

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
CURSO DE BACHAREL EM CIÊNCIAS IMOBILIÁRIAS

LEANDERSON DE OLIVEIRA DINIZ

**IMPACTO SOCIAL DA SEGREGAÇÃO URBANA E AS
DIFICULDADES DE MOBILIDADE NA ILHA DE SÃO LUÍS.**

MONOGRAFIA

SÃO LUÍS

2022

LEANDERSON DE OLIVEIRA DINIZ

**IMPACTO SOCIAL DA SEGREGAÇÃO URBANA E AS
DIFICULDADES DE MOBILIDADE NA ILHA DE SÃO LUÍS.**

Monografia apresentada como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Ciências Imobiliárias, do Departamento de Ciências Sociais, da Universidade Federal do Maranhão.

Orientador: Prof. Karla Cristina Moreira dos Anjos

**SÃO LUÍS
2022**

Diniz, Leanderson de Oliveira.

Impacto Social da Segregação Urbana e as Dificuldades de Mobilidade na Ilha de São Luís. / Leanderson de Oliveira Diniz - 2022.

61f.

Orientadora: Karla Cristina Moreira dos Anjos.

Monografia (Graduação) - Curso de Ciências Imobiliárias, Universidade Federal do Maranhão, São Luís - MA, 2022.

1. Segregação. 2. Mobilidade Urbana. 3. Desigualdade Social. 4. Função Social da Propriedade. 5. Planejamento Urbano. I. Anjos, Karla Cristina Moreira. II. Título.

LEANDERSON DE OLIVEIRA DINIZ

**IMPACTO SOCIAL DA SEGREGAÇÃO URBANA E AS
DIFICULDADES DE MOBILIDADE NA ILHA DE SÃO LUÍS.**

Monografia apresentada como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Ciências Imobiliárias, do Departamento de Ciências Sociais, da Universidade Federal do Maranhão.

Aprovada em ___/___/ 2022

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Karla Cristina Moreira dos Anjos
Orientadora
Departamento de Ciências Imobiliárias

EXAMINADOR

EXAMINADOR

DEDICO este trabalho a Deus, e à minha mãe Darlete Barbosa Oliveira, pela dádiva da vida e pelo incentivo para conquistar meus objetivos.

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar agradeço a **DEUS**, pela dádiva da vida e por me abençoar com saúde e força de vontade, permitindo que eu vença essa etapa da minha vida.

Agradeço a toda a minha família, em especial a minha amada mãe, Darlete Barbosa Oliveira, que sempre me incentivou nessa árdua caminhada, me deu apoio nos dias difíceis e lutou para que eu realizasse meus sonhos.

A minha querida namorada Karen Lima Leal, obrigado por tudo, principalmente pelo carinho e apoio que você me deu nestes dias de grande trabalho.

A Universidade Federal do Maranhão pela oportunidade de aprimorar meus conhecimentos, auxiliando-me a crescer profissionalmente.

A Professora Karla Cristina Moreira dos Anjos, pela orientação nesta monografia, pelo compromisso e atenção em compartilhar sua sabedoria e experiência.

Aos amigos que me acompanharam, obrigado por tornar suportável e divertida a minha jornada acadêmica.

A todos que de alguma forma colaboraram para que eu chegasse até aqui.

Muito obrigado!

“Sem um fim social o saber será a maior das futilidades.”

(Gilberto Freyre)

RESUMO

DINIZ, Leanderson de Oliveira. **Título do trabalho: IMPACTO SOCIAL DA SEGREGAÇÃO URBANA E AS DIFICULDADES DE MOBILIDADE NA ILHA DE SÃO LUÍS.** 2022. 61f. Monografia (Bacharelado em [Ciências Imobiliárias]) - Universidade Federal do Maranhão. São Luís - MA, 2022.

Este trabalho tem como objetivo de analisar o contexto histórico do desenvolvimento urbano de São Luís – MA, com destaque para o processo de favelização e mobilidade urbana dentro da referida cidade. Para esta análise foram levados em consideração diferentes aspectos, entre eles, podemos destacar a questão da desigualdade social na área urbana, principalmente sobre áreas de especulação imobiliária. Também foi de suma importância compreender e considerar a atual situação do Brasil neste estudo. Os indicadores foram desenvolvidos através da utilização do Estatuto das Cidades e do Plano Diretor da histórica formação territorial da Ilha de São Luís. Para conduzir a pesquisa foram coletados dados e informações nos diversos artigos publicados, livros, revistas, jornais e internet (sites do governo, sites do IBGE, entre outros). Estes arquivos tornaram possível a sustentação teórica do estudo. Realçando-se ainda mais os objetivos e as formas nas quais a pesquisa foi realizada. As informações obtidas para a realização desse trabalho foram investigadas e averiguadas por meio das técnicas quantitativas e qualitativas. O trabalho foi dividido em quatro etapas. Na primeira parte traz-se a discussão do problema, examinando o contexto histórico das dificuldades enfrentadas no desenvolvimento urbano da cidade, chamando a atenção do leitor para refletir sobre o processo de urbanização de São Luís e enfatizando que este está diretamente ligado com as condições sociais dos moradores da cidade. Na segunda fase da pesquisa foram explorados dados históricos da formação do território de São Luís com um olhar reflexivo para os problemas sociais e políticas públicas na ilha. Na terceira etapa da pesquisa revela-se que em São Luís o problema do crescimento desordenado da cidade traz impactos urbanísticos, em especial, no processo de favelização e na mobilidade urbana. E no último item destaca-se a função social da propriedade e a utilização de instrumentos normativos, como possíveis meios para solucionar os problemas abordados neste trabalho.

Palavras-chave: Segregação. Mobilidade Urbana. Desigualdade Social. Função Social da Propriedade. Planejamento Urbano.

ABSTRACT

DINIZ, Leanderson de Oliveira. **Job title: SOCIAL IMPACT OF URBAN SEGREGATION AND MOBILITY DIFFICULTIES ON THE ISLAND OF SÃO LUÍS.** 2022. 61f. Monograph (Bachelor in [Real Estate Sciences]) - Federal University of Maranhao. São Luís - MA, 2022.

This work aims to analyze the historical context of the urban development of São Luís - MA, with emphasis on the process of slums and urban mobility within that city. For this analysis, different aspects were taken into account, among them, we can highlight the issue of social inequality in the urban area, especially in areas of real estate speculation. It was also extremely important to understand and consider the current situation in Brazil in this study. The indicators were developed through the use of the Statute of Cities and the Master Plan of the historical territorial formation of the Island of São Luís. To conduct the research, data and information were collected from the various published articles, books, magazines, newspapers and the internet (government websites, IBGE websites, among others). These files made possible the theoretical support of the study. Emphasizing even more the objectives and the ways in which the research was carried out. The information obtained for the accomplishment of this work was investigated and verified through quantitative and qualitative techniques. The work was divided into four stages. The first part discusses the problem, examining the historical context of the difficulties faced in the urban development of the city, calling the reader's attention to reflect on the urbanization process of São Luís and emphasizing that it is directly linked to the social conditions of the city's residents. In the second phase of the research, historical data on the formation of the territory of São Luís were explored with a reflective look at the social problems and public policies on the island. In the third stage of the research, it is revealed that in São Luís, the problem of disorderly growth of the city has urban impacts, especially in the process of slum development and urban mobility. And the last item highlights the social function of property and the use of normative instruments, as possible means to solve the problems addressed in this work.

Keywords: Segregation. Urban mobility. Social inequality. Social Function of Property. Urban planning.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURAS

- Figura 1** – Companhia de Fiação e Tecidos de Cãhmo, em São Luís, hoje Ceprama (Centro de Comercialização de Produtos Artesanais do Maranhão).....20
- Figura 2** – Gomador da Fábrica Rio Anil.....21
- Figura 3** – Contraste entre condomínio de alto padrão Pleno Residencial e ao lado as palafitas construídas sobre mangue no bairro Jaracati, São Luís-MA.....28
- Figura 4** – Visão ampliada da área de segregação social das palafitas construídas sobre o mangue no bairro Jaracati, São Luís – MA.....29
- Figura 5** - Desigualdade em área de segregação social de São Paulo, de um lado a favela Paraisópolis, do outro lado, condomínio de luxo no bairro Morumbi.....31
- Figura 6** – Deslocamento do Bairro do Centro de São Luís para o Bairro do São Cristóvão.....37
- Figura 7** – Níveis da Pirâmide de Maslow44
- Figura 8** – Morador de rua dormindo na Praça Deodoro em São Luís – MA.....45
- Figura 9** – Entidades religiosas doando alimentos para moradores de rua, na região do centro de São Luís – MA.....46
- Figura 10** – Área do bairro Sá Viana e do bairro Anjo da Guarda.....55

GRÁFICOS

Gráfico 1 - Índice de Desenvolvimento Humano de São Luís – MA de 1991 a 2010.....	24
Gráfico 2 - Rendimento mensal per capita em São Luís – MA de 2012 a 2021.....	25
Gráfico 3 - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal de São Luís – MA de 1991 a 2010.....	25
Gráfico 4 - Produto Interno Bruto per capita em São Luís – MA de 2010 a 2019	26
Gráfico 5 - Investimentos em obras por região do Brasil em bilhões de reais.....	34
Gráfico 6 - Percentual de obras paralisadas por região do Brasil.....	35
Gráfico 7 - Salário Mínimo – Deflacionado pelo IPCA (Índice 2002 = 100) e Variação (%) anual.....	41
Gráfico 8 - Índice de vendas de veículos automotores no mercado nacional (1999-2013).....	42
Gráfico 9 - Gastos <i>per capita</i> com transporte coletivo e individual nas nove principais regiões metropolitanas do Brasil por decil de renda (2009).....	43

TABELAS

TABELA 1 - Bairros que perpassam pela Avenida Jerônimo de Albuquerque.....	38
TABELA 2 - Bairros que perpassam pela Avenida dos Africanos.....	39
TABELA 3 - Bairros que perpassam pela Avenida dos Franceses.....	39

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	13
2	DESENVOLVIMENTO	16
2.1	CONTEXTO HISTÓRICO DA FORMAÇÃO DE SÃO LUÍS – MA	16
2.1.1	Economia da Cidade	18
2.1.2	- Processo Histórico de Industrialização de São Luís	19
2.1.3	- O novo Processo de Industrialização	22
2.2	SEGREGAÇÃO URBANA NA CIDADE DE SÃO LUÍS E O PROCESSO DE FAVELIZAÇÃO	24
2.2.1	– Impactos dos Condomínios na Vida Urbana	29
2.2.2	– Impactos Sociais	30
2.2.3	– Programa de Aceleração do Crescimento – PAC	33
2.3	- MOBILIDADE URBANA	37
2.4	- FUNÇÃO SOCIAL DA PROPRIEDADE	44
2.5	- PLANEJAMENTO URBANO	48
2.5.1	- Estatuto da Cidade	48
2.5.2	- Plano Diretor	51
3	CONCLUSÃO	56
	REFERÊNCIAS	58

1 INTRODUÇÃO

No século XX, o Brasil passou por um forte desenvolvimento urbano, seja em sua infraestrutura e na formação de suas cidades. Com este crescimento, porém, houve uma grande concentração de terras e riquezas nas mãos dos mais ricos, trazendo à tona um problema enraizado em sua política urbana e econômica, a desigualdade social, tornando o Brasil um dos países mais desiguais do mundo neste período. Pode-se destacar a desigualdade entre algumas regiões do país.

