ao mesmo tempo em que há uma centralidade, tende-se a ser desenvolvida uma descentralização no território de Paço do Lumiar a partir dos novos empreendimentos do PMCMV. Sendo assim, ao passo em que existem usos concentrados em um centro – supermercados, lojas, bancos, atividades culturais – outros usos se distribuem em sentido contrário aos centros – conjuntos habitacionais PMCMV (CORRÊA, 2014). Inicialmente, nesta análise, percebemos um interesse das imobiliárias por terrenos mais afastados para a construção das UH, especialmente das faixas 1 a 2. Porém, em uma análise posterior percebemos fluxos formados a partir dos novos usos do território.

Estes fluxos crescem e formam novas centralidades, menores, mas que tendem a crescer e se fortalecer para atender às demandas ausentes naquele novo espaço produzido. Um exemplo desta dinâmica é o conjunto Maiobão, que foi construído afastado de seu centro (São

Luís), do qual dependia em todos os serviços. No entanto, atualmente, este conjunto se tornou polo para novas construções, mais afastadas deste centro.

O conjunto Maiobão se apresenta, para o município de Paço do Lumiar, como um subespaço denso (SANTOS; SILVEIRA, 2006), onde há maior volume de atividades econômicas terciárias e de serviço. Por possuir uma faculdade com mensalidade mais acessível, recebe também um quantitativo de pessoas de outros municípios que usufruem desse serviço. No Maiobão também se concentra maior movimento, ou seja, maior fluidez, pelo volume de circulação de veículos e de pessoas. Por suas características, segundo os pares dialéticos “espaços da rapidez e da lentidão” trabalhados por (SANTOS; SILVEIRA, 2006), o conjunto Maiobão se caracteriza como um espaço de rapidez, por ser, dentre as regiões do município, aquela com maior densidade de equipamentos (do ponto de vista material) e maior “vida de relações, fruto da sua atividade econômica e sociocultural” (do ponto de vista social) (SANTOS; SILVEIRA, 2006, p.263).

O jogo entre centralidade e periferia, retratado pela apropriação do território é na verdade dotado de intencionalidades, e sobre essa “desorganização” no espaço urbano, especialmente nas áreas periféricas, Moura e Ultramar (1996, p. 13) esclarecem que:

A desorganização aparente e a espontaneidade do traçado das periferias são, na verdade determinadas pela lógica do modo de produção e apropriação do espaço urbano. [...] Essa aparência é a revelação de uma essência que resulta da interação de três elementos: a) o capital, determinando o custo da terra e impondo a necessária concentração de atividades e de mão-de-obra para seu próprio crescimento; b) o Estado, representado pela ação do poder público, tentando propiciar serviços e condições básicas para a sobrevivência e oferta de mão-de-obra, garantindo, assim, o desempenho da economia; c) a força de trabalho, que é quem ocupa e vive a desordem representada pela periferia.

O poder público, representado também no Residencial Cidade Verde I pela instância municipal, age de forma irresponsável quando se abstém de seus deveres pelo zelo de seu território e mais ainda no trato pela promoção de qualidade de vida das pessoas que residem dentro de seus limites municipais.

Há de se refletir sobre as proporções de interesse nos serviços básicos às comunidades, visto que muitas questões são tratadas meramente como eleitoreiras. Sobre esta questão Maricato (2009, p. 10) nos orienta a pensar em três tipos de investimento público urbano: “a) aquele orientado pelos interesses do mercado imobiliário, cujo motor é a valorização imobiliária; b) aquele definido pelo marketing urbano, cujo motor é a visibilidade; c) aquele definido pela relação clientelista que responde a interesses eleitorais”.

No Residencial Cidade Verde I as questões políticas municipais são um agravante, pois os serviços básicos ofertados não recebem manutenção, e são fornecidos de forma ineficaz

pelo poder público municipal. As reivindicações a respeito dos serviços não prestados recebem resposta negativa, sendo alegado pela prefeitura o baixo percentual de eleitores que moram no bairro e votam no município de Paço do Lumiar²³, sendo isto um entrave para melhorias, segundo relatam os moradores sobre a fala do prefeito do município. O senhor Antônio Pádua Nazareno, secretário de mobilidade urbana de Paço do Lumiar, em entrevista explanou que:

os conjuntos do MCMV de paço do lumiar, de fato atenderam a população de São Luís, sendo assim, Paço do Lumiar cedeu espaço para as unidades habitacionais de São Luís. Isso gerou um problema social e de infraestrutura muito grave porque a responsabilidade de prover os serviços públicos para essa população não ficou pra São Luís, ficou para o município de Paço do Lumiar, então Paço do Lumiar teve um incremento populacional nos últimos dez anos, com esses programas, que acreditamos ser de cerca de 30% de população, a prova disso é que os eleitores de Paço do Lumiar têm a menor taxa do Brasil em relação a população. Nós temos em Paço do Lumiar cerca de 180 mil habitantes e temos pouco mais de 60 mil eleitores, quando pela média nacional, nós teríamos que ter 120 mil eleitores, ou seja, mais de 50 mil moradores de Paço do Lumiar vieram com o MCMV morar aqui, mas continuam votando em São Luís e demandando os serviços de Paço do Lumiar

Sobre a questão abordada acima, cabe refletirmos sobre a ação política nos usos do território. O território como abrigo nos remete ao uso comum, faz-nos pensar em uma cidade mais igualitária, especialmente nos acessos a bens e serviços. Porém, o que está posto, em nível nacional, e em nível local especialmente, é uma espécie de articulação política que traz vantagens especialmente a dois lados: primeiro aos detentores de capital e segundo alguns agentes políticos, no sentido de captura de votos. Desse modo a cidade acaba sendo estruturada a partir dessas ações e desses agentes (políticos em exercício e detentores de capital, sendo as vezes representados pela mesma pessoa) gerando benefícios mútuos (FERREIRA, 2014; PEREIRA, 2011).

A sociedade comum, aqui representada pelos moradores do RCVI, acaba participando muito pouco das decisões e sendo condicionados aos usos políticos do território, porém, como já é sabido, as consequências mais áridas dessa forma posta de uso do território recaem sobre aqueles que menos são ouvidos, a sociedade comum, especificamente os mais pobres. A voz não ouvida se transforma em resistência necessária, postas em prática, por exemplo através do *circuito inferior da economia* (SANTOS, 2008 [1979]), assunto que trataremos de forma mais abrangente adiante.

Partindo de uma análise local, tendo como escala a Ilha do Maranhão, nota-se que o capital imobiliário teve e ainda tem grande relevância nos usos do território, isso se deve à sua participação na construção de inúmeros conjuntos habitacionais, os quais foram decisivos

²³ Grande parte dos moradores do Residencial Cidade Verde I veio de bairros localizados em São Luís e ainda não transferiram seus títulos eleitorais para o município de Paço do Lumiar, portanto votam ainda em São Luís.

para a atual fragmentação socioterritorial vista na Ilha do Maranhão, deixando visível a partir do preço da terra, a localização da elite e o território da camada mais pobre.

No setor administrativo e político, a cidade de São Luís exerce certo domínio sobre o território de outros municípios da Ilha (São José de Ribamar e Paço do Lumiar, por exemplo), a partir do seu poder como polo urbano para os demais municípios. A partir disso, acordos entre os municípios foram firmados, como por exemplo acordos de cessão de terra por parte do município de Paço do Lumiar para receber construções de conjuntos habitacionais faixas 1 a 2 do PMCMV para alocar moradores de São Luís, sob justificativa de ausência de vazios urbanos para a construção desse tipo de conjunto habitacional. Este é o caso do RCVI, no qual a grande maioria dos moradores saíram da capital para o morar no conjunto.

É necessário notar que a construção do espaço urbano traz consigo contradições reveladas tanto no discurso empregado pelo capital imobiliário, que exerce papel de destaque no modelado urbano nessa forma posta de construir a cidade (DE MATTOS, 2006), quanto no poder público estatal e municipal, que deixa a desejar em seu papel de promotor do bem estar público e do zelo pelos direitos de todos. Essas contradições se materializam nas desigualdades socioterritoriais.

A população do RCV I sofre as consequências de uma política habitacional ainda bastante falha, sendo importante para a melhoria de tais políticas, que estudos e pesquisas acadêmicas abarquem e ouçam a estes agentes que usam e constroem o território, lutam e tornam-se resistência aos que ditam as regras urbanas. Muitas vezes estas realidades vivenciadas nos lugares são abafadas e caladas, impedindo que se discuta e pense novas alternativas para a obtenção de maior equidade nos territórios urbanos.

3.3 As redes de fluxos no RCVI: Circuito inferior da economia urbana e mobilidade

O RCV I, como produto de uma lógica imobiliária muito forte e presente no município de Paço do Lumiar, tem seus fluxos, basicamente, alocados em dois setores, os quais serão destacados nesta seção: o primeiro está nos movimentos internos ao residencial, relativos ao circuito inferior da economia, presente em estabelecimentos privados improvisados ou bem estruturados, que nos permitem analisar outras faces do uso do território em uma escala local, dentro do residencial.

O segundo tipo de fluxo que analisamos está relacionado à mobilidade urbana. Esta análise, como também a primeira, está estritamente ligada a acessibilidade, e como acontecem os fluxos de deslocamento dos moradores, que em sua grande maioria enfrentam longas

distâncias para trabalhar, ou chegar ao acesso de bens e serviços, como aqueles relacionados a saúde, educação e supermercado.

Quando propomos a análise do espaço geográfico a partir da categoria território usado (SANTOS, 1999) mergulhamos em uma gama de variáveis que surgem à proporção que aprofundamos a pesquisa, na tentativa de melhor alcançar o que foi proposto. Assim, a partir da implantação dos conjuntos habitacionais, tendo como recorte para análise, o RCVI, fez-se necessário versar sobre o circuito inferior da economia (SANTOS, 2008 [1979]), pois é crucial para compreendermos os fluxos socioeconômicos internos do Cidade Verde.