A complexa organização territorial e urbana do Brasil guarda profundas diferenças entre suas regiões. Em 1980, é a região Sudeste a mais urbanizada, com um índice de 82,79%. A menos urbanizada é a região Nordeste, com 50,44% de área urbana, enquanto a taxa de urbanização do Brasil era de 65,57%. (SANTOS, 1996).

Neste período, a organização interna das cidades era caótica, nas maiores cidades brasileiras encontravam-se diversos tipos de problemas. Estes transtornos, por sua vez, estão em evidência até os dias de hoje. Trata-se da questão do déficit de habitação, transporte, saneamento e saúde.

Silva, (2001, p. 9) relata em sua obra que:

A geografia urbana brasileira incorporou a discussão em torno do Estatuto da Cidade, permitindo reativar a análise científica da luta pela Reforma Urbana e reacender toda a dimensão teórica e metodológica do direito à cidade, contido em práticas políticas e ações mobilizadoras da sociedade brasileira na busca insistente pelo direito de morar e viver dignamente na cidade, fazendo-a mais justa e democrática.

O Estatuto da Cidade, nome como ficou conhecida a Lei 10.257 de 10 de julho de 2001, que regulamenta o capítulo “Política Urbana” da atual Constituição brasileira, é o instrumento que estabelece parâmetros da política urbana e dá outras providências. Tais diretrizes estabelecem princípios de ordem pública como instrumentos de gestão urbana a serem utilizados em benefício dos interesses sociais, regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, assim como o equilíbrio ambiental.

A lei acima mencionada envolve também, entre outros assuntos, instrumentos jurídicos de controle da especulação imobiliária, capazes, ao menos, de atenuar o caos generalizado que tem sido morar em nossas cidades. A retomada da discussão

em torno da Reforma Urbana traz à tona itens que compõem a pauta de demandas sociais reprimidas, que evidenciam a necessidade de se realizar uma releitura geográfica da cidade e do urbano, que permita sua redefinição, concebendo-a enquanto ambiente e, buscando nela, um novo sentido para a vida na cidade.

Dentro destes parâmetros sociais estão as dificuldades enfrentadas no desenvolvimento urbano e no processo de urbanização de São Luís, que será o assunto abordado neste trabalho, onde enfatiza-se que o processo de urbanização da cidade está diretamente ligado com as condições sociais dos moradores.

A constituição geográfica da sociedade ludovicense, começa em um arranjo espacial, isto é, através de um sistema de localizações e distribuições engendradas pela lógica do capital, onde “os contrastes gritantes entre a classe dominante, vivendo em opulência, e a maior parte da população, na miséria e marginalizada, são sinais evidentes de distorções profundas da nossa sociedade.” (GISTELINCK, 1988, p.29).

Neste processo de formação da cidade, está presente o grande marco para a formação dessa localidade, que foi a construção do Plano Diretor da cidade de São Luís. O Plano Diretor é um dos principais instrumentos que estão presentes na Constituição do Brasil, e no § 1º do artigo 182 fica estabelecido que o Plano Diretor: 1) é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana; 2) deve ser aprovado pela Câmara Municipal.

Este presente instrumento tem o objetivo de assegurar o bem-estar na cidade, preservando o meio ambiente, qualidade de vida para a população e garantia de um desenvolvimento sustentável para a cidade.

Para Villaça (2004, p. 238) o Plano Diretor se constitui como:

Um plano que, a partir de um diagnóstico científico da realidade física, social, econômica, política e administrativa da cidade, do município e de sua região, apresentaria um conjunto de propostas para o futuro desenvolvimento socioeconômico e futura organização espacial dos usos do solo urbano, das redes de infraestrutura e de elementos fundamentais da estrutura urbana, para a cidade e para o município, propostas estas definidas para curto, médio e longo prazos, e aprovadas por lei municipal.

Os dados históricos da formação do território de São Luís têm um olhar reflexivo para os problemas sociais e políticas públicas na ilha. Espera-se que o uso

destes instrumentos normativos, como a utilização do Estatuto da Cidade, que é o principal elemento de transformação da desigualdade, garanta o interesse e a responsabilidade social para o bem-estar e uma boa convivência na cidade, convergindo contra as forças do interesse individual.

A exemplo da especulação imobiliária em áreas de interesse social, faz-se necessário o uso de parâmetros para controlar o crescimento desordenado e a poluição do meio ambientes resultantes de grandes construções pelo mercado imobiliário da cidade.

É de suma importância destacar também uma outra ferramenta que pode ser utilizada para solucionar os problemas aqui abordados. O Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, é um instrumento que faz parte do Plano Diretor e também está estabelecido no Estatuto da Cidade. É uma espécie de relatório avaliativo dos impactos ambientais que estabelece e enumera os instrumentos da política de desenvolvimento urbano, de acordo com seus arts. 4º e 36 a 38, integralizando políticas públicas ambientais e urbanísticas.

Segundo Schvarsberg et al., (2016, p. 17):

Ao incorporar a previsão da exigência de ações condicionantes à emissão da licença, entende-se que o EIV incorpora no processo de aprovação de projetos um olhar “do lote para fora”, introduzindo dimensões de análise de natureza urbanística que devem levar em consideração os efeitos de cada empreendimento no território. Tal visão representa um avanço no processo tradicional de licenciamento, no qual se pratica, de modo geral, uma análise voltada “do lote pra dentro”, que não considera a integração do empreendimento ao tecido urbano e reduz a emissão da licença a ato administrativo vinculado, na medida em que deve ser sempre concedida na ausência de inconformidade normativa.

De acordo com o Ministério Público do Paraná, (2018):

A implantação de qualquer atividade de construção ou novo empreendimento no território urbano brasileiro, exige-se um controle administrativo e uma autorização da gestão pública, mediante o processo denominado licenciamento urbanístico. Esse “controle administrativo” deveria representar um instrumento preventivo que verificasse o atendimento às regras voltadas ao interesse público, tomando como base características físico-ambientais, socioeconômicas e aspirações locais.

É possível observar que com os interesses da expansão do capitalismo aumentaram-se as desigualdades nas cidades.

Diante desse exposto, o objetivo deste trabalho é destacar que o crescimento desordenado sem planejamento pode trazer consigo diversos problemas urbanísticos. Nesta pesquisa, mais especificamente trataremos sobre a problemática da favelização e da mobilidade urbana.

Observa-se a necessidade de uma integração dos órgãos públicos responsáveis e da iniciativa privada em prol de um planejamento adequado, que permita o desenvolvimento mais organizado das cidades e com um olhar reflexivo para as questões sociais.

A utilização dos instrumentos aqui citados, Estatuto da Cidade, Plano Diretor e o Estudo de Impacto de Vizinhança serão as ferramentas utilizadas para ajudar a solucionar e garantir que diversas irregularidades no planejamento urbano sejam identificadas, assegurando-se de uma gestão eficiente, e potencializando-se o controle das questões sociais da cidade, destacando-se ainda o papel da gestão pública sobre a gestão urbanística da cidade, garantindo-se que os direitos de todos sejam respeitados.

2 DESENVOLVIMENTO

2.1 CONTEXTO HISTÓRICO DA FORMAÇÃO DE SÃO LUÍS – MA

A ilha de São Luís, iniciou sua formação avançando sobre os canais dos rios Anil e Bacanga. A cidade foi fundada em 8 de setembro de 1612, pelos franceses, Daniel de La Touche e François de Rasily. De acordo com historiadores, o objetivo era a economia mercantilista e estabelecer a França Equinocial. O nome da cidade é uma homenagem ao então Rei da França, Luís XIII, daí as raízes da sua nomenclatura: São Luís.

Conquistada e incorporada do domínio português, apenas três anos depois de sua fundação pelos franceses (1615), a cidade de São Luís sucumbiria, ainda no decorrer do século XVII, ao domínio holandês. Todavia, assim como acontecera com os franceses, também os holandeses, batidos em guerra pelos portugueses, seriam expulsos decorridos três anos da invasão, em 1645. Foi quando se iniciou, de fato em

definitivo, a colonização portuguesa da antiga Upaon Açú ou Ilha Grande, segundo a denominação Tupinambá para a Ilha de São Luís.

Nascida no mar, caracterizada como porto fluvial e marítimo, à semelhança de outras cidades brasileiras da época colonial, a capital do Maranhão desempenhou importante papel na produção econômica do Brasil – colônia durante os séculos XVII e XIX, tendo sido considerada o quarto centro exportador de algodão e arroz, depois de Salvador, Recife e Rio de Janeiro. Data desta época o conjunto urbanístico de caráter civil que compõe o centro histórico da capital maranhense e se constitui num dos mais representativos e ricos exemplares do traçado urbano e da tipologia arquitetônica produzidos pela colonização portuguesa.

Na realidade, a tipologia arquitetônica que corresponde aos séculos XVIII e XIX difere, em muito, das casas em taipa e madeira que caracterizam os edifícios de caráter civil do século XVII: constituem-se em sólidas construções em alvenaria de pedra e argamassa com óleo de peixe, serralheria e cantarias de lioz de origem europeia, e madeira de lei. De qualquer maneira, os mais representativos exemplares da arquitetura de São Luís datam, sobretudo, da segunda metade do século XIX. Trata-se dos sobrados de fachadas revestidas em azulejos portugueses que se consubstanciam num dos aspectos mais peculiares da expressão civil maranhense. (CIDADES SUSTENTÁVEIS, 2021).

Os traços da arquitetura de São Luís foram iniciados por Frias de Mesquita, trazendo becos estreitos em seu centro, devido as várias tentativas de invasão da cidade.

Desde a fundação da cidade pelos franceses, celebrada por uma missa, em 08 de setembro de 1612, os quais implantaram um forte para dar início à colonização, sendo dois anos depois expulsos pelos portugueses, vindos de Pernambuco, que sentiram a necessidade de ocuparem as terras mais ao Norte, que lhes coube pelo Tratado das Tordesilhas com a Espanha. Em 1641, São Luís foi ocupada pelos holandeses, sendo expulsos pelos portugueses em 1644.

A partir da presença portuguesa sob o comando do capitão-mor Jerônimo de Albuquerque, a cidade de São Luís começou a ser delineada com a orientação técnica do engenheiro-mor Francisco Frias de Mesquita, e assegurou-se, assim, o domínio português na região (RIBEIRO JUNIOR, 2001, p. 58).

A arquitetura da cidade teve inspiração em padrões internacionais que trouxeram proteção e a elegância da cidade.

Vale ressaltar que a traça de Frias de Mesquita parece refletir o domínio da Espanha sobre Portugal – já que Portugal, à época, tinha sido anexado à coroa espanhola – pois o padrão de urbanismo português para cidades colonizadas, com malha concêntrica, aqui foi substituído, segundo critérios praticados pelos ibéricos em suas conquistas, onde Frias procurou adaptar o núcleo urbano existente, dando-lhe o traçado ortogonal dos arruamentos, os quais foram orientados segundo os pontos cardeais e sem distinção das vias principais e secundárias, seguindo os padrões estabelecidos pela Corte de Madrid, nas denominadas “Leis das Índias”. (BURNETT, 2008, p.109).

2.1.1 Economia da Cidade

No século XVIII o Maranhão passou por um estado de abandono, devido à resistência ao Brasil imperial. A escolha se deu pela exportação de algodão, produto este que se tornou o principal produto da economia maranhense. Neste período o estado passou por um processo de crescimento econômico, que se estendeu até o século XX, conseqüentemente São Luís passou a ser uma cidade próspera.

Por volta de 1820, São Luís era a quarta cidade mais importante do Brasil, depois apenas do Rio de Janeiro, Salvador e Recife, posição que a manteria até o último quartel do século XIX. Mas esse crescimento que se afirmaria até os anos de 1860-1870 passaria a declinar a partir dos anos 1890, já no período republicano. (PFLUEGER; NETO, 2012).

Neste período, São Luís passou por inúmeras reformas causadas pelos status de Atenas Maranhense, sua influência literária e política trouxe um desenvolvimento urbano considerável à cidade.

São evidenciados ainda os ciclos de reformas e melhoramentos urbanos ocorridos em São Luís ao longo do segundo reinado, que podem ser captados a partir do que Freitag (2009) chamou de “registro” urbanístico, referente à construção física da cidade.

A literatura histórica regional aponta dois importantes ciclos econômicos, responsáveis pelo rápido desenvolvimento da Província. O primeiro deles, entre 1780 e 1820, foi baseado na monocultura algodoeira, voltada para o abastecimento das fábricas inglesas nos tempos fabris da Revolução Industrial. O segundo é localizado entre os anos de 1850 a 1870, quando o Governo Provincial estimulou a produção açucareira (LOPES, 2008).

Essa expansão vai repercutir no tecido urbano de São Luís, intensificando o povoamento e a valorização dos terrenos. Os resultados se fizeram sentir na formação e crescimento de bairros como o dos Remédios, mais residencial e na urbanização da área da Praia Grande, com função mais comercial. (PFLUEGER; NETO, 2012).

A cidade vivia um grande desenvolvimento intelectual, que trouxe influência em sua arquitetura, literatura, e manifestações culturais, a constante integração com a Europa, trouxe a São Luís um grande histórico cultural para o Brasil, isto era visto em seu dia a dia e nas famílias nobres da cidade.

Os viajantes naturalistas bávaros Johann Baptiste Von Spix e Karl Friedrich Philip Von Martius, que integraram a comitiva da princesa Leopoldina e viajaram pelo Brasil entre os anos de 1817-1820 chegaram ao Maranhão, em 1819 (MEIRELES, 1987).

Embora o número de habitantes pouco exagerado - cerca de 30.000 habitantes - a posição de quarta cidade brasileira de São Luís permanece. As famílias mais opulentas tinham o hábito de mandar educar os jovens em Portugal e, não raro, os rapazes formavam-se na Inglaterra e na França, incentivando a circulação de costumes, mas também de produtos europeus. Alcide d' Orbigny, que visitou o Maranhão treze anos depois, em 1832, reafirmou a impressão anterior de Spix e Martius, relatando a elegância e a riqueza da sociedade. (PFLUEGER; NETO, 2012).

2.1.2 - Processo Histórico de Industrialização de São Luís

Os rios Anil e Bacanga tiveram forte influência no crescimento da cidade, utilizados para escoamento da produção da indústria, foram importantes para o desenvolvimento.

No século XVIII, São Luís teve forte influência e motivada pela criação da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão. Se tornando uma espécie de centro do comércio, influenciada pela sua posição geográfica, colocando a cidade como rota comercial de mercadorias, garantindo-se a expansão de suas exportações para a Europa.

Graças a um arrojado plano econômico de autoria do Marquês de Pombal, a produção primária no Maranhão foi incrementada, sendo o arroz, o algodão e a produção de couros responsáveis pela alavancagem da economia maranhense. Nessa época, São Luís experimentou um forte impulso para o crescimento econômico e urbanístico (RIBEIRO JUNIOR, 2001, p. 62).

Figura 1: Companhia de Fiação e Tecidos de Cânhamo, em São Luís, hoje Ceprama (Centro de Comercialização de Produtos Artesanais do Maranhão)



Fonte: DOURADO; BOCLIN, 2008, p. 35.

Assim, entre 1872 e 1900, instalaram-se em São Luís, vinte e quatro fábricas, principalmente têxteis, assim como de fósforos, cerâmicas, chumbo, sabões, prego, calçados, beneficiamento de arroz, etc, financiadas com o capital das vendas de fazendas desvalorizadas com a abolição da escravatura. Com o crescimento das

exportações a valorização do algodão, dos tecidos e do babaçu, durante a Primeira Guerra Mundial, foi propiciada certa prosperidade econômica.

Figura 2: Gomador da Fábrica Rio Anil



Fonte: DOURADO; BOCLIN, 2008, p. 35.

Foi aí que a cidade de São Luís teve tempos áureos com as indústrias de tecidos em funcionamento em seus bairros, ofertando empregos a centenas de trabalhadores, especialmente mulheres. As fábricas de tecidos movimentavam a economia da ilha e nos bairros do seu entorno, não havia pessoas desempregadas ou sem renda. (O IMPARCIAL, 2020).

Entretanto, após este crescimento, São Luís passou por uma forte recessão, onde logo após a maioria de suas fábricas foram fechadas.

Novo ânimo sobreveio com a Guerra de Secessão, nos Estados Unidos, de 1860 a 1865, que teve como efeito o aumento forte da demanda pelo algodão no mercado internacional, estimulando a atividade algodoeira também no Maranhão. Contudo, os americanos, ao retomarem sua produção após o conflito, logo reverteram esse quadro, com a melhor produtividade dos seus cultivos, entre outros fatores.

E a lavoura algodoeira maranhense entrou novamente em crise, agravada pela extinção da escravatura, em 1888, e pela força do extrativismo da borracha amazônica, que entrou na disputa pela força de trabalho ainda disponível no Maranhão. Jerônimo de Viveiros descreve a situação: “Para logo, cerca de 70% dos engenhos de cana e 30% das fazendas algodoeiras fecharam as portas” ... “Por tudo isso, no próprio ano de 1888, a desvalorização da fazenda agrícola maranhense atingia a 90%”. (DOURADO; BOCLIN, 2008).

Posteriormente, com a decadência do parque industrial local e regional – fruto do modelo de concentração do desenvolvimento nacional na região sudeste do País, bem como pela localização geográfica periférica da cidade com relação aos centros de poder político e financeiro do Brasil – e com o declínio da produção têxtil do Estado, São Luís iniciou um processo de estagnação econômica no fim dos anos 20. (BURNETT, 2008, p. 120).

A principal consequência deste período foi uma crise econômica na região, desencadeando uma forte e desorganizada urbanização, transformando grandes partes da cidade em uma forte segregação social através da especulação imobiliária, e criação de áreas nobres.

2.1.3 - O novo Processo de Industrialização

A partir da década de 50, em decorrência do grande incremento populacional, iniciou-se um processo de aceleração da estruturação dos centros urbanos, aumentando ainda mais a migração campo - cidade, ao lado do declínio relativo da população rural, que passou a buscar a cidade como alternativa para melhores oportunidades, motivada pela implantação de novas rodovias, conectadas aos principais eixos rodoviários que ligaram o Maranhão ao Nordeste e, conseqüentemente, ao resto do País. (AROUCHA, 2008, p.187).

Este período industrial foi importante para o maranhão, principalmente para São Luís, que possui um litoral gigantesco e favorável a grandes embarcações. Diante destas características peculiares da cidade, foram desenvolvidos grandes projetos de melhoria da infraestrutura estadual, gerando novas fontes de riqueza para o estado. Diante deste plano também foram criadas políticas de habitação na cidade.

A partir da década de 1960, grandes programas do Governo Federal impulsionaram o acelerado crescimento urbano. Dentre estes, podemos citar a política habitacional do Banco Nacional de Habitação – BNH que, durante 22 anos, contribuiu para redefinir os limites urbanos da grande maioria das cidades brasileiras. (BURNETT, 2006).

Em 1971, foi dado início a um novo período na história de São Luís, antes o desenvolvimento da cidade perpassava pelos rios Anil e Bacanga, mas diante do novo planejamento logístico do Brasil, a cidade ganha destaque com a finalização da construção do Porto do Itaqui. Neste período a cidade recebeu grandes investimentos, após uma nova política adotada no governo militar, principalmente em infraestrutura logística, a exemplos do Corredor Norte, conhecido popularmente como Ferrovia Carajás, hoje pertencente a empresa Vale, com o objetivo de transportar minério para o Terminal Portuário Ponta da Madeira, hoje principal atividade econômica da indústria local e uma das principais empregadoras dos moradores da cidade.