3.3.1 Os fluxos econômicos internos: da legalidade ao imprevisto

Para Santos (2008 [1979], p.37) a causa e o efeito da criação ou da manutenção de dois circuitos de produção, distribuição e consumo de bens e serviços, são as desigualdades sociais na oferta de bens e serviços, isto implica diretamente nas diferenças na quantidade e na qualidade do consumo. Assim sendo, o autor define

“O circuito superior como constituído pelos bancos, comércio e indústria de exportação, indústria urbana moderna, serviços modernos, atacadistas e transportadores. O circuito inferior é constituído essencialmente por formas de fabricação não ‘capital intensivo’, pelos serviços não modernos, fornecidos a varejo e pelo comércio não moderno e de pequena dimensão.” (SANTOS, 2008 [1979], p. 40)

Nos espaços urbanos, especialmente nos metropolitanos como na Ilha do Maranhão, elementos dos dois circuitos coexistem, e em alguns momentos tem interseção, porém, no caso específico de Paço do Lumiar, bem como em toda a Ilha, a economia urbana é marcada predominantemente pelo circuito inferior. Mesmo com essa predominância, existe “a complementaridade dos circuitos, através das relações interurbanas, que se apresenta pelo acesso da população às instituições financeiras, aos supermercados inseridos no circuito superior e superior marginal e às lojas de departamentos” (ROMA, 2016, p.26), corroborando com Silveira (2007) quando afirma que o consumo pode ocorrer fora do circuito a qual as classes estão inseridas.

A concepção da cidade e dos usos do seu território perpassam pelos fixos e fluxos concebidos no circuito inferior da economia urbana, ao passo que este circuito se “afirma como uma manifestação da pobreza estrutural no país” (MONTENEGRO, 2006, p. 31). Esta pobreza estrutural se relaciona, não apenas com o setor econômico e com as desigualdades no mercado de trabalho e ausência de empregos, mas se manifesta também na materialidade da cidade e em todo seu arranjo, e como esta é planejada seguindo uma lógica de mercado excludente.

Ao abordarmos o circuito inferior da economia no RCVI o enfoque será direcionado não ao mercado de trabalho em si como um propulsor para este circuito, mas em como os formatos dos atuais conjuntos habitacionais do PMCMV, especialmente os faixas 1 a 2, proporcionam a criação de um circuito inferior dentro dessas áreas, teoricamente apenas residenciais, tendo como variável chave a sua localização mais distante do circuito superior e com acesso dificultado pelas condições de mobilidade, bem como a ausência de oferta de serviços básicos.

Tem se tornado uma característica comum aos conjuntos habitacionais construídos pelo PMCMV, em especial os das faixas 1 a 2, a presença do circuito inferior da economia urbana. As variáveis que mais fortalecem esse circuito, para esses casos, são justamente a desigualdade no acesso aos serviços básicos, ausentes muitas vezes, e a localização dos conjuntos, bastante isolados das áreas mais urbanizadas da cidade. Mesmo em residenciais verticais, especialmente os de dois pisos, há forte presença de pequenos comércios improvisados nas residências.

Santos (2008 [1979]) distingue, numa certa dimensão, dois tipos de circuito inferior de acordo com sua localização na cidade. Para o autor há um circuito inferior central, localizado em áreas mais centrais da cidade, com público mais amplo, inclusive atendendo ao público ligado ao circuito superior, neste segmento existe uma maior proximidade com atividades do setor moderno; e o circuito inferior residencial que estaria mais ligado a população, a uma necessidade de resposta imediata, sustentada pelas diferenças sociais de consumo e acesso a bens.

O circuito inferior residencial está bastante presente no RCVI, a partir da utilização de parte da casa para construir ou improvisar estabelecimentos comerciais (Figura 20). A quantidade de estabelecimentos é gerada a partir da necessidade dos próprios moradores, pois estes precisam percorrer longas distâncias para comprar algum produto de mercearia, ou outros itens domésticos, sendo a situação usada como uma oportunidade de geração de renda para alguns, que resolveram investir em pequenos comércios.

Figura 20 - Estabelecimentos do circuito inferior residencial do RCVI



Fonte: Autora, 2020.

A quantidade de estabelecimentos comerciais no RCVI é bem significativa, estes estão espalhados por todo o residencial. Alguns estabelecimentos são bem estruturados e nota-se certo nível de investimento de capital em estrutura. Outros são improvisados, possuindo a mesma estrutura residencial, mas oferecendo serviços (Figura 21). São nítidas as características que revelam a base do circuito inferior residencial, já que nestes estabelecimentos temos poucas contratações de terceiros e o trabalho é executado pela família. Há um excesso de trabalho, sem salário-base ou ganhos com hora extra e as condições técnicas são pouco sofisticadas, embora haja traços de modernização, como as máquinas de crédito.

Figura 21 - Estabelecimento improvisado, ainda com estrutura residencial

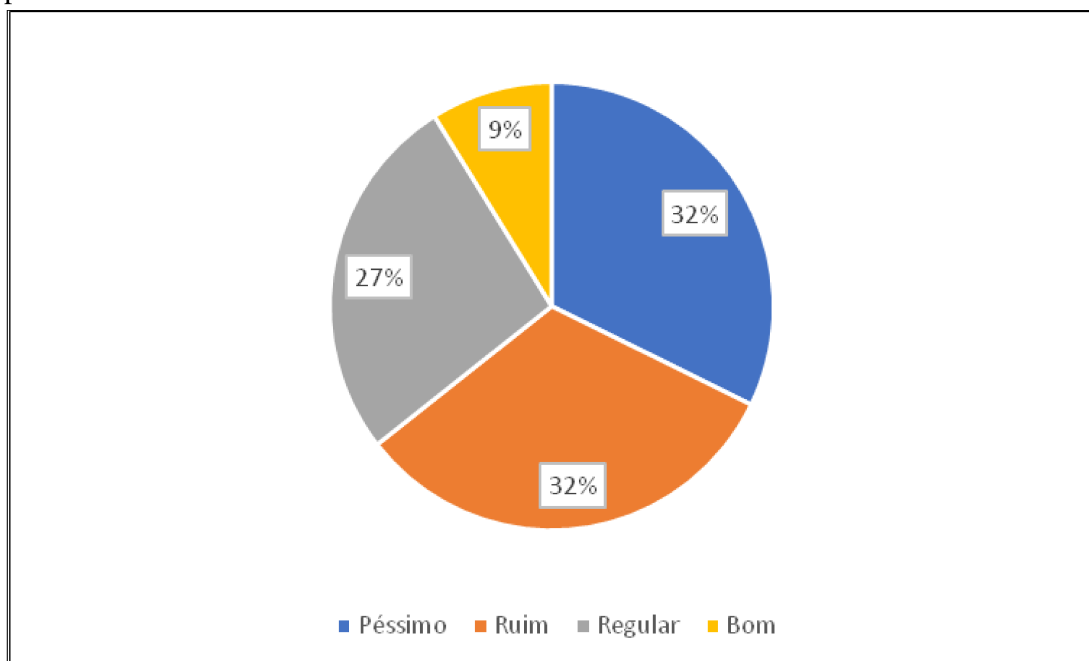


Fonte: Autora, 2020.

O mercado socialmente necessário (RIBEIRO, 2013), nasce e se fortalece em resposta às forças hegemônicas na cidade, traduzindo-se em “um mercado que garante a existência do outro na urbe: do pobre e de sua economia” (ANTIPON; CATAIA, 2018, p.602). Esse mercado se faz importante no RCVI pela escassez de serviços básicos e pela acessibilidade dificultada por estar em uma área mais isolada. Os moradores, que têm sua vivência no lugar, estão cientes e reivindicam seus direitos de acesso à cidade através de reuniões e protestos na busca de melhorias e acesso a moradia digna, no seu sentido mais completo, com qualidade de vida.

Quando indagados sobre como avaliam a acessibilidade a serviços como supermercados, escolas e postos médicos, as respostas dos moradores que contribuíram respondendo ao questionário aplicado foram 9% achavam bom, 27% regular, 32% disseram que o acesso é ruim e 32% responderam péssimo (Gráfico 5). Estes números demonstram que existe dificuldade dos moradores em acessar serviços básicos, o que contribuiu para o fortalecimento dos agentes do circuito inferior no residencial, e para uma demanda positiva daqueles que são proprietários destes pequenos estabelecimentos.

Gráfico 5 - Avaliação dos moradores ao acesso a serviços como supermercados, escolas e posto médico



Fonte: Elaborado pela autora.

Neste sentido a própria desvalorização daquele local por parte do poder público, que prioriza certas parcelas da cidade em detrimento de outras, proporciona que os agentes do

circuito inferior se instalem (MONTENEGRO, 2006), sendo assim, observamos *in loco* que um sistema de objetos e ações, sendo estes o residencial como objeto materializado e a lógica imobiliária como sistema de ação, promoveram um outro uso do território, partindo do pressuposto que cada agente contribui para a configuração do território, nesse caso a legalidade produz a ilegalidade e o imprevisto.

Entre os tipos de estabelecimentos privados observados no RCVI, os principais são pequenas mercearias, comércios de materiais para construção, frutarias e escolas. Durante a pesquisa de campo notamos que há muitas escolas de séries iniciais (fundamental menor) e creches particulares no residencial (Figura 22), isto porque as escolas para as séries iniciais e creches públicas do município ficam distantes, dificultando o acesso das famílias que precisariam se locomover duas vezes no mesmo turno (horário de entrada e de saída das crianças).

Figura 22 - Escolas e creches particulares no RCVI



Fonte: Autora, 2020.

As escolas em especial nos chamaram atenção, pois revelam uma necessidade básica e não suprida pelo interesse público, sequer prevista nos projetos das construtoras, não

apenas no RCVI, mas em grande parte dos conjuntos habitacionais do PMCMV: a necessidade educacional. Os espaços cada vez mais compactos desses residenciais demonstram a voracidade pelo capital e pelo lucro por parte das construtoras, já que cada pedaço do território é, para eles, ganho monetário.

Fazendo uma rápida comparação entre as construções do PMCMV e antigos programas habitacionais, como os da década de 1970 e 1980, notamos que estes ocupavam maiores áreas territoriais – mais disponíveis à época – e dispunham de escolas e praças, alguns até posto de saúde. A lógica das construções habitacionais hoje está muito mais ligada a financeirização dos espaços do que com a própria promoção de qualidade de vida dos moradores.

As escolas e creches privadas, tão presentes no RCVI, traduzem na verdade a dificuldade enfrentada no dia a dia dos moradores. Para aqueles que não possuem recurso financeiro para pagar a educação privada próxima de sua casa, resta a necessidade de se deslocar, adequando-se aos horários de ônibus e aos gastos financeiros com a tarifa e bem como do tempo maior de deslocamento.