Transformações profundas ocorreram na indústria maranhense, principalmente depois do declínio do óleo de babaçu. A minerometalurgia e a siderurgia surgem como os ramos mais proeminentes dos instalados no estado a partir do Projeto Grande Carajás, dos anos 80, além de outros que vão surgindo na esteira do fortalecimento do agronegócio. Diante dessa realidade, mantêm-se as expectativas de um forte crescimento industrial, o que de algum modo vem ocorrendo, embora em ritmo menos acelerado do que o esperado.

À exceção desses grandes projetos, a grande maioria dos empreendimentos industriais do Maranhão de hoje se encontram na categoria das micro, pequenas e médias empresas. Reproduzem-se, no estado, atividades tradicionais que, em maior ou menor volume ou especialização, são encontradas em todo o país. São elas responsáveis por parte significativa do produto industrial maranhense, têm papel relevante na organização econômica e social e se constituem na forma mais eficaz de tornar efetivas as políticas voltadas para elevação da renda e do emprego, e para a substituição de importações, interesse do estado e das classes empresariais. (DOURADO; BOCLIN, 2008)

Com a construção da Barragem do Bacanga, a cidade de São Luís se expandiria a Sudoeste, transformando uma região de fraca densidade demográfica, numa tradicional zona de ocupação periférica (Anjo da Guarda, Vila Nova, Fumacê,

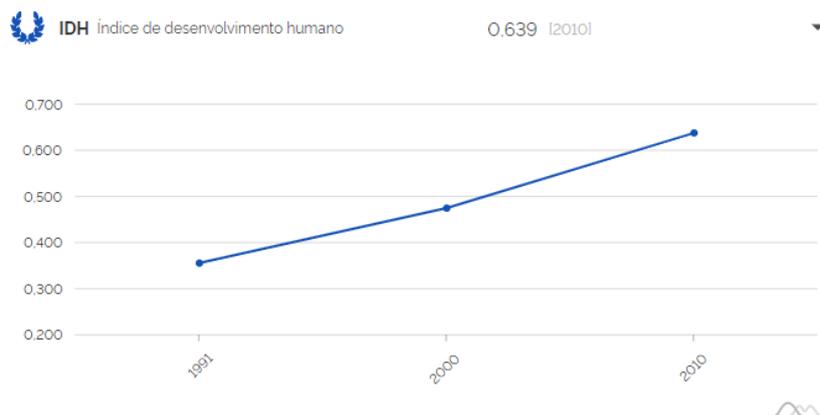
Vila Embratel, Sá Viana e parte da Vila Maranhão), abrigando uma grande e crescente parcela da população pobre. (RIBEIRO JUNIOR, 2001).

Esta região é conhecida como área do distrito industrial e ficou destinada à instalação de novos projetos. Segue-se o mesmo processo histórico, processo industrial este que atrai pessoas para região, criam-se habitações em áreas de risco, formam-se favelas ao redor do parque industrial. Ocasionalmente o processo de segregação e favelização.

2.2 SEGREGAÇÃO URBANA NA CIDADE DE SÃO LUÍS E O PROCESSO DE FAVELIZAÇÃO

A cidade de São Luís pertence a um dos estados mais pobres da federação, o Maranhão. Possui problemas de infraestrutura enraizados em toda a sua cadeia social. O estado do Maranhão possui uma área demográfica de 329.651,496km² e uma população estimada em 7.153.262 pessoas (IBGE, 2021).

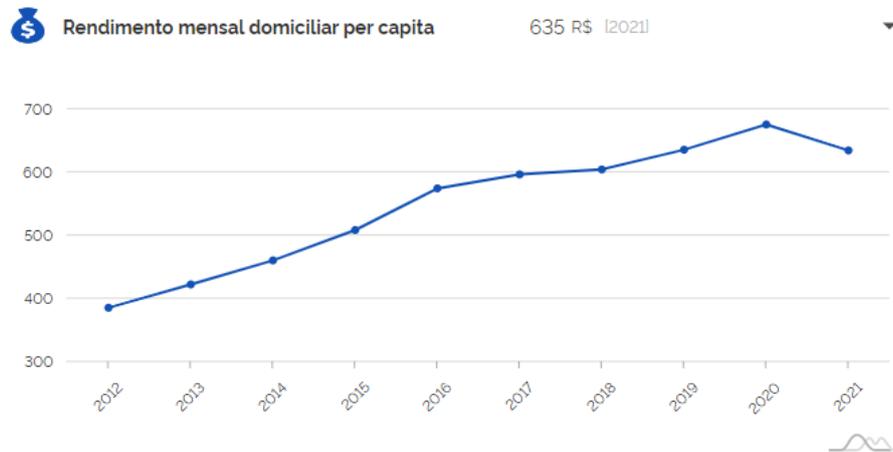
Gráfico 1 – Índice de Desenvolvimento Humano de São Luís – MA de 1991 a 2010



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2021)

Mesmo com toda esta área, o Índice de Desenvolvimento Humano – IDH do estado é um dos mais baixos do Brasil, de apenas 0.639, e um rendimento mensal domiciliar per capita de R\$ 635,00.

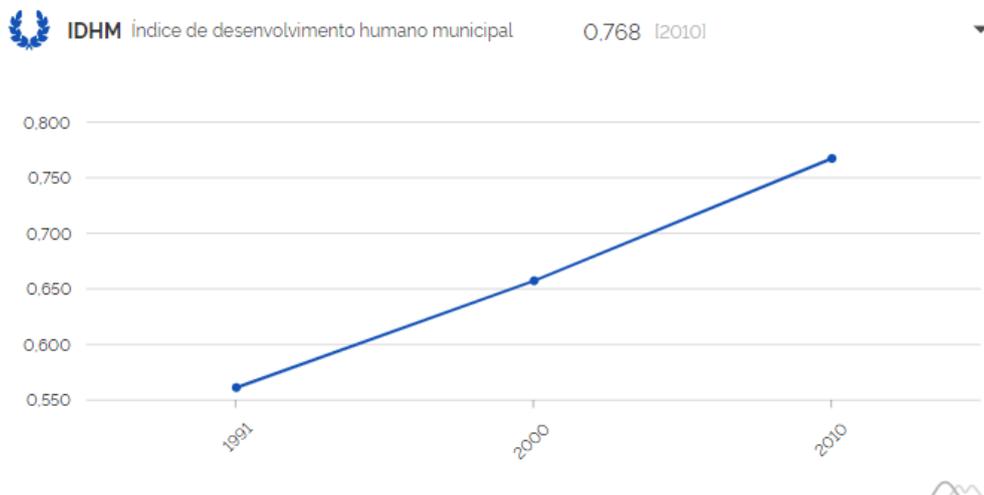
Gráfico 2 – Rendimento mensal per capita em São Luís - MA de 2012 a 2021



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2021)

A cidade de São Luís, capital do estado do Maranhão, possui área territorial 583,063km² (2021) e uma população estimada em 1.115.932 pessoas (2021). Diante dos dados sociais do estado, São Luís possui um dos melhores índices IDHM - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal, que é de 0,768 (2010).

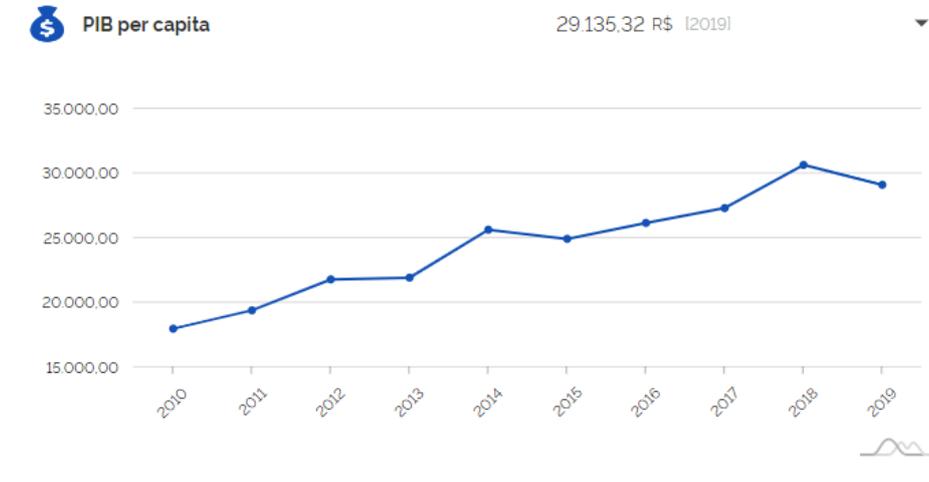
Gráfico 3: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal de São Luís - MA de 1991 a 2010



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2021)

Onde concentra boa parte do PIB – Produto Interno Bruto do estado com uma receita de R\$ 29.135,32 (2019).

Gráfico 4: Produto Interno Bruto per capita em São Luís – MA de 2010 a 2019



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2019)

Em 2020, o salário médio mensal era de 3,1 salários-mínimos. A proporção de pessoas ocupadas em relação à população total era de 33.5%. Na comparação com os outros municípios do estado, ocupava a posições 4 de 217, e 1 de 217, respectivamente. Já na comparação com cidades do país todo, ficava na posição 105 de 5570 e 350 de 5570, respectivamente. Considerando domicílios com rendimentos mensais de até meio salário-mínimo por pessoa, tinha 38.8% da população nessas condições, o que o colocava na posição 216 de 217 dentre as cidades do estado e na posição 2897 de 5570 dentre as cidades do Brasil. (IBGE, 2020).

Diante destes números, destaca-se que a cidade de São Luís possui um déficit habitacional com números socioeconômicos que demonstram a dificuldade do município em estabelecer uma política de desenvolvimento social e urbano. Historicamente a cidade passou por uma grande revolução em sua política habitacional e urbana, após formação do Plano Diretor da cidade, que tem por objetivo transformar a cidade em um local mais justo para seus habitantes. O Plano Diretor é um instrumento que é utilizado para garantir que a cidade cresça de forma igualitária, impedindo que os interesses capitalistas atravessem os interesses coletivos da população.

O maior desafio do município é conter o crescimento desordenado que vem potencialmente se desenvolvendo em locais importantes do município, como o

processo de favelização que tem crescido em alguns bairros no interior da cidade, e na região de mangue, que fica em uma região histórica de desigualdade, que no século XX concentrava na cidade os seus processos de logística de escoação de matérias primas para fabricação de produtos, assim como a de produtos fabricados pela indústria local, utilizando os rios Anil e Bacanga, local este por onde iniciaram-se as primeiras concentrações de moradias, trazendo um novo contexto de habitação e crescimento urbano.

O processo de urbanização atrelado aos aspectos econômicos e à constituição de uma rede municipal pautada na competitividade entre as cidades a fim de atender aos interesses do capitalismo produzindo uma avançada divisão de trabalho, em que a especialização, fragmentação, interdependência e internacionalização foram desenvolvidas em níveis sem precedentes como aponta Fernandes (2001).

Nesta inserção do país no mundo globalizado, atrelada ao modelo neoliberalista, as políticas governamentais passam a priorizar a inserção competitiva dos “focos dinâmicos” do país na economia mundial, como destaca Bacelar (2000).

O processo de segregação socioespacial de São Luís é histórico, tem como principal problema a desigualdade social.

Para DINIZ, (2007, p.169):

São Luís sofre com a segregação e os problemas socioespaciais presentes na atualidade, pois historicamente este problema tem origem desde a época da sua fundação. Em 1970 essa situação se agravou com as profundas transformações na cidade, fruto de um processo de urbanização, por consequência do êxodo rural e o processo de industrialização na capital maranhense.

Neste período industrial houve inúmeras mudanças socioespaciais, problema típico de regiões industrializadas e em crescente desenvolvimento econômico, onde o interesse do homem do campo em uma busca por mais qualidade de vida na cidade grande, desencadeia um crescimento urbano desordenado, e a falta de infraestrutura da cidade traz à tona problemas de habitação, contribuindo para a segregação e desigualdade social na cidade. Conseqüentemente a oferta de habitação não consegue atender a grande quantidade de emigrantes, potencializando o processo de favelização.

Diante destes problemas, a capacidade de prestação de serviços básicos de mobilidade urbana, saúde, e segurança se tornam insuficientes, favorecendo o processo de desigualdade social.

Os interesses capitalistas são comuns em cidades em desenvolvimento, principalmente no mercado imobiliário que traz um dos princípios do mercado capitalista, a Lei da Oferta e da Procura, que é um fenômeno que determina os preços dos produtos no mercado. Basicamente, quando há muita oferta, os preços diminuem, e quando há muita procura por um produto e escassez dele, os preços sobem.

Devido esta supervalorização, principalmente da habitação, acontece o processo de segregação, onde quem pode pagar por uma moradia, habita em locais com maior infraestrutura, saneamento básico e acesso a equipamentos urbanos de qualidade. Enquanto quem não tem as mesmas condições financeiras, improvisa-se em áreas consideradas de risco, com construções deficientes de infraestrutura, e geralmente em locais sem equipamentos urbanos e saneamento.

Figura 3: Contraste entre condomínio de alto padrão Pleno Residencial e ao lado as palafitas construídas sobre mangue no bairro Jaracati, São Luís – MA



Fonte: Google Earth, Acesso 14.07.2022

A imagem da Figura 1 mostra o bairro do Jaracati, um grande exemplo de área de segregação dentro da cidade de São Luís, conforme a imagem mostra, pode-se analisar que há grandes centros comerciais e prédios de um condomínio de alto padrão, conhecido como Pleno Residencial, e logo ao lado, delimitado, está uma

grande favela formada por palafitas na beira do mangue em um grande rio de São Luís conhecido como Rio Anil.

Figura 4: Visão ampliada da área de segregação social das palafitas construídas sobre o mangue no bairro Jaracati, São Luís – MA



Fonte: Google Earth, Acesso 14.07.2022

Este processo de segregação faz com que as desigualdades sociais aumentem em toda região da cidade de São Luís.

2.2.1 – Impactos dos Condomínios na Vida Urbana

Os condomínios são um local onde existe o domínio de mais de uma pessoa sobre um determinado bem. A legislação brasileira entende que é o direito exercido por mais de uma pessoa sobre um determinado objeto. Desta forma, o poder jurídico é atribuído a todos os proprietários. Na Constituição brasileira destaca-se que o condomínio pode ser residencial ou não-residencial.

As edificações ou conjuntos de edificações, de um ou mais pavimentos, construídos sob a forma de unidades isoladas entre si, destinadas a fins residenciais ou não-residenciais, poderão ser alienados, no todo ou em parte, objetivamente considerados, e constituirá, cada unidade, propriedade autônoma sujeita às limitações

desta Lei. De acordo com o Art. 1º da Lei do Condomínio - Lei 4591/64 | Lei nº 4.591, de 16 de dezembro de 1964.

Neste presente estudo, um dos frutos da problemática na cidade são os condomínios residenciais, que geralmente trazem em sua composição a ideia de segregação e isolamento da comunidade externa.

2.2.2 – Impactos Sociais

Dentro deste contexto está o crescimento dos condomínios na cidade de São Luís e na região metropolitana. Os condomínios fechados têm se tornado objeto de grande desejo da população ludovicense, pois devido ao crescimento da criminalidade nos bairros, este tipo de moradia é visto como mais seguro. Mas a segregação se destaca nestes momentos como o principal problema desta condição.

A produção do espaço urbano em cidades médias é marcada por fatores e agentes que orientam práticas socioespaciais, a partir de ações especulativas próprias da produção imobiliária, das decisões e interesses políticos e econômicos do poder público, e do potencial de expansão da área urbana, fruto de uma maior demanda da população por habitação e/ou novas formas de habitat urbano, como, por exemplo, os loteamentos fechados e condomínios horizontais. (ZANDONADI, 2005).

Como se destaca na literatura, a especulação nas cidades traz problemas sociais graves de segregação, onde as cidades são divididas em verdadeiras zonas de desigualdades sociais, dividindo-se entre favelas e bairros de luxo, consequência do forte crescimento da cidade e resultado da migração da população rural para a área urbana.

A segregação urbana como sendo reflexo deste processo, repercute no contraste, cada vez mais profundo, entre o surgimento de enormes favelas ao lado dos condomínios residenciais fechados, em sua maioria de alto luxo. Este fenômeno vem ocorrendo com grande intensidade nos países em desenvolvimento, como o Brasil, onde as desigualdades socioespaciais estão cada vez mais intensas. Assim como surgem as megacidades surgem também as mega favelas, ou seja, bairros e comunidades pobres que se

fundem em cinturões contínuos de moradias informais e pobreza, em geral em zonas periféricas dos espaços urbanos (DAVIS, 2006).

Figura 5: Desigualdade em área de segregação social de São Paulo, de um lado a favela Paraisópolis, do outro lado, condomínio de luxo no bairro Morumbi.



Fonte: BBC News, 2004.

Esta imagem é o retrato e símbolo da desigualdade no Brasil. De um lado, um prédio luxuoso, com quadras de tênis e piscinas na varanda dos apartamentos, do outro, centenas de barracos de alvenaria se espremendo em uma geografia típica de uma favela brasileira. No meio, um muro separando os cenários, como se fossem duas cidades diferentes. (BBC News, 2004).

O forte crescimento econômico intensifica problemas sociais, principalmente, devido ao surgimento de grandes áreas com especulação imobiliária.

O avanço da pobreza como fenômeno global é entendido por Castells (2003) como reflexo do modelo de desenvolvimento que propicia a desigualdade, a inclusão e a exclusão simultâneas, a polarização de grupos sociais.

São Luís é a quinta capital brasileira com o maior percentual de domicílios em aglomerados subnormais, também conhecidos como favela, invasão, baixada, comunidade, palafita, loteamento, entre outros. (G1 MARANHÃO, 2020).

A aceleração do desemprego e dificuldades econômicas do país dados são do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Segundo o IBGE, o mapeamento e a estimativa de domicílios instalados nos aglomerados, bem como as distâncias entre as comunidades e unidades de saúde.

As informações coletadas vão compor o próximo Censo Demográfico, adiado para 2021 devido à pandemia. Os dados foram cruzados com o Cadastro Nacional de Estabelecimentos de Saúde, do Ministério da Saúde. (G1 MARANHÃO, 2020).

A ocupação irregular, também conhecida como aglomerados subnormais, uma forma de ocupação irregular de terrenos de propriedade alheia, públicos ou privados, para fins de habitação em áreas urbanas e, em geral, caracterizados por um padrão urbanístico irregular, carência de serviços públicos essenciais e localização em áreas com restrição à ocupação. Foram mapeados, populações que vivem em aglomerados e sofrem com problemas socioeconômicos, como falta de saneamento e moradias precárias.

Na cidade foram registrados uma quantidade de aglomerados de 95 e teve o segundo maior (32,42%, totalizando 101.030 domicílios). São Luís registrou a maior quantidade de aglomerados subnormais do estado (95), seguida pelo município de São José de Ribamar (39) e pelo município de Paço do Lumiar (32), todos na Região Metropolitana. Quanto ao percentual de habitações localizadas em aglomerados em relação ao total de domicílios do município, a cidade de Raposa (na Grande Ilha) teve a maior proporção - 37,35% dos domicílios (2.636 domicílios) encontravam-se em aglomerados. São Luís apresentou o segundo maior percentual (32,42%, totalizando 101.030 domicílios) e São José de Ribamar o terceiro (32,25%, totalizando 22.544 domicílios). Está situado no Maranhão um dos aglomerados subnormais com maior número de domicílios do Brasil. Trata-se do bairro do Coroadinho, na capital maranhense, que tinha, em 2019, 14.243 domicílios. A Rocinha, no Rio de Janeiro, é o maior aglomerado subnormal do país, com 25.742 habitações em aglomerados subnormais. (G1 MARANHÃO, 2020).