As desigualdades socioterritoriais reveladas pelo circuito inferior da economia demarcam as fragmentações estabelecidas pelo meio técnico-científico-informacional, especialmente no espaço urbano, nesse sentido, Ribeiro (2012) *apud* Silveira (2015, p. 246) destaca que a noção de fragmentação revela o “agravamento das desigualdades sociais em suas dimensões material e simbólica”.

Podemos pensar na dimensão simbólica a partir da apropriação do território. A presença do circuito inferior residencial cria uma valorização simbólica pelo lugar, gerando o sentimento de pertencimento e um arranjo solidário no residencial, levando até a um tipo de fidelidade aos serviços oferecidos. Um exemplo dessa relação é quando o morador do residencial, enquanto cliente, passa a comprar em um determinado estabelecimento mesmo tendo outros do mesmo gênero e até mais próximo a sua residência.

Por outro lado, para além das fidelidades estabelecidas, quem precisa e depende dos serviços oferecidos pelo circuito inferior residencial acaba pagando mais caro, como no caso de pequenas mercearias. Como não há estoque dos produtos, e estes são adquiridos nas grandes redes de supermercado do circuito superior da economia, o preço ao consumidor final vai sair mais elevado. Aqueles que tem acessibilidade aos supermercados do circuito superior conseguem pagar menos pelas mercadorias.

Por fim, o circuito inferior residencial se destaca pela criatividade. Esta é posta em prática através das variadas formas de atendimento e marketing para atrair e fidelizar clientes.

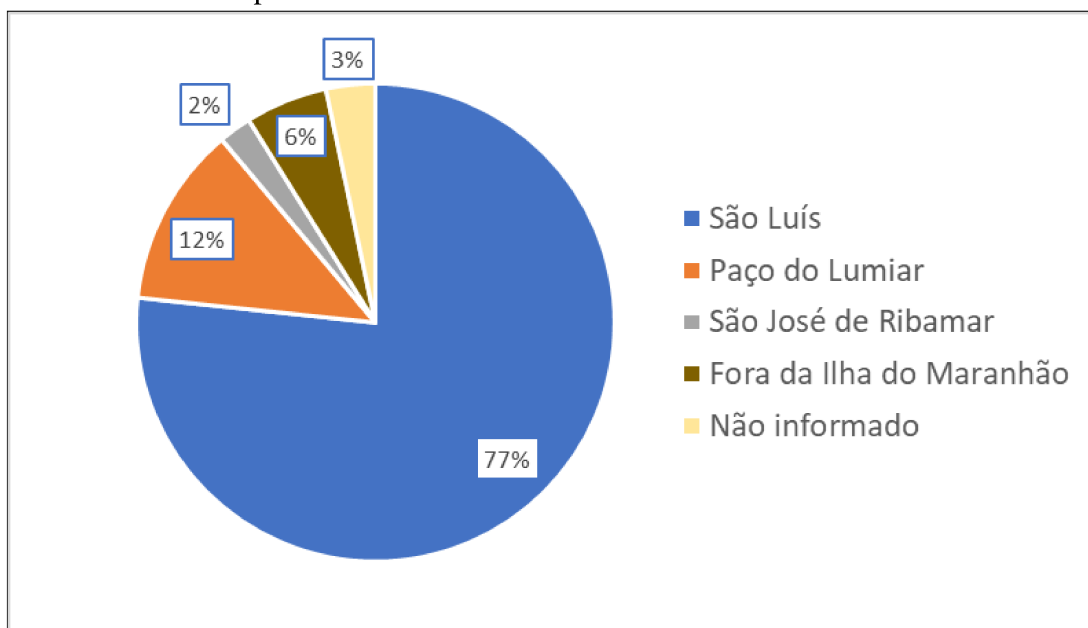
Com pouco capital para investir nesses serviços, a criatividade e muitas vezes o improviso é o que vai fazer o diferencial para produzir atratividade. Um exemplo disso são as atividades que não possuem uma estrutura física fixa, levando seus serviços até o cliente. No RCVI podemos citar o caso da pizzaria móvel. Nessa atividade as pizzas são prontas previamente e armazenadas em um carro que vai ao encontro dos clientes com uma propaganda sonora oferecendo os produtos.

O olhar sobre o circuito inferior residencial no RCVI, nos permite reconhecer mais a fundo a realidade local, as dificuldades e anseios daqueles que vivenciam o lugar. Permite-nos, assim, entender as complexidades do fato urbano e sua construção, que está para além da materialidade, mas que se revela nas relações solidárias, nas contradições e em todos os atores que contribuem para o modo de ser urbano.

3.3.2 A mobilidade por trás da materialidade: o RCVI como bairro dormitório

A mobilidade é um dos temas mais problematizados quando discutimos a respeito da habitação na contemporaneidade, especialmente quando fazemos referência à habitação popular. Os moradores do RCVI enfrentam diversas dificuldades de mobilidade, que são comuns também a outros residenciais construídos dentro do PMCMV no município de Paço do Lumiar. O problema se inicia já no projeto desses residenciais, pois, não é feita a instalação de serviços básicos, como melhoria de acesso, com vias alternativas e instalação de serviços coletivos adequados à demanda, desde o início do projeto.

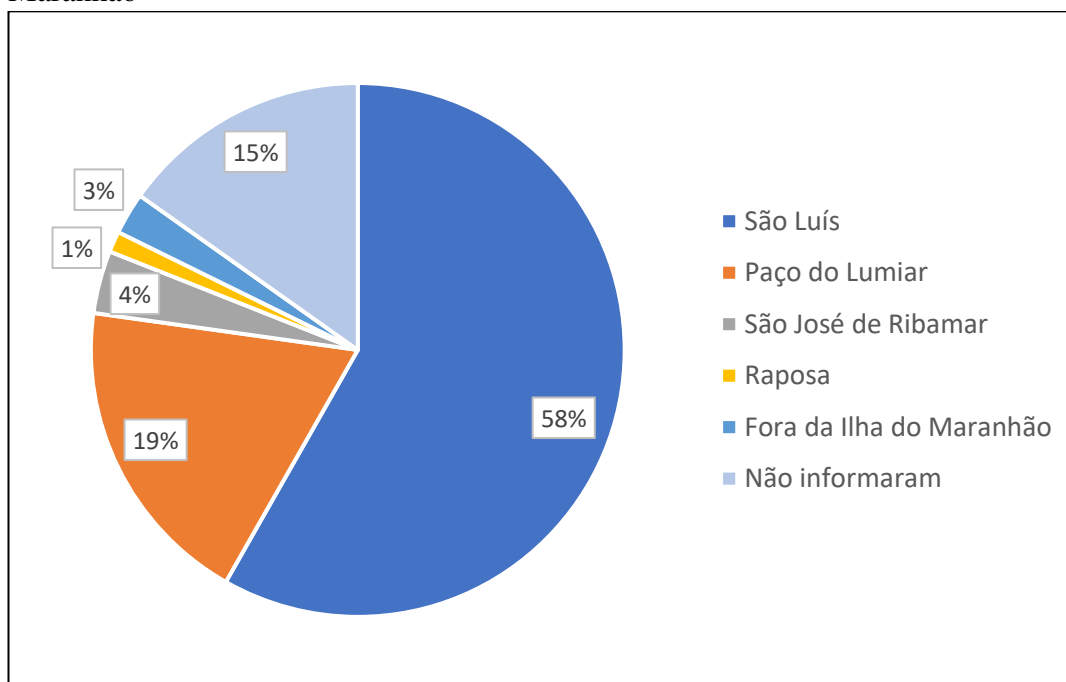
No caso específico do RCVI, segundo os dados coletados na pesquisa, a grande maioria dos moradores veio do município de São Luís, onde morava de aluguel ou em casa cedida (Gráfico 6). Sendo assim, grande parte dessas pessoas se mantiveram em seus empregos na capital, tendo um aumento significativo do trajeto de deslocamento, significando aumento no tempo gasto para esse deslocamento e de gastos financeiros com transportes para chegar ao local de trabalho. Em alguns casos é gasto o tempo de quatro horas por dia apenas no deslocamento (ida e vinda) para o trabalho.

Gráfico 6 - Municípios da Ilha do Maranhão onde residiam os moradores do RCVI

Fonte: Elaborado pela autora.

As cidades-dormitório nasceram unidas à expansão de áreas urbanas passando pelos processos de conurbação e metropolização. Essas áreas, que possuem movimento pendular de pessoas, são caracterizadas por altos índices de crescimento populacional e baixo dinamismo econômico (Corrêa, 2006). O RCVI se caracteriza como bairro dormitório, pois, como demonstra o gráfico 7, a grande maioria de seus moradores trabalham em outros municípios e têm suas atividades de lazer e sociocultural em São Luís. Apesar da existência de atividades ligadas ao circuito inferior, há ainda poucas atividades de vivência da maioria dos moradores com o lugar. Isso é explicado, em parte, pelo tempo gasto no deslocamento para seus trabalhos, pois, os moradores precisam sair muito cedo de casa, e retornam já a noite, apenas para o descanso noturno.

Gráfico 7 - Percentual de moradores do RCVI que trabalham por municípios da Ilha do Maranhão



Fonte: Elaborado pela autora.

A fala do secretário de mobilidade de Paço do Lumiar, senhor Antônio de Pádua Oliveira Nazareno, traz a percepção dos órgãos públicos em relação a esse tipo de situação em Paço do Lumiar quando, em entrevista pontuou que:

“o serviço de transporte de Paço do Lumiar foi concebido considerando Paço do Lumiar uma cidade dormitório. Uma cidade em que as pessoas trabalham e tem suas atividades econômicas em São Luís e moram em Paço do Lumiar. Isso gera diversos problemas de natureza econômica, social, e a gestão atual [iniciada em 2016] começou um movimento pra inverter essa lógica, para incentivar as pessoas desses conjuntos habitacionais do MCMV e da zona rural de Paço do Lumiar, ao invés de ter suas atividades econômicas e suas atrações de viagem em São Luís, passassem a ter suas atividades econômicas e suas atrações de viagem aqui em Paço do Lumiar, no centro econômico de Paço do Lumiar, que é o Maiobão e o Pátio Norte”

A questão principal a ser destacada neste aspecto é que o município de Paço do Lumiar não possui mercado empregatício que absorva o quantitativo de pessoas que passam a morar em seus limites territoriais, a maioria trazidas pela demanda habitacional do PMCMV no município. Assim sendo, os moradores luminenses vão à procura de empregos em outros municípios, ou permanecem com vínculo empregatício que já possuíam antes da mudança para este município.