Diante destes dados, podemos entender a dificuldade da gestão pública em controlar a invasão e o planejamento adequado da cidade, esta situação está vinculada a falta de aplicação do Plano diretor da cidade, que estabelece na Lei Nº 4669, DE 11 DE OUTUBRO DE 2006:

TÍTULO II: DA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO URBANO
CAPÍTULO I

DOS OBJETIVOS E DIRETRIZES

Art. 5º A política de desenvolvimento urbano da Cidade de São Luís deverá ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da propriedade e da cidade, a utilização equilibrada de seu território e dos recursos naturais e materiais, visando garantir o bem-estar de todos os seus habitantes e diminuir as desigualdades socioespaciais, mediante os seguintes objetivos:

I - o retorno, para a coletividade em áreas carentes, visando à redução das desigualdades socioespaciais, da valorização imobiliária de áreas da cidade decorrentes de investimentos públicos;

II - o controle da expansão do perímetro urbano do município, com vistas a assegurar as condições socioambientais da área rural e a permanência das comunidades centenárias e suas práticas produtivas e culturais ligadas a terra e ao mar;

III - a cooperação entre os governos e a iniciativa privada no processo de urbanização, em atendimento ao interesse coletivo;

IV - a preservação, proteção e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio histórico, artístico, paisagístico, arqueológico, arquitetônico e urbanístico material e imaterial;

V - o planejamento territorial do desenvolvimento da Cidade, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre a vida humana e o meio ambiente; (Constituição Federal do Brasil, 1988)

2.2.3 – Programa de Aceleração do Crescimento – PAC

Nos últimos anos o mercado imobiliário passou por um vasto crescimento em número de construções residenciais, devido a inúmeros programas sociais de moradia em todo o Brasil, ocasionados por políticas públicas. Entre eles estão o PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, e o programa de habitação federal do Brasil conhecido popularmente como Minha Casa, Minha Vida.

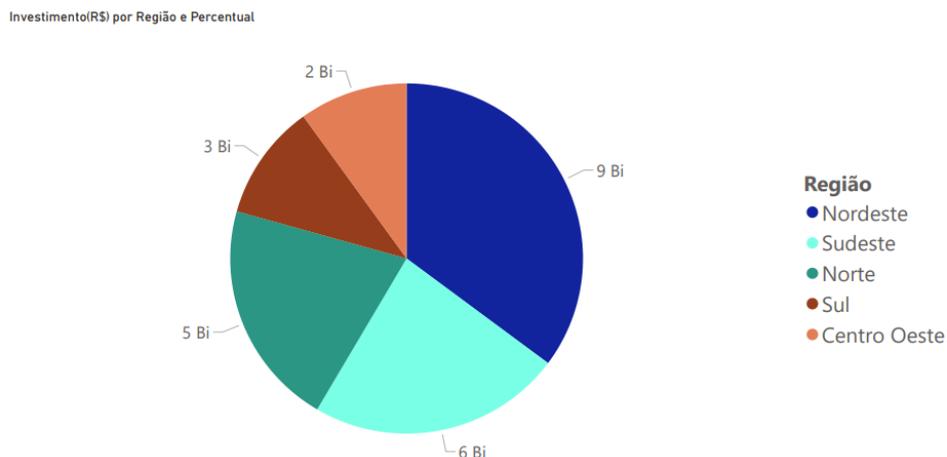
O planejamento do crescimento econômico do Brasil, que em cada governo muda de nome, mas vale destacar a gestão de desenvolvimento ocasionada nos anos de 2007 a 2015. Dentro destas estratégias estavam obras de infraestrutura das cidades, em equipamentos urbanos, e planejamento de inúmeras melhorias em serviços públicos. Inserido neste conceito, destaca-se o PAC – Programa de Aceleração do Crescimento. Através do programa, o país retomou investimentos em setores estruturantes como energia, transporte, mobilidade urbana e saneamento. Até 2015, o PAC executou cerca de R\$ 1,9 trilhão em obras pelo Brasil.

O Plano nacional estava muito bem planejado no papel, mas como em todo plano há seus empecilhos e imprevistos, a falta de controle das finanças públicas e sobre as empresas que ganhavam as licitações, que eram responsáveis pela execução das obras, começaram a superfaturar serviços e diante destes problemas, muitas obras não foram entregues, e as que foram entregues, algumas estavam incompletas.

Em 2018 o Ministério do Planejamento informou que havia 4.669 obras paralisadas do PAC. De acordo com o CNI – Confederação Nacional da Indústria, os motivos pelas paralisações foram: Pendências de Engenharia:

1. Reprogramação, boletim de medição e documentação são os principais responsáveis pela paralisação.
2. Problemas referentes à documentação: Pendências técnicas de análise, licitação não iniciada ou não apresentada, documentação não apresentada com forte impacto.
3. Falta de recursos de contrapartida, glosa, prestação de contas não apresentada são muito relevantes.

Gráfico 5: Investimentos em obras por região do Brasil em bilhões de reais.

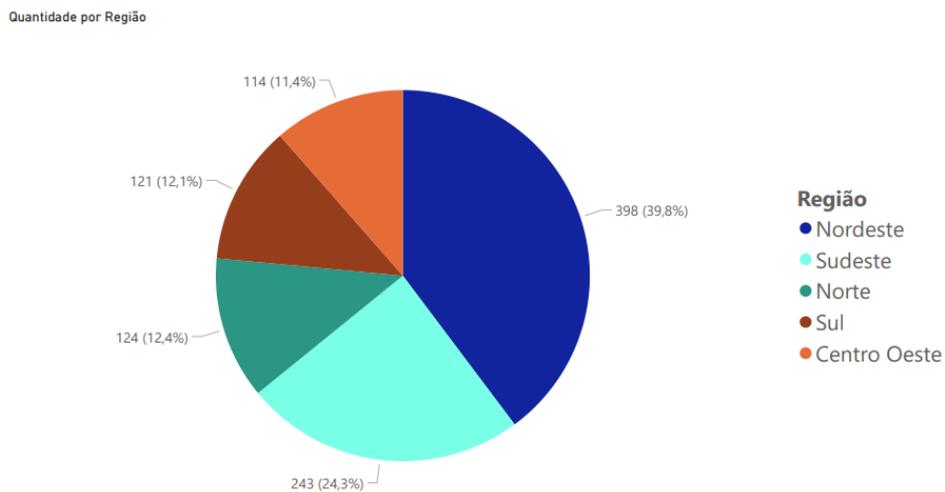


Fonte: Câmara Brasileira da Indústria da Construção – CBIC (2018).

É possível observar na **Figura 3** que o maior volume de investimentos foi feito na região Nordeste, região esta considerada a mais precária do Brasil e com maior

necessidade de obras. No entanto, na **Figura 4**, observa-se que a região Nordeste também detém o maior percentual de obras paralisadas no país.

Gráfico 6: Percentual de obras paralisadas por região do Brasil.



Fonte: Câmara Brasileira da Indústria da Construção – CBIC (2018).

De acordo com a constituição o condomínio pode ser convencional ou incidental. Enquanto o primeiro nasce do contrato de duas ou mais pessoas que usam a coisa em comum, o último também dito eventual, nasce não da vontade das partes envolvidas, mas de uma circunstância qualquer, como por exemplo da sucessão hereditária, ou dos direitos de vizinhança. Temos ainda o legal ou forçado quando nasce da imposição direta do ordenamento jurídico.^[1]

Diante destes números podemos fazer a seguinte análise, houve um impacto significativo com a não conclusão destas obras, principalmente no Maranhão. De acordo com dados do governo federal, São Luís receberia inúmeras obras de infraestrutura de revitalização do seu patrimônio histórico e obras de mobilidade urbana, que seriam integradas na preparação da cidade para suportar o crescimento no acesso a habitação, e principalmente em melhorias no transporte público.

Brasília, 13/03/2014 – Em cerimônia realizada com as presenças dos ministros Aloizio Mercadante (Casa Civil), Miriam Belchior (Planejamento) e Aguinaldo Ribeiro (Cidades), a presidenta da República Dilma Rousseff anunciou R\$ 3,85 bilhões para investimentos em mobilidade urbana. Serão contempladas as cidades de Brasília (DF), Goiânia (GO), Natal (RN), Palmas (TO), João Pessoa (PB), São Luís (MA) e Campo Grande (MS). São R\$ 2,27 bilhões do Orçamento Geral da União (OGU) e R\$ 1,58 bilhão de financiamento.

“Consideramos que era fundamental o governo federal participar ativamente dessas obras. Aí começamos a parceria e estabelecemos um critério para que a gente pudesse fazer a seleção: as obras deviam resultar na ampliação de uma rede de transporte coletivo de alta capacidade. Portanto, são obras que propiciam segurança com rapidez e que buscam a integração dos diferentes modais para que a gente pudesse obter tarifa justa”, disse a presidenta.

O Maranhão vai receber investimentos de R\$ 245,08 milhões do Pacto da Mobilidade Urbana. Desse total, R\$ 155,08 milhões são do OGU e R\$ 90 milhões de financiamento público. A prefeitura de São Luís receberá R\$ 57,78 milhões do OGU para a obra do BRT e elaboração de oito projetos de VLT, BRT e faixas exclusivas de ônibus. Além dos R\$ 245,08 milhões anunciados, o estado já tem investimentos de R\$ 818 milhões para obras de mobilidade urbana do PAC. (GOV.BR, 2014).

Algumas destas obras foram direcionadas para a mobilidade na cidade de São Luís.

2.3 - MOBILIDADE URBANA

A mobilidade urbana é a capacidade de deslocamento dos cidadãos no espaço urbano. Pode-se pensar a mobilidade urbana sustentável dentro do conceito mais amplo desenvolvimento sustentável, que se refere à promoção do equilíbrio entre a satisfação das necessidades humanas com a proteção do ambiente natural. A satisfação das necessidades humanas implica que os bens e serviços têm de ter oferta disponível e compatível com as demandas da população, e essa oferta tem de apresentar estabilidade e regularidade ao longo do tempo. (IPEA, 2016).

Algumas destas obras não foram concluídas, foram somente promessas eleitoreiras. Como é o caso do VLT – Veículo Leve sobre Trilhos, esta solução que é eficiente em transporte de pessoas em outras cidades, foi uma promessa de campanha do então Prefeito João Castelo em busca de reeleição no período de sua campanha, na mencionada ocasião, ele anunciou o projeto de construção do veículo na cidade, mas o projeto possuía inúmeras falhas de planejamento. Com a promessa de ser uma moderna solução dos problemas de transporte em parte da cidade, a proposta era que o VLT transportaria pessoas do Centro de São Luís até o bairro São Cristóvão. O VLT custou aos cofres da prefeitura o valor de R\$ 7 milhões de reais. O veículo possuía capacidade para 20 mil usuários/hora, e velocidade média de 100Km/h.

Figura 6: Deslocamento do bairro Centro de São Luís para o Bairro do São Cristóvão.



Fonte: Google Maps, Acesso 25.07.2022

De acordo com o Analytics da empresa Google que faz análise do trânsito através dos smartphones dos usuários, em horário de pico no trânsito da cidade um usuário de veículo particular, leva em média 1h05min do bairro do Centro até o bairro do São Cristóvão em horário de pico, saindo às 18h e chegando em média as 19h05min.