A rotina exaustiva é agravada pela insuficiência nos serviços de transporte público, oferecidos para atender a demanda dos moradores. As linhas que atendem ao residencial são metropolitanas, ou seja, semiurbanas, e tem seu itinerário com rotas que ligam o residencial a

bairros da capital São Luís. O fato de as linhas serem periurbanas, pode se tornar um agravante quando se trata da luta dos moradores pela reivindicação de melhorias no transporte público, pois, segundo o secretário de mobilidade urbana do município, as exigências enviadas à esta secretaria, são de responsabilidade da Agência Estadual de Mobilidade Urbana e Serviços Públicos-MOB, entremeadas de burocracia, aumentando os anseios da população. Nas contribuições do secretário de mobilidade municipal, ele esclarece que:

“A principal dificuldade da secretaria é que por mais que a gente interceda pra melhorar o serviço de transporte, o transporte é semiurbano, então não depende de nós. Nós apenas somos um comunitário com mais força porque nós vamos lá junto com a comunidade na MOB reclamar, oficiar. No RCV nós estamos com uma dificuldade, porque as vias internas, por onde circulam os ônibus semiurbanos, estão muito danificadas. A empresa vive ameaçando de tirar os ônibus, reclamando, com razão, mas a prefeitura espera em breve resolver o problema do piso das ruas, para com isso a gente poder exigir da MOB essa melhoria do transporte.”

Um dos principais desafios em espaços metropolitanos é sem dúvida a questão da mobilidade urbana, visto que os deslocamentos pendulares intermunicipais diários são responsáveis por extensos congestionamentos, comprometem a qualidade de vida daqueles que precisam percorrer longas distâncias diariamente para trabalhar, e prolongam a espera pelo transporte público, especialmente para os usuários que residem distante das áreas centrais da cidade (SOUZA; SUGAI, 2018).

A oferta de transporte público intermunicipal em quantidade e qualidade suficiente para as áreas conurbadas mais distantes do polo das regiões metropolitanas se mostrou na pesquisa, um dos principais problemas enfrentados pelos moradores do RCVI e pela própria Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (SEMUR). Este problema não é exclusividade da ilha maranhense, mas um problema constante nas RM's do país. Realizar uma análise adequada contemplando os espaços metropolitanos e o fato urbano específico de cada localidade é fundamental para que algumas situações sejam mitigadas e outras sanadas, por exemplo, o grave problema de oferta dos ônibus intermunicipais ou metropolitanos.

Há de ser levado em consideração, na análise da mobilidade nas RM's, os fatores socioeconômicos relevantes nesse tipo de espaço, como áreas onde há maior oferta de empregos ou disponibilidade de serviços, correspondendo às regiões com maiores fluxos de pessoas e de veículos. É imprescindível saber também de onde partem os fluxos, para assim demandar de forma eficaz, transporte público e melhorias de tráfego. Esse é um trabalho conjunto entre município e estado, e requer entrosamento e disposição dessas instâncias.

Como nos propõe analisar Souza e Sugai (2018), o espraiamento urbano, os bairros monofuncionais, a conformação de vazios urbanos e conseqüente formação de áreas isoladas ou desarticuladas da malha urbana, se constituem em um padrão de produção urbana bastante

insustentável no ponto de vista social, econômico e ambiental. Notadamente, esse é o padrão mais comum nas cidades consolidadas em regiões metropolitanas do país. Contudo, os problemas de mobilidade urbana e a oferta de transporte para a população residente em áreas mais distantes é apenas um dos muitos problemas da realidade das RM's.

No caso específico do RCVI, temos os maiores fluxos de deslocamento de trabalhadores em direção a São Luís, correspondendo a 58% daqueles que responderam ao questionário realizado para a pesquisa. Desse quantitativo, principalmente três diferentes áreas com maior oferta de trabalho recebem os maiores fluxos: a região do centro de São Luís, distante 17,9 km em linha reta do RCVI; a área do Renascença/Calhau, distante 17,5 km em linha reta do RCVI; e a região São Cristóvão/Cidade Operária, que dista 10,6 km do RCVI.

O tempo gasto para chegar ao local de trabalho, referente às três áreas citadas, pode variar bastante, de acordo com o tipo meio de transporte utilizado (público, alternativo ou particular). De acordo com os dados coletados na pesquisa de campo, os trabalhadores que se deslocam para a área do centro de São Luís gastam em torno de duas horas e trinta minutos (2h30min.) para chegarem em seu local de trabalho usando o transporte público ou alternativo. Aqueles que usam o transporte particular para chegar a essa mesma área gastam em torno de uma hora (1h). Do total de pessoas entrevistadas que trabalham na região do centro da capital do estado 30% usa o transporte particular e 70% usa o transporte público ou o alternativo.

Para os entrevistados que trabalham na área do Renascença ou Calhau, o tempo gasto por aqueles que utilizam o transporte público chega a duas horas (2h), enquanto os que usam o transporte particular o tempo gasto é de aproximadamente cinquenta minutos (50 min). Para essa região da cidade, mais elitizada, chama atenção o quantitativo dos entrevistados que utilizam o transporte particular 70%, enquanto que apenas 30% dos que moram no RCVI e trabalham nessa área utilizam o transporte público, situação inversa à verificada na região do centro.

Na terceira área de São Luís onde os entrevistados tem mais vínculo empregatício, a região do São Cristóvão/Cidade Operária, o tempo gasto foi de trinta minutos (30min.) para aqueles que utilizam o transporte particular e de uma hora e trinta minutos (1h30min) para os que utilizam o transporte público. Em relação ao tipo de transporte, 57% dos que trabalham nessa área utilizam o transporte público e 43% usam o transporte particular.

É notável que há uma grande diferença de quantitativo de tempo gasto para chegar a mesma localidade quando comparamos o tipo de transporte utilizado (público ou particular), chegando a ser gasto mais que o dobro de tempo quando se utiliza o ônibus, isso também está relacionado com a longa espera nas paradas devido ao quantitativo de coletivos na frota e aos

trajetos maiores percorridos pelos coletivos. Faz-se necessário salientar a importância do transporte público na rotina diária da maioria da população do RCVI que depende dos coletivos para seu deslocamento.

Apesar de ser um serviço básico, a oferta de transporte público para a população, em especial aquelas que vivem em regiões metropolitanas, muitas vezes é escassa e até mesmo inexistente em conjuntos habitacionais como o RCVI, as vezes por conta das condições das vias, somada a sua localização afastada das áreas centrais da cidade. Ocorre que “o espraiamento urbano e a produção de novos vazios urbanos geram maiores custos para a mobilidade, para a manutenção e administração das cidades – custos que deverão ser assumidos pelo conjunto da população, enquanto os lucros dos empreendimentos foram absorvidos privadamente” (SOUZA; SUGAI, p. 96). Essa conta paga pela população fica esquecida, bem como a segregação gerada, e o sofrimento de quem tem que pagar mais caro por um serviço de responsabilidade do município ou do estado.

A retirada de transporte público de circulação dentro de conjuntos residenciais do PMCMV já aconteceu no município de Paço do lumiar, quando os ônibus da linha Sítio Natureza, que atendiam aos moradores do Residencial homônimo, tiveram seus serviços suspensos pelas péssimas condições do piso asfáltico do residencial. Com isso, a população usuária do transporte público é a mais afetada pela ausência do serviço, ficando isolada e com gravíssimos problemas de acessibilidade, e tendo que gastar mais para se deslocar utilizando outros meios (mototáxi ou transporte de aplicativo) ou ainda percorrerem longas distâncias a pé até locais onde possam utilizar transporte público.

As situações explicitadas no RCVI e em outros residenciais do município de Paço do Lumiar, são comuns às regiões metropolitanas do resto do país, visto que o território urbano no Brasil é construído principalmente seguindo as lógicas do mercado imobiliário, e de políticas que visam a expansão periurbana. Essa prática produz problemas crônicos no país: o tempo gasto pelos usuários de transporte urbano (em sua maioria pendular), aumento nos gastos com transporte, visto que por vezes é necessário trocar de transporte para conseguir chegar ao destino final e a insuficiência do número de coletivos que atendam a demanda, especialmente em áreas mais distantes, cuja espera no ponto de ônibus pode chegar a uma hora.

O sistema de bilhete único, na Ilha do Maranhão, é ofertado apenas nas linhas de ônibus de São Luís, embora exista um grande deslocamento pendular de passageiros dos outros municípios (São José de Ribamar, Paço do Lumiar e Raposa) para trabalhar ou estudar na capital. Nesses casos os passageiros que vierem de outros municípios e precisarem trocar de ônibus terão que pagar outra passagem.

No caso do RCVI, além do transporte público coletivo, há também os transportes alternativos. Estes já atendiam a população de bairros circunvizinhos, instalados previamente, a exemplo do conjunto Paranã, Vila São José, Vila Cafeteira e Novo horizonte, sendo que apenas os transportes alternativos que fazem linha Vila Cafeteira e Novo horizonte, atendem o RCVI. Nesse tipo de transporte são utilizadas as vans e os carros próprios populares, os chamados “carrinhos” (Figura 23), que se associaram em cooperativa e se normatizaram para oferecer o serviço à comunidade, recebendo o aval da secretaria de mobilidade municipal para isso.

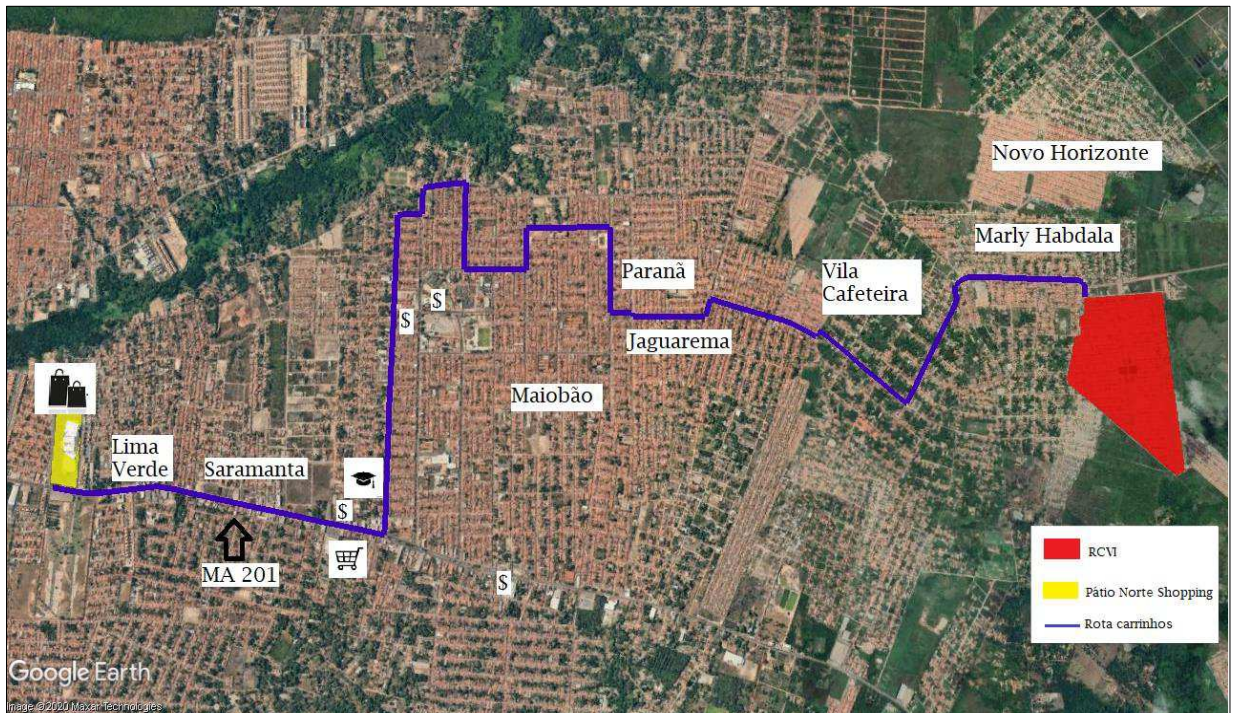
Figura 23 - Transportes alternativos fazendo linha no RCVI. Em A, uma van e em B um carrinho e um coletivo público



Fonte: Autora, 2020.

Segundo o secretário de Mobilidade Urbana de Paço do Lumiar, os transportes alternativos são uma medida de estratégia para amenizar a situação vivenciada pelos moradores. Os carrinhos, assim chamados pelos usuários, são carros populares associados em cooperativa, que fazem linha ligando o RCVI ao Shopping Pátio Norte na MA 201 (Figura 24). As vans fazem um trajeto maior, partindo das adjacências do RCVI até o Mercado Central, no centro de São Luís.

Figura 24 - Rota dos carrinhos, RCVI - Pátio Norte, com bairros e serviços ao longo da rota.



Fonte: Elaborado pela autora.

Estes transportes tem tarifas menores do que os coletivos²⁴ chegando até a negociar o valor cobrado em alguns casos, quando o trajeto do passageiro é mais curto. Sobre os chamados carrinhos, o secretário de mobilidade explica que:

“houve um esforço para regulamentar ou criar o serviço compartilhado de transporte, antigamente chamado de transporte por carrinhos. Paço do Lumiar foi a primeira, e ainda é, a primeira cidade do Brasil a regulamentar este serviço de forma constitucional [...] nós regulamentamos através de uma parceria com as cooperativas de transporte e o Ministério Público. Nós conseguimos demonstrar que o serviço de carrinho poderia se transformar num serviço chamado compartilhado, que seria um serviço de natureza privada e não de natureza pública, portanto ele não precisaria do Congresso Nacional pra ser criado já que não é público, porém, por ele ser de interesse público a própria CF diz que o município pode regulamentar. Esse serviço compartilhado atende ao RCV, ele tem a tarifa mais baixa e ele liga o Cidade Verde ao Pátio Norte, passando pelo Maiobão”

Os carrinhos têm rota limitada ao território municipal, e conforme demonstrado anteriormente, a grande maioria dos usuários de transporte público do residencial, se desloca para outros municípios da Ilha, fazendo uso de pelo menos dois transportes para chegar a seus destinos. Sendo assim, muitos usuários passam a ter um gasto maior com transporte, já que, utilizam o carrinho até certo ponto dentro do município, geralmente na MA 201, onde têm acesso a outras linhas de transporte público metropolitano.

²⁴ A tarifa dos coletivos é de R\$ 3,70 para linhas integradas e de R\$ 3,20 nas linhas não integradas, enquanto os carrinhos cobram R\$ 3,00 pelo serviço de transporte.

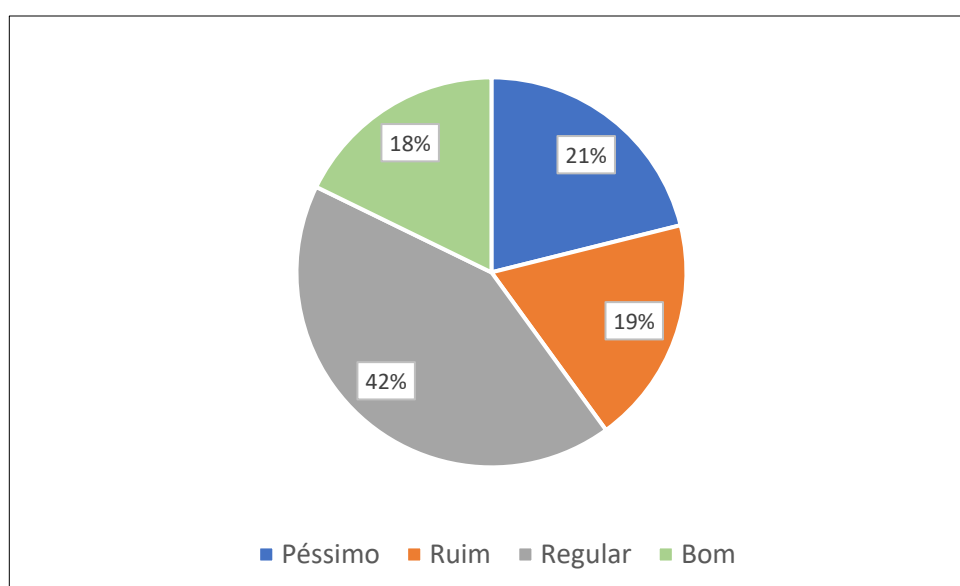
Diante de todos estes anseios da população relacionados à mobilidade urbana, o diálogo entre a secretaria municipal de mobilidade de Paço do Lumiar e o governo estadual, deve ser bastante estreito. Paço do Lumiar não possui um Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU), pois, está em elaboração pela MOB, um plano integrado de mobilidade urbana que é um plano metropolitano, e, segundo o secretário de mobilidade, supre a necessidade de um plano municipal o substituindo.

Ainda que não exista um PMMU, existem linhas urbanas no município. Estas linhas circulam apenas dentro de Paço do Lumiar e são uma forma de facilitar a mobilidade de pessoas dentro do município. Estas linhas possuem tarifas mais baixas do que as linhas semiurbanas, porém a sua manutenção, segundo a Secretaria de Mobilidade Urbana de Paço do Lumiar-SEMUR, encontra desafios, pela baixa quantidade de usuários e pelo serviço precarizado.

A falha em cumprir os itinerários dentro do próprio RCVI, foi um outro ponto observado em campo. Segundo relato dos moradores alguns motoristas dos coletivos não circulam nas vias onde deveriam circular, deixando muitos moradores a vã espera pelo transporte nos pontos de ônibus. Assim sendo, os moradores se deslocam para outros pontos, na via principal do residencial para conseguir ter acesso ao transporte coletivo.

Ainda segundo os moradores, quando questionados, os motoristas dizem que deixam de circular em certas vias por conta das péssimas condições asfálticas. Em relação ao serviço de transporte público, os moradores que responderam ao questionário aplicado fizeram uma avaliação dos serviços prestados caracterizando-os como ótimo, bom, regular, ruim ou péssimo, chegando aos resultados demonstrados no gráfico 8.

Gráfico 8 - Avaliação dos moradores aos serviços de transporte público do RCVI



Fonte: Elaborado pela autora.

Os moradores também foram indagados sobre quais medidas poderiam ser tomadas para melhorar a mobilidade dos usuários do transporte público no RCVI, e como medidas mencionadas estão: o melhoramento das vias asfálticas, a disposição de mais coletivos para fazer linha no conjunto, o cumprimento dos horários e das rotas e contar com os serviços de mais empresas de coletivos circulando no residencial.

Quando indagado sobre a possibilidade de mais empresas prestarem serviços de transporte coletivo no município, o secretário de mobilidade esclareceu que atualmente não há essa possibilidade, pois o município não possui as condições técnicas e operacionais para fazer esse tipo de licitação. Sendo assim, em relação às linhas urbanas, apenas as empresas que já operam nas rotas semiurbanas dentro do município podem prestar esses serviços. E em relação às linhas semiurbanas, apenas a MOB poderia se responsabilizar.

A condição asfáltica das vias do RCV é outra problemática relacionada a infraestrutura que pode afetar seriamente a qualidade e a oferta dos serviços de transporte público, como já mencionado anteriormente. Essa situação torna-se delicada ao passo que as responsabilidades são passadas de um lado para outro, e as providências para a mitigação são postergadas ou até negadas.

Segundo a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana - SEMUR de Paço do Lumiar, as exigências do Governo Federal para com esses empreendimentos do PMCMV, são insuficientes, e em termos de infraestrutura, quase a totalidade do piso asfáltico desses conjuntos habitacionais não são adequados para o transporte coletivo. Em sua fala, o secretário de mobilidade do município pontua que “quando começam a circular os ônibus nesses pisos, poucos meses depois o problema se agrava e as vias ficam intrafegáveis; e o município nem sempre tem os recursos necessários pra fazer o trabalho que deveria ter sido da construtora e deveria ter sido exigência da CEF”.

Os moradores do RCVI relataram a problemática, revelando que logo que os ônibus começaram a circular nas vias, o asfalto cedeu, esfacelando-se. Com a situação fica difícil o tráfego dos coletivos e dos carros de passeio. Com a fragilidade da infraestrutura das vias, em algumas ruas por onde os ônibus poderia circular, os moradores colocam barreiras, como quebra-molas, na tentativa de impedir sua circulação pela via. Esta é uma pauta frequente nas reuniões da Associação de moradores do RCV e que constantemente é tratada com as secretarias Municipais de Mobilidade Urbana - SEMUR e de Infraestrutura e Urbanismo - SEMIU.