Esta obra tinha o objetivo de desobstruir o trânsito nesta região da cidade e de atender ao crescimento habitacional nestes bairros como mostram as **Tabela 1**, **Tabela 2** e **Tabela 3**. Onde historicamente há um dos principais deslocamentos dentro da cidade, pois as vias de acesso aos bairros como a Avenida Jerônimo de Albuquerque, Avenida dos Africanos e Avenida dos Franceses, conectam os principais bairros operários de São Luís, onde habitualmente estão morando as pessoas de classes C, D e E da cidade, e que geralmente se deslocam, se conectando entre terminais de integração. Com objetivo de trabalhar nas áreas dos grandes centros comerciais de São Luís.

Tabela 1: Bairros que perpassam pela Avenida Jerônimo de Albuquerque

LOGRADOURO	BAIRRO
Avenida Jerônimo de Albuquerque	Novo Angelim
	Forquilha
	COHAB Anil III
	Vinhais
	Recanto dos Vinhais
	Cohafuma
	COHAB Anil I
	Bequimão
	Angelim
	Calhau
	Calhau
	Calhau
	Calhau
	Cruzeiro do Anil
	Cruzeiro do Anil
Jardim de Fátima	

Fonte: GUIAMAIS. Acesso: 25/07/2022

Tabela 2: Bairros que perpassam pela Avenida dos Africanos

LOGRADOURO	BAIRRO
Avenida dos Africanos	Areinha
	Areinha
	Sacavém
	Coroado
	Coroadinho
	Salina do Sacavém
	COHEB do Sacavém
	Fátima

Fonte: GUIAMAIS. Acesso: 25/07/2022

Tabela 3: Bairros que perpassam pela Avenida dos Franceses

LOGRADOURO	BAIRRO
Avenida dos Franceses	Tirirical
	Vila Palmeira
	Vila Palmeira
	Vila Palmeira
	Alemanha
	Vila Ivar Saldanha
	Apeadouro
	Santo Antônio
	Barreto
	COHEB do Sacavém
	Vila Lobão

Fonte: GUIAMAIS. Acesso: 25/07/2022

Estas vias estão sobrecarregadas devido ao processo histórico de favelização da cidade, onde as favelas avançaram sobre áreas que deveriam ser destinadas a futuras obras de ampliação de estradas.

Para o Instituto Brasileiro de Geografia e estatística (IBGE), o conceito de aglomerado subnormal é o conjunto de moradias constituído por um mínimo de 51 domicílios, ocupando ou tendo ocupado, até o período recente, terreno de propriedade alheia (Pública ou Particular), dispostos, em geral, de forma desordenada e densa, e carentes, em sua maioria, de serviços públicos essenciais. (IMIRANTE.COM, 2011)

Nestes bairros houve um processo de crescimento econômico das famílias, com o fácil acesso ao crédito, e o poder de compra aumentando na economia brasileira, o estímulo a compra de veículos foi intensa o que fez com que estas pessoas das classes C, D e E fizessem a aquisição de carro próprio.

Para (CRUZ et al, 2012):

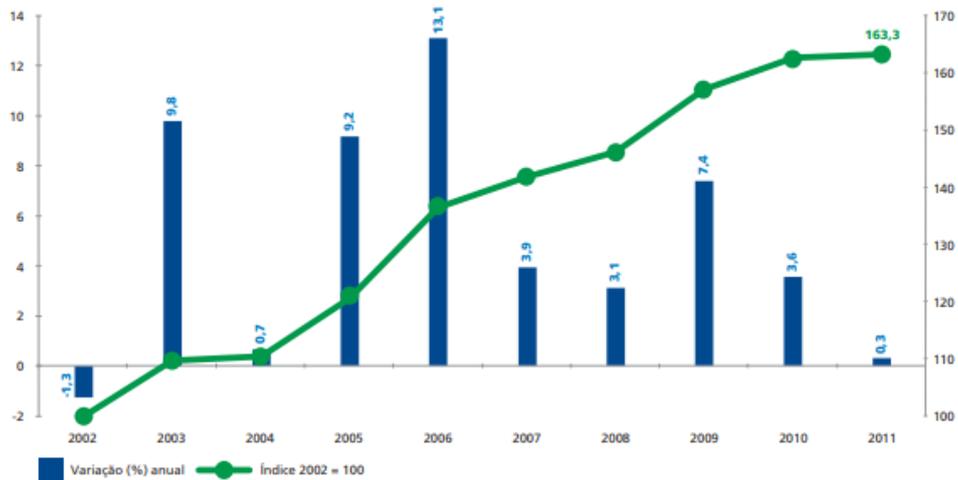
Entre os fatores que contribuíram para a mudança na pirâmide social brasileira estão as políticas governamentais de valorização real do salário-mínimo e de transferência de renda. A política de valorização do salário-mínimo levou a sucessivos aumentos reais de renda entre 2002 e 2011. Os ganhos reais cresceram em média 5% a.a., acumulando variação de 63,3% no período. Adicionalmente, as políticas públicas de transferência de renda, capitaneadas pelo Bolsa Família, cuja cobertura chega a mais de 13 milhões de famílias em todo o território nacional,5 possibilitaram maior capacidade de consumo a indivíduos até então sem acesso completo a bens essenciais.

Entre as medidas tomadas, destaca-se a edição, em junho de 2003, do “pacote do microcrédito”, um conjunto de medidas que objetivavam ampliar a oferta de serviços financeiros às populações de baixa renda. Três foram os seus pilares: a massificação de contas simplificadas (bancarização); o estímulo à oferta de crédito por meio da destinação de parte dos recursos do recolhimento compulsório sobre os depósitos à vista e a formação de cooperativas de crédito de livre associação. (Sader e Barone; 2008)

Esse processo abrangiu a ampliação da rede bancária, até mesmo via correspondentes bancários em todo o Brasil, além de mudanças jurídicas e institucionais, como a criação da modalidade de crédito consignado, que diminuiu o risco de inadimplementos nos empréstimos a trabalhadores e aposentados de menor renda. Somando-se o aumento da renda e do emprego e a redução gradativa da taxa de juros, tais transformações permitiram que o volume de crédito total da economia

em relação ao PIB praticamente dobrasse entre 2002 e 2011, saltando de um percentual de 26% para 49%.

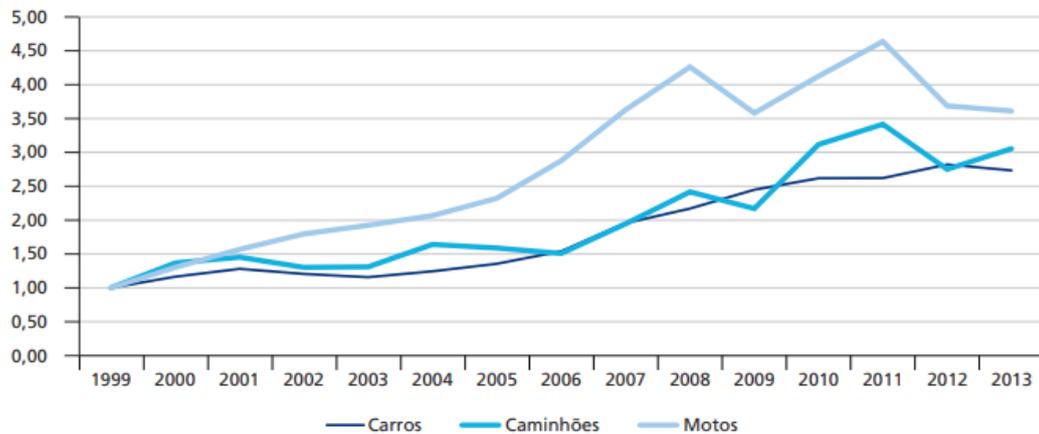
Gráfico 7: Salário Mínimo – Deflacionado pelo IPCA (Índice 2002 = 100) E Variação (%) anual



Fonte: Elaboração BNDES, com base em dados do Banco Central do Brasil.

Fonte: CRUZ et al, 2012.

O poder de compra do brasileiro aumentando e a forte expansão do crédito aos mais pobres fez com que a venda de automóveis crescesse consideravelmente, conforme mostra o **Gráfico 8**. De 2008 para 2012 o percentual de domicílios que possuía automóvel ou motocicleta subiu 9 pontos percentuais (p.p.) – 45%, em 2008, para 54% de posse, em 2012 –, sendo que as classes de renda mais baixas tiveram os maiores crescimentos da taxa de posse de veículos privados.

Gráfico 8: Índice de vendas de veículos automotores no mercado nacional (1999-2013)

Fonte: Anfavea (2014); Abraciclo (2014).

Obs.: 1. Índice – vendas de veículos em 1999 = 1.

2. Motos: 10% ao ano (a.a.); caminhões: 8% a.a.; carros: 7% a.a.

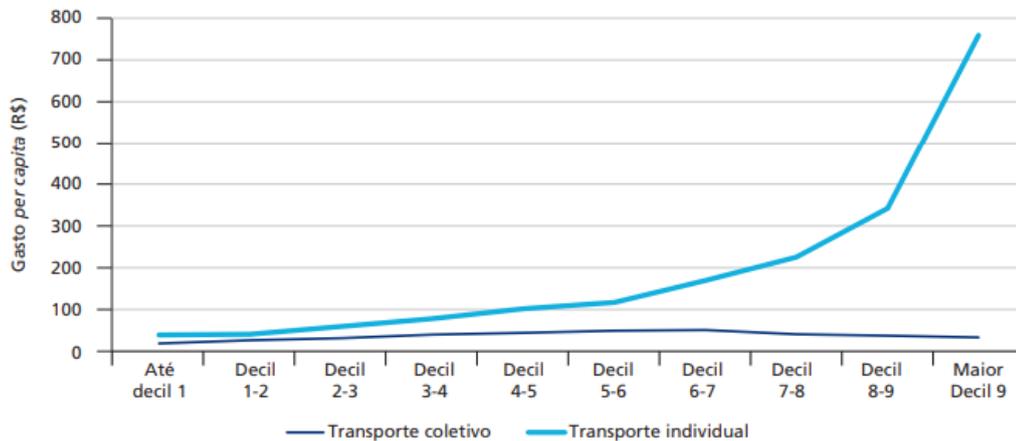
Fonte: IPEA, 2016

Além do crescimento da renda, que, conforme demonstrado, provoca naturalmente o aumento do transporte individual nos grandes centros urbanos, observaram-se nos últimos anos políticas que reforçaram o uso dos automóveis e motocicletas e criaram desestímulos ao transporte público. (CARVALHO, 2016).