Ao falar sobre o assunto, o secretário de mobilidade urbana do município expôs uma situação bem delicada para os moradores, transparecendo que o problema de infraestrutura das vias do conjunto não tem uma solução próxima. Em sua fala, o secretário expunha que:

“O RCVI foi um dos conjuntos que irresponsavelmente a CEF entregou à população sem as condições de infraestrutura necessárias. Até cinco anos a responsabilidade de prover a infraestrutura necessária do conjunto, é da construtora. E só cinco anos depois é que o município recebe o conjunto habitacional. Tá acontecendo no RCV, os ônibus começam a circular por uma rua, a rua é danificada, os moradores vão fechando as ruas seguintes com barreiras pra não deixar o ônibus passar porque vai danificar a rua deles, as ruas são inadequadas para o transporte por culpa da Caixa e da construtora e a comunidade não é informada, mas no caso do RCV a comunidade já foi informada em várias reuniões com a associação de moradores que a prefeitura fez com o presidente da associação, o senhor Herbeth e com os demais. Foram informados de que a culpa da situação de hoje da infraestrutura do RCV e da dificuldade de mobilidade é da Caixa e da construtora. Porque a prefeitura não tem condições de assumir a responsabilidade por um serviço que a construtora já recebeu por ele”.

A situação colocada pela fala do secretário, e relatada pelos moradores do RCVI, deixa claro sob quais regras a construção da cidade contemporânea está ocorrendo e as consequências enfrentadas pela maioria, a quem são impostas regras ditadas por uma minoria hegemônica. Nesta situação, em análise do contexto da urbanização na Ilha do Maranhão, o próprio Estado, aliado a agentes detentores de capital, como a empresa Amorim Coutinho, que construiu o RCVI, é causador das desigualdades socioterritoriais e torna cada vez mais distante o alcance de um uso do território com igualdade de direitos.

O papel do município nas instalações dos conjuntos habitacionais do PMCMV é resumido quando da aprovação do projeto e da autorização para a construção. Em ambas secretarias municipais, SEMIU e SEMUR, seus representantes declararam que apenas confirmam a fiscalização já realizada pela CEF durante a obra, concedendo o Habite-se. Porém, o documento Habite-se é a confirmação de que a prefeitura também aprovou a obra, reconhecendo que aquilo que estava previsto em projeto foi posto em prática na obra, que é dada como finalizada e apropriada para residir.

Também deve ser destacado que logo após a liberação do Habite-se o Imposto Predial e Territorial Urbano - IPTU passa a ser pago pelos proprietários dos imóveis. Sendo assim, esse imposto arrecadado pela prefeitura municipal, é a contribuição do proprietário que deve ser revestido em melhorias urbanas, o que na maioria das vezes não acontece.

Na verdade, assistimos e participamos de uma realidade cada vez mais recorrente no território nacional, em que as responsabilidades do setor público, em especial, aquelas ligadas a habitação, ainda são empurradas de um órgão para outro, sem que haja um comprometimento severo com o bem estar social. É claro que algumas medidas tem em seu cerne o real propósito de atenuar as desigualdades socioterritoriais, vista tão largamente no nosso país, e em especial no nosso estado. Mas, infelizmente, no percurso dessas políticas, o propósito central muitas vezes dá lugar às velhas práticas que nos trouxeram tão profundos problemas sociais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A urbanização do território tem diferentes momentos, cada um com características profundas e com contribuição importante para a evolução do fato urbano nacional. Podemos perceber três momentos que nos conduzem a compreensão e apreensão do território nacional, a saber: o período arquipélago, em que há uma grande descontinuidade no território, diversos núcleos e diferentes formas de conduzi-los, sem uma unidade nacional; o segundo momento, o industrial, se inicia um movimento de construção do país, a partir da indústria, e objetos geográficos como estradas de ferro, rodovias, portos e aeroportos. Nesse período há um movimento de unificação, mas também de centralização através das metrópoles; e por fim, o momento atual, marcado pela globalização e pela informação, com movimento de descentralização e ascensão de atividades terciárias e de serviços, é neste período que ocorre a propagação do meio técnico-científico-informacional no território.

A urbanização na Ilha do Maranhão, que tem como polo, a cidade de São Luís, é marcada por períodos, iniciando com o período arquipélago (séculos XVIII e XIX), sua economia era mercantil e as exportações de algodão e arroz garantiam aquecimento econômico. Logo após o declínio das exportações, a cidade fabril marcou o território com a instalação de fábricas têxteis e vilas operárias (1920-1950), expandindo com isso as áreas de ocupação do território ludovicense. Esse período marca também o aprofundamento das desigualdades socioterritoriais com o acesso seletivo ao solo urbano, e exclusão dos mais pobres do centro urbano.

De acordo com a periodização realizada para análise da expansão urbana na Ilha do Maranhão, a partir do Plano de Expansão da Cidade de São Luís (1958), como sugere o nome do projeto, é dado início a várias obras de ligação de áreas antes isoladas (Ponte José Sarney, Ponte Newton Bello, Barragem do Bacanga, Ponte Bandeira Tribuzzy) e a ocupação do território passa a acontecer em diferentes direções, porém, a especulação imobiliária, já demarca, a partir das ações imbuídas de intencionalidade, as novas áreas centrais e periféricas, ou seja, quais áreas ricos e pobres podem ocupar.

Em meio a modernização da cidade, do crescimento do setor terciário e da indústria de extração mineral, o crescente acréscimo populacional agravava o *déficit* habitacional, que era sublinhado nas várias palafitas que circundavam a desembocadura dos rios Bacanga e Anil, além de outras áreas de manguezal nas periferias das zonas centrais da cidade.

Como medida para amenizar o problema do *déficit* habitacional na Ilha, e seguindo uma tendência nacional iniciada nos anos 1930 com a produção de habitações para assalariados,

aposentados e pensionistas, iniciou-se a construção de conjuntos habitacionais, sendo o primeiro deles o conjunto habitacional Filipinho (1953), localizado em bairro homônimo.

A produção do espaço urbano contemporâneo da Ilha do Maranhão, tem como cerne, os programas habitacionais, tanto privados, quanto públicos ou ainda sob parceria entre ambos setores. É neste aspecto que o município de Paço do Lumiar foi alcançado pela mancha urbana de São Luís, através da construção do conjunto Maiobão e adjacências, dando início ao processo de expansão urbana dentro do município luminense.

O município de Paço do Lumiar, que integra a RMGSL, tem como centro de seus processos urbanos, os conjuntos habitacionais construídos a partir de políticas públicas de habitação. Nos últimos dez anos, seu território recebeu alto incremento populacional e de ocupação de solo, devido aos empreendimentos construídos pelo PMCMV. Grande parte da população que passou a residir no município veio de São Luís, e ainda possui atividades econômicas e sociais vinculadas a capital do estado.

O Residencial Cidade Verde I (RCVI) é produto do PMCMV, entremeado pela lógica do mercado imobiliário vigente na Ilha do Maranhão. Pertencente à faixa 2 do Programa, não está isento dos vários problemas pertinentes aos atuais usos do território em Paço do Lumiar e na Ilha como um todo. A partir do ideário do sonho da casa própria é construído um discurso que oferece ao morador serviços e bens, infraestrutura, qualidade de vida e bem estar. A acessibilidade e a ideia da ecologia também são incluídas no marketing.

Os problemas infraestruturais, como na estrutura das casas, nas vias asfálticas, na drenagem das vias, na acessibilidade, no transporte e nas áreas de lazer, são uma realidade enfrentada pelos moradores do RCVI, motivo de reivindicações e manifestações na tentativa de serem ouvidos e obter soluções para seus anseios. A situação analisada no RCVI revela as desigualdades socioterritoriais reproduzidas no território, conduzindo à dialética das verticalidades e horizontalidades, sendo para este caso, as verticalidades a força do capital imobiliário e do Estado planejando o território, e as horizontalidades os atores sociais que se manifestam como resistência às normas impostas.

A análise do território usado a partir do RCVI, nos permitiu compreender que a fragmentação territorial, produzida com intencionalidade, faz-se necessária dentro do sistema de desigualdades socioterritoriais geradas por forças hegemônicas porque também são rentáveis, uma vez que construções em terrenos periféricos, fora da cidade, têm um custo menor, pelo preço dos terrenos, e geram lucros já que a parcela de menor poder aquisitivo também pode se tornar um potencial comprador nessa especificidade do segmento.

A sensação de ser ao mesmo tempo incluída e excluída da vida urbana – incluída por conseguir um pedaço de solo, a casa própria, e excluída por ter que lutar para conseguir acessar serviços básicos – se faz cada vez mais comum, especialmente em regiões metropolitanas. A ausência de articulação e integração entre os municípios torna-se um entrave na resolução dos problemas socioterritoriais emergentes a partir de programas como o MCMV, passando a impressão de transferência de responsabilidades que ninguém assume de fato.

Uma visão mais otimista do futuro virá a partir da dissolução das desarticulações presentes. É necessária que haja mais integração entre os municípios que compõem a Ilha do Maranhão, afinal, os limites precisos existem apenas na burocracia das normas, mas de fato há uma integração bastante densa entre os municípios em seus aspectos sociais, de turismo e de circulação de bens e pessoas.

O município de Paço do Lumiar ainda é muito carente de estudos científicos que apoiem e deem subsídio para a compreensão de seu território e embasem medidas mitigadoras. Nesse sentido, como sugestão de investigações futuras que precisam ser contempladas sugerimos estudos que abordem o papel das empresas imobiliárias na construção do espaço urbano do município, bem como pesquisas socioterritoriais em outros empreendimentos do PMCMV em Paço do Lumiar, para que conheçamos melhor essa realidade vivida no lugar. Os estudos socioambientais também são muito importantes nas áreas onde estão instalados os novos conjuntos habitacionais, uma vez que a carência dessas análises foi percebida nesta pesquisa.

REFERÊNCIAS

AMORE, Caio Santo. “Minha Casa Minha Vida” para iniciantes. In: AMORE, Caio Santo; SHIMBO, Lúcia Zanin; RUFINO, Maria Beatriz Cruz (Org.). **Minha Casa... E a Cidade?** Avaliação do Programa Minha Casa Minha Vida em seis estados brasileiros. 1. ed.: Letra Capital, Rio de Janeiro, 2015.

ANTIPON, L. G.; CATAIA, M. A. Mercado socialmente necessário e comércio popular de alimentos no centro de Campinas: território, desigualdade e resistência. *Geosp – Espaço e Tempo (Online)*, v. 22, n. 3, p. 591-606, dez. 2018. ISSN 2179-0892. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/geosp/article/view/144085>>. Acesso em: 22 de julho de 2020.

BANI, Emanuele. **A “Vila” Progresso como produto da desigualdade socioespacial na cidade de São Luís do Maranhão.** 2016. Dissertação. (Mestrado em Desenvolvimento Socioespacial e Regional). Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, 2016.

BRASIL. **Relatório brasileiro para o Habitat III.** Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. – Brasília: ConCidades, IPEA, 2016.

BRASIL. **Relatório De Avaliação Da Execução De Programa De Governo N° 66 Programa Minha Casa, Minha Vida – Fgts.** Ministério Da Transparência, Fiscalização E Controladoria-Geral Da União, Brasília, 2017.

BRASIL. Caixa Econômica Federal. Demanda habitacional no Brasil. Brasília: CAIXA, 2012^a.

BURNETT, Carlos Frederico Lago. **Urbanização e desenvolvimento sustentável: a sustentabilidade dos tipos de urbanização na cidade de São Luís do Maranhão.** Editora UEMA, São Luís, 2006.

CARDOSO, Adauto Lucio; MELLO, Irene de Queiroz e; JAENISCH Samuel Thomas. A implementação do Programa Minha Casa Minha Vida na Região Metropolitana do Rio de Janeiro: agentes, processos e contradições. In: AMORE, Caio Santo; SHIMBO, Lúcia Zanin; RUFINO, Maria Beatriz Cruz (Org.). **Minha Casa... E a Cidade?** Avaliação do Programa Minha Casa Minha Vida em seis estados brasileiros. 1. ed.: Letra Capital, Rio de Janeiro, 2015.

CHAUÍ, Marilena. **Cultura e democracia: o discurso competente e outras falas.** 9 ed. São Paulo: Cortez, 1981.

CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda. **Regiões Metropolitanas no Brasil: visões do presente e do futuro.** XIV Coloquio Internacional de Geocrítica Las utopías y la construcción de la sociedad del futuro. Barcelona, 2016. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/xiv-coloquio/MLivraClementino.pdf>>. Acesso em: 15 de março de 2020.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano.** São Paulo: Ática S. A., 1989.

CORREA, R. L. A. (2006). Estudos sobre a rede urbana. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil.

DE MATTOS, Carlos A. de. Modernización capitalista y transformación metropolitana em América Latina: cinco tendências constitutivas. In LEMOS, Amalia I. G. de; ARROYO,

Mónica; SILVEIRA, Maria L. *CLACSO – Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales*, San Pablo, 2006. p. 41-73.

DINIZ, Juarez Soares. **As condições e contradições no espaço urbano de São Luís (MA): traços periféricos.** In: RODRIGUES, Sávio José Dias; SANTOS, Luiz Eduardo Neves dos; COSTA, Carlos Rerisson Rocha da (Org). *Temas da Geografia do Maranhão*. EDUFMA: São Luís, 2017.

DOMINGOS, Thiago Augusto. **Urbanização, metrópoles e regiões metropolitanas: análise da Região Metropolitana de Londrina.** 12º Encontro de Geógrafos da América Latina – EGAL. Montevideo, 2009. Disponível em: <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/242.pdf>>. Acesso em: 15 de março de 2020.

FEITOSA, Danilo da Silva. **DO BUCÓLICO CUTIM AO BAIRRO ANIL.** 2016. Monografia (Graduação em História) – Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, MA.

FERREIRA, Antonio José de Araújo. **A Produção do Espaço Urbano em São Luís do Maranhão: passado e presente; há futuro?** São Luís: EDUFMA, 2014.

_____. **Dinâmica de Ocupação Espacial / Uso do solo em São Luís no período de 1950 a 2000.** Cad. Pesq., São Luís, v 13, n 2, p. 25-36, jul./dez. 2002. Disponível em: [http://www.pppg.ufma.br/cadernosdepesquisa/uploads/files/Artigo%203\(18\).pdf](http://www.pppg.ufma.br/cadernosdepesquisa/uploads/files/Artigo%203(18).pdf). Acesso em 10/08/2019.

FERREIRA, G. G.; CALMON, P.; FERNANDES, A. S. A.; ARAÚJO, S. M. V. G. **Política habitacional no Brasil: uma análise das coalizões de defesa do Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social versus o Programa Minha Casa, Minha Vida.** Urbe: Revista Brasileira de Gestão Urbana, 2019. Disponível em <<https://doi.org/10.1590/2175-3369.011.001.AO04>>. Acesso: 10 de fevereiro de 2020.

FIRKOWSKI, Olga L. C. F. Estudo das metrópoles e regiões metropolitanas do Brasil: conciliação ou divórcio? In: BRASIL. **Território metropolitano, políticas municipais: por soluções conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano.** Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, Brasília, 2013.

GEIGER, P. P. *Evolução da rede urbana brasileira.* Rio de Janeiro: CBPE, 1963. (Coleção O Brasil Urbano, n. 1).

GOMES, Maiara da Silva; STEINBERG, Marília; BARBOSA, Renan Paixão. **O potencial político da categoria ‘território usado’.** In: STEINBERG, Marília (org.). *Território, espaço e políticas públicas espaciais.* LER: Brasília, 2013.

IBGE. **Sinopse do Censo Demográfico 2010.** Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 12 de setembro 2019.

JORNAL O ESTADO DO MARANHÃO. **Pátio Norte Shopping abre as portas hoje para os consumidores.** 2015. Disponível em: <<https://imirante.com/oestadoma/online/18032015/pdf/P07.PDF>>. Acesso em: 18 de setembro de 2019.

KLINTOWITZ, Danielle. **Por que o Programa Minha Casa Minha Vida só poderia acontecerem um governo petista?** Cad. Metrop., São Paulo, v. 18, n. 35, pp. 165-190, abr2016. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S2236-9962016000100165&script=sci_abstract&tlng=pt>. Acesso em: 30 de janeiro de 2020.

KRAUSE, Cleandro; BALBIM, Renato; LIMA NETO Vicente Correia. **Minha Casa Minha Vida, Nosso Crescimento: Onde Fica A Política Habitacional?** Texto para discussão n° 1853. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, Rio de Janeiro, 2013.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Ed. Centauro, 2001

_____. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 2002.

_____. Espaço e política. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2008

LENCIONE, Sandra. **Metrópole, metropolização e regionalização**. Consequência Editora: Rio de Janeiro, 2017.

LOPES, José Antonio Viana. **São Luís, cidade radiante: o plano de expansão da cidade de São Luís do eng. Ruy Ribeiro de Mesquita (1958)**. FAPEMA, Gráfica e Editora Sete Cores: São Luís, 2016

MARQUES, C. A. **Dicionário histórico-geográfico da província do Maranhão**. 3ª ed: São Luís: Edições AML, 2008.

MARANHÃO. **Diagnóstico do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana da Grande São Luís**. Instituto de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos do Maranhão (IMESC). São Luís, 2019.

MARANHÃO. **Perfil Geo-Econômico Regional do Maranhão: aglomeração urbana de São Luís**. SEBRAE-MA, São Luis, 1997. V.1. p. 104.

MARICATO, Erminia. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. 5 ed. Vozes, Rio de Janeiro, 2011.

_____. Globalização e Política Urbana na Periferia do Capitalismo. Revista VeraCidade – Ano IV - Nº 4 – Março de 2009.

_____. **Metrópole na periferia do capitalismo- desigualdade, ilegalidade e violência**. São Paulo: Hucitec, 1996.

MEIRELES, Mário Martins. França Equinocial. 3.ed. São Luís: Edições AML, 2012.

MONTENEGRO, Marina Regitz. **O circuito inferior da economia urbana na cidade de São Paulo no período da globalização**. Dissertação de Mestrado. Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2006.

MOREIRA, Tiago Silva; DINIZ, Juarez Soares. **A Região Metropolitana da Grande São Luís: gestão metropolitana e seus conflitos políticos**. I Colóquio Sociedade, Políticas Públicas,

Cultura e Desenvolvimento-CEURCA, ISSN 2316- 3089.Universidade Regional do Cariri-URCA, Crato-Ceará-Brasil, 2012.

MOREIRA, Tiago Silva. **Gestão metropolitana**: a região metropolitana da grande São Luís e os desafios da política urbana. Dissertação de Mestrado. Mestrado em Desenvolvimento Sócio Espacial e Regional da Universidade Estadual do Maranhão. São Luís, 2013.

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

MOURA, Rosa; DELGADO, Paulo Roberto; DESCHAMPS, Marley Vanice; CARDOSO, Nelson Ari. **Brasil Metropolitano**: uma configuração heterogênea. Revista Paranaense de Desenvolvimento. Curitiba, nº 105, p. 33-56, jul./dez. 2003.

NOBRE, Carlos Eduardo. **Usos do território no Brasil**: articulações federativas para implementação do Programa Minha Casa, Minha Vida na Região Metropolitana de São Paulo. Tese (doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências. Campinas, SP, 2018.

PEREIRA, Mirlei Fachini Vicente. **Território e política**: práxis invertidas e desafios da existência. Sociedade & Natureza, Uberlândia, 23 (1): 95-104, abr. 2011.

RATZEL, Friedrich. O Solo, a Sociedade e o Estado. In: **Revista do Departamento de Geografia**. São Paulo: USP/DG, n. 2, 1983.

_____. Geografia do homem (Antropogeografia). In: MORAES, Antonio Carlos Robert de (Org.). **Ratzel**. São Paulo: Ática, 1990. p. 33-107.

_____. **Politische Geographie**. Munique: Oldenburg, 1897.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. Pequena reflexão sobre Categorias da Teoria Crítica do Espaço: Território Usado, Território Praticado. In: SOUZA, M. A. A. (Org.) **Território brasileiro**: usos e abusos. Campinas: Edições Territorial, 2003. Cap.1, p.29-40.

_____. **Território usado e humanismo concreto**: o mercado socialmente necessário. In: Por uma sociologia do presente: ação, técnica e espaço. Rio de Janeiro: Letra Capital, vol. 2, 2013, p. 293 – 310.

_____. Território usado e humanismo concreto: o mercado socialmente necessário. In: **Por uma sociologia do presente**: ação, técnica e espaço. Rio de Janeiro: Letra Capital, vol. 2, 2013, p. 293 - 310.

RUFINO, Maria Beatriz Cruz. Um olhar sobre a produção do PMCMV a partir de eixos analíticos. In: AMORE, Caio Santo; SHIMBO, Lúcia Zanin; RUFINO, Maria Beatriz Cruz (Org.). **Minha Casa... E a Cidade?** Avaliação do Programa Minha Casa Minha Vida em seis estados brasileiros. 1. ed.: Letra Capital, Rio de Janeiro, 2015.

ROMA, Cláudia Marques. **Circuito inferior da economia urbana e cidades locais–híbridas**. Mercator, Fortaleza, v. 15, n. 2, p. 23-36, abr./jun., 2016.

SANTORO, Paula Freire. **Perímetro urbano flexível, urbanização sob demanda e incompleta:** o papel do Estado frente ao desafio do planejamento da expansão urbana. R. B. Estudos urbanos e Regionais V.16, N.1, p.169-187, / maio 2014.

SANTOS. Cláudio Hamilton M. **Políticas Federais de Habitação no Brasil:** 1964/1998. Texto para discussão n° 654. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA. Brasília, jul,1999.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil: Território e Sociedade no início do século 21. Rio de Janeiro: Record, 2001.**

SANTOS, Milton. **O território e o saber local:** algumas categorias de análise. Cadernos IPPUR, ano XIII, n° 2, agosto/dezembro, 1999.

_____. **A urbanização Brasileira,** São Paulo: Hucitec, 1993.

_____. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo. Razão e Emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.**

_____. **Técnica, Espaço e Tempo:** globalização e meio técnico-científico-informacional. 5° ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013.

_____. SANTOS, Milton. O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbanados países subdesenvolvidos. Trad. Myrna T.R. Viana. 2° ed., EDUSP. São Paulo, 2008 [1979].

SERRA, G. G. **Questão Urbana e Participação no Processo de Decisão.** In: PHILIPPI JÚNIOR, A; ROMÉRIO, M. de A.; BRUNA, G. C (Orgs.). **Curso de Gestão Ambiental.** Barueri: Manole, 2004.

SILVA, Jadson Pessoa da. **Programa Minha Casa Minha Vida (2009-2010):** avanços e limites para a população de baixa renda em São Luís - MA. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Maranhão, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioeconômico, São Luís, 2013.

SILVEIRA, Maria Laura. **Uma Situação geográfica:** do método a metodologia. Revista Território, ano IV, n° 6, jan/jun, 1999.

_____. **O Brasil:** território e sociedade no início do século 21 – a história de um livro. ACTA Geográfica, Ed. Esp. Cidades na Amazônia Brasileira, 2011. pp.151-163.

_____. **Crises e paradoxos da cidade contemporânea:** os dois circuitos da economia urbana. X Simpurb, Florianópolis. 2007.

_____. Modernização contemporânea e nova constituição dos circuitos da economia urbana. Geosp– Espaço e Tempo (Online), v. 19, n. 2, p. 246-262, ago. 2015. ISSN 2179-0892. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/geosp/article/view/102778>>. Acesso em: 25/06/2020.

SOUZA, Eduardo Leite. SUGAI, Maria Inês. **Minha Casa Minha Vida**: periferização, segregação e mobilidade intraurbana na área conurbada de Florianópolis. Cad. Metrop., São Paulo, v. 20, n. 41, pp. 75-98, jan/abr 2018.

SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e Urbanização**. Editora: Contexto, São Paulo, 10^a ed., 2000.

APÊNDICES



UNIVERSIDADE
ESTADUAL DO
MARANHÃO



ROTEIRO DE ENTREVISTA COM O SECRETÁRIO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE PAÇO DO LUMIAR

Sr. ANTÔNIO DE PÁDUA OLIVEIRA NAZARENO

Data: 18/03/2020

Questões

- Existe algum plano de mobilidade urbana (PlanMob) em Paço do Lumiar? Se sim, tem parceria com o Estado?
- Qual o trabalho desta secretaria para com os conjuntos habitacionais do MCMV, que estão contribuindo para o aumento do perímetro urbano do município?
- Uma das pautas mais recorrentes em reuniões de associações de moradores dos conjuntos do MCMV é a dificuldade na mobilidade por carência de transporte público. Há muitas reivindicações das associações desses novos conjuntos nesta secretaria? Se sim, como a secretaria resolve essas questões junto à comunidade?
- Como você avalia a atuação do município (nas atribuições desta secretaria) junto a essas comunidades habitacionais, construídas pelo PMCMV?
- Quais são as principais dificuldades enfrentadas pela secretaria em relação aos novos conjuntos habitacionais?
- Quais as principais estratégias da secretaria para resolver ou mitigar os problemas de mobilidade urbana no município de Paço do Lumiar?
- O município pensa em colocar outras empresas de transporte coletivo para atender as demandas?
- Quais os problemas mais recorrentes, voltados para estes novos conjuntos habitacionais, aos quais se debruçam a secretaria?
- Como é feito o monitoramento e avaliação do serviço das empresas de coletivos em relação a cumprimento de horários, estado de conservação da frota que atende a população do município?

- Quantos coletivos atendem ao RCV? Onde posso conseguir esses dados?

- Quando há um projeto de implantação de conjuntos habitacionais, como o RCV, é feito algum plano de mobilidade para a nova área antes da instalação?

- Há articulações do município com o governo do Estado nas questões habitacionais do PMCMV? E com as empresas construtoras?

- Há algum conflito político no trato de questões de competência desta secretaria em relação a resolução dos problemas de mobilidade urbana dos conjuntos do PMCMV?

- Quais estratégias o município já estabeleceu/ está estabelecendo para atender o aumento da demanda por mobilidade urbana devido ao adensamento populacional. Seja em relação a ofertas de coletivos, seja pelo acesso a novas vias que possibilite maior fluidez. Existe alguma estratégia?

- Como a participação da população é inserida no estabelecimento de estratégias para mobilidade urbana? A população é ouvida?

- Como é o trabalho conjunto da secretaria de mobilidade urbana com outras secretarias, a de Infraestrutura e urbanismo, por exemplo.

- Quais pontos positivos o senhor destacaria, em relação a mobilidade urbana em Paço do Lumiar?

- Quais pontos negativos o senhor destacaria, em relação a mobilidade urbana em Paço do Lumiar?

- Quais os principais desafios desta secretaria frente às demandas atuais relacionadas a inserção dos conjuntos habitacionais do PMCMV?

- Você gostaria de acrescentar mais alguma coisa que julgue importante para a pesquisa?



UNIVERSIDADE
ESTADUAL DO
MARANHÃO



**ROTEIRO DE ENTREVISTA COM PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO DE MORADORES
DO RESIDENCIAL CIDADE VERDE I**

Nome: _____

Data: _____

1 Para o senhor enquanto presidente da associação dos moradores, qual a principal missão desta associação? Seus objetivos ou funções mais importantes?

2 Como é feito o trabalho de vocês? (reuniões, manifestações, discussões, cobranças junto a poder público) Há alguma contribuição financeira dos moradores?

3 O que motivou vocês moradores a criarem a associação?

4 A associação trabalha em prol do Cidade Verde I e II? Como foi a inserção do Cidade Verde II na associação? Ou esta associação não existia antes do Cidade Verde II?

5 Você acha que a associação trabalha mais buscando soluções coletivas junto aos moradores ou com reivindicações junto a órgãos públicos (prefeitura e secretarias) e construtora?

6 Vocês têm conseguido êxito com as cobranças ao poder público? Quais? (Representantes destes participam das reuniões?) Como é este contato?

7 Quais as pautas mais recorrentes em reuniões? (eleger três)

8 Como você avalia a participação dos moradores junto a associação?

9 Quais são as principais dificuldades enfrentadas pela associação?

10 Existe algum problema externo ao Residencial que afeta vocês e que por isso é colocado em pauta?

11 Existem outros conjuntos habitacionais por perto (Novo Horizonte, Maria Firmina), existe ou já existiu alguma articulação desta associação com outras pra discutir problemas comuns?

12 Como você avalia o papel das associações, como esta, no cenário político local?

13 Você como presidente da associação do Residencial Cidade Verde e como morador, como avalia esse tipo de instalação habitacional?

14 Acha que deveria melhorar em algum aspecto a ação das construtoras e prefeituras? Quais?

Construtoras: _____

Prefeituras: _____

15 Você gostaria de acrescentar mais alguma coisa que julgue importante para a pesquisa?

Entrevistado: _____

Data da entrevista: _____

1 Infraestrutura

1.1 Como você avalia a iluminação pública do Residencial?

 Ótimo Bom Regular Ruim Péssimo

1.2 Como você avalia a pavimentação das ruas do Residencial?

 Ótimo Bom Regular Ruim Péssimo

1.3 Como você avalia o abastecimento de água do Residencial?

 Ótimo Bom Regular Ruim Péssimo

1.4 Como você avalia as áreas de lazer do Residencial?

 Ótimo Bom Regular Ruim Péssimo

1.5 O lixo da sua casa é:

 Coletado na porta Despejado em terreno baldio
 Coletado por empresa particular Outro

1.6 Como você avalia a segurança do Residencial?

 Ótimo Bom Regular Ruim Péssimo

2 Mobilidade e Fluxos

2.1 Em qual bairro você trabalha e quanto tempo leva para chegar lá?

Bairro: _____ Tempo: _____:_____

2.2 Qual meio de transporte você costuma utilizar para ir ao trabalho?

 Ônibus Transporte alternativo (van e carrinho) Particular

2.3 Como você avalia o transporte público (ônibus) do Residencial?

 Ótimo Bom Regular Ruim Péssimo

2.4 O que você acha que pode ser feito para melhorar a mobilidade dos moradores do Residencial?

2.5 Como você avalia o acesso a serviços como supermercados, escolas e posto médico?

 Ótimo Bom Regular Ruim Péssimo

3 Aspectos socioeconômicos

3.1 Antes de residir no Cidade Verde I, em qual bairro você morava?

3.2 Em relação a propriedade você:

 É o primeiro proprietário É o segundo proprietário É inquilino (imóvel alugado) Foi cedida

3.3 Por que escolheu morar no Residencial?

 Valor da casa acessível Proximidade de parentes Próximo do trabalho Outro

3.4 A sua renda familiar é?

 1 a 2 SM 3 a 4 SM 5 ou mais SM

3.5 Você pensa em se mudar do bairro? Se sim, por qual motivo?

3.6 Como você avalia os serviços da empresa que construiu o Residencial? Por que?

 Ótimo Bom Regular Ruim Péssimo

3.7 Como você avalia sua qualidade de vida depois que veio morar no Cidade Verde I?