Diante destes estímulos, conforme destaca-se neste trabalho, o cidadão ao optar por ter o veículo próprio, sobrecarrega as avenidas, transformando a cidade em um verdadeiro caos para a mobilidade urbana. Destaca-se o precário serviço que é ofertado pelas empresas que são responsáveis pelos contratos de serviços oferecidos à comunidade, os custos que a gestão pública tem com os serviços prestados, e o registro de inúmeras greves de servidores do transporte público de São Luís ao longo dos anos.

Mas qual o problema desse padrão de mobilidade estruturado nas viagens individuais motorizadas em detrimento das viagens por transporte público coletivo? Do ponto de vista do bem-estar individual, não há problema, pois todo cidadão almeja ter condições de comprar bens duráveis, em especial os veículos privados, e a economia nos últimos anos está propiciando às classes mais baixas esse direito, com reflexos positivos sobre o setor produtivo. Mas é do ponto de vista da qualidade de vida urbana e funcionamento das cidades que residem os maiores problemas, em função das externalidades negativas que esse modelo individualista gera. (CARVALHO, 2016).

Gráfico 9: Gastos per capita com transporte coletivo e individual nas nove principais regiões metropolitanas do Brasil por decil de renda (2009)



Fonte: IBGE – POF (2009).

Elaboração do autor.

Nota: ¹ Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Rio Grande do Sul, Paraná, Bahia, Pernambuco, Pará e Ceará.

Fonte: IPEA, 2016

O histórico processo de desindustrialização da cidade, fez com que São Luís deixasse de usar seus rios e ferrovias no transporte de pessoas, deixando de lado modais logísticos que poderiam desafogar o trânsito da cidade.

A capital do Maranhão, hoje com 1,1 milhão de habitantes, já foi a terceira cidade mais populosa do país, devido às exportações de cacau, tabaco e algodão, que no final do século 19 trouxeram grande desenvolvimento para a região. Na mobilidade urbana, a cidade de São Luís, que já experimentou o trem, o transporte fluvial, e ficou conhecida como a “cidade dos bondes”, hoje amarga a dependência do transporte individual sobre pneus. Os últimos bondes elétricos circularam pelo município até a metade do século passado, quando o Plano de Expansão da Cidade, inspirado nas ideias do urbanista francês Le Corbusier e no Plano Piloto de Brasília, instituiu definitivamente o modelo rodoviário. (MOBILIZE BRASIL, 2022)

O plano nacional foi realizado para que os equipamentos urbanos chegassem antes dos problemas futuros que o estímulo ao crédito e acesso à habitação traria sobre pontos do município.

2.4 - FUNÇÃO SOCIAL DA PROPRIEDADE

A propriedade cumpre um papel preponderante na vida do ser humano, a habitação é uma necessidade básica na vida urbana.

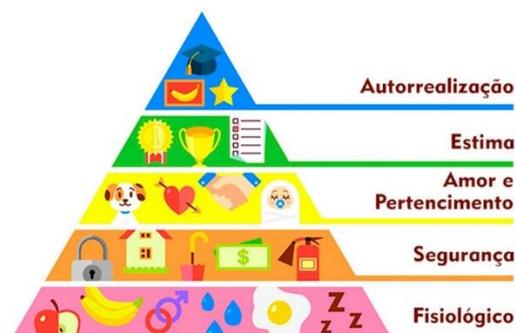
O conceito da propriedade tem uma história longa no pensamento ocidental e não ocidental. Dos egípcios aos romanos, dos europeus do continente aos ingleses, dos incas aos astecas, houve muitos exemplos, em contextos humanos bem distintos, de sistemas de propriedade particular. (PIPES, 1999).

De fato, antropólogos e cientistas sociais identificaram povos indígenas com sistemas de propriedade bem evoluídos. (PEREIRA E DIEGUES, 2010; MOORE, 2004). Sem adotar uma posição de direito natural, é justo observar que o estabelecimento de regras claras sobre o uso e a posse do solo está entre as características mais básicas de muitas sociedades e também é, por vezes, o motivo de algumas exercerem o domínio sobre outras. (PIRES, 2015).

A propriedade traz uma importante característica, como destaca Maslow, o ser humano esforça-se muito para satisfazer suas necessidades pessoais e profissionais. É um esquema que apresenta uma divisão hierárquica em que as necessidades consideradas de nível mais baixo devem ser satisfeitas antes das necessidades de nível mais alto.

Para Maslow as necessidades humanas se dividem em 5 diferentes níveis, que vão desde a base até o topo da pirâmide: fisiologia, segurança, social, estima e realização pessoal.

Figura 7: Níveis da Pirâmide de Maslow



Fonte: Educador 360, 2019.

Destaca-se que a necessidade básica e essencial está na base da pirâmide como destaca a **Figura 7** formada pelas necessidades essenciais para a nossa sobrevivência. Dentro dela está a habitação, ele enfatiza qualquer pessoa precisa para sobreviver e ter uma vida minimamente digna: comida, água, abrigo e sono.

A necessidade de habitação é importante pois enfatiza que somos seres que vivem em comunidade, necessitamos de relações sociais, assim como a necessidade de habitação.

Figura 8: Morador de rua dormindo na praça Deodoro em São Luís – MA



Fonte: Próprio autor, 2022.

O Brasil é um membro da ONU – Organização das Nações Unidas, assinou a Declaração dos Direitos Humanos que toda pessoa tem direito a um padrão de vida que seja capaz de alimentar sua família, garantir saúde, alimentação, vestuário e habitação.

No ano 2000 o Brasil anexou uma emenda constitucional que traz o atendimento a estas necessidades básicas. Onde o estado se responsabiliza e trabalha em políticas públicas para garantir a qualidade de vida de seus habitantes.

EMENDA CONSTITUCIONAL Nº 26, DE 14 DE FEVEREIRO DE 2000:

As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, nos termos do § 3º do art. 60 da Constituição Federal, promulgam a seguinte Emenda ao texto constitucional:

Art. 1º O art. 6º da Constituição Federal passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição." (Brasil, 2000).

Mas o que vemos nos grandes centros urbanos são muitas pessoas necessitando de moradia, e em condição de vulnerabilidade social.

Figura 9: Entidades religiosas doando alimentos para moradores de rua, na região do centro de São Luís – MA.



Fonte: Próprio autor, 2022.

Um dos motivos para a inclusão do direito à moradia na Constituição é a associação direta dele com o princípio da dignidade da pessoa humana. Esse

princípio é um dos mais importantes dentro das nossas leis – assim como no mundo inteiro – e serve como reflexão para várias questões, como: o quão necessário é ter direito a uma casa, um lar com requisitos básicos à sobrevivência, para que se viva com dignidade? Ao relacionar a necessidade de uma moradia com a aquisição de uma vida digna, entende-se o direito à moradia como um direito social – que vai além do individual e, por isso, é relevante para toda a sociedade. (POLITIZE, 2017).

As desigualdades sociais e o acesso à terra, continuam sendo problemas das grandes cidades, o déficit habitacional, e a especulação imobiliária são consequências da falta de aplicação de políticas sociais e dos itens normativos que garantem o acesso à propriedade.

A lei que foi incorporada à Constituição é clara: é dever do Estado garantir esse direito. Mas antes mesmo de o direito à moradia ser incorporado a ela, seu artigo 23 já considerava a garantia à moradia como um dever da União, dos estados e dos municípios. “promoção e implementação de programas para construções de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico” e o “combate às causas da pobreza e os fatores de marginalização, promovendo a integração social dos setores desfavorecidos”. É de atribuição do Governo Federal a elaboração de políticas públicas, mas a lei afirma que essa deve ser uma tarefa dividida entre a União, os estados e os municípios. Essas políticas públicas podem ser vastas: desde criação de programas nacionais para habitação, ações organizadas e cuidadosas voltadas ao resgate de moradores de rua, à erradicação de favelas e de habitações em áreas de risco. (POLITIZE, 2017).

O Brasil sofre com inúmeros problemas sociais causados pelo seu crescimento desordenado.

O último foi apurado pelo Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome em 2008, em 71 cidades brasileiras, no qual o número de pessoas sem moradia chegava a 30 mil – mas é um número bastante relativo, considerando que há mais de 5 mil municípios no Brasil. Em 2013, eram mais de 5 mil pessoas em situação de rua no Rio de Janeiro e por volta de 15 mil em São Paulo. Na cidade do Rio de Janeiro, em 3 anos, o aumento foi de 150%: 14,2 mil pessoas não têm moradia. (POLITIZE, 2017).

Este problema é um grande desafio dos governos na gestão pública de habitação das cidades de todo o país em conseguir garantir o direito à moradia a milhares de pessoas no território brasileiro.

2.5 - PLANEJAMENTO URBANO

O fenômeno urbano necessita de um tratamento interdisciplinar, cada área possui sua especificidade diante das relações econômicas da cidade. O planejamento da cidade necessita de uma ampla diversidade de instrumentos técnicos, metodológicos, administrativos e legais.

Há a necessidade de ações, metas, ferramentas de gestão e monitoramento. Planejamento é uma palavra que pode abranger diversas áreas. Funciona como uma técnica para identificar e atingir um alvo específico.

Na década de 70 os movimentos sociais voltaram a reivindicar mudanças nas políticas urbanas e, em 1977, houve a primeira tentativa de criação de uma lei nacional de desenvolvimento urbano, no âmbito da Comissão Nacional de Desenvolvimento Urbano – CNDU. (GRAZIA, 2003).

Foi destes movimentos que surgiram a ideia de criação de um estatuto para planejamento das cidades.

2.5.1 - Estatuto da Cidade

Um grande marco para o planejamento urbano foi a criação do Estatuto da Cidade. O Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257, foi aprovado no dia 10 de julho de 2001, regulamentando os artigos 182 e 183 da Constituição, estabelecendo diretrizes gerais da política urbana e dando outras providências. Ele garante um conjunto de instrumentos para a execução da política de desenvolvimento urbano.

A lei federal de n.º 10.257 de 2001, mais popularmente conhecida como Estatuto da Cidade, foi criada para trazer a regulamentação dos artigos 182 e 183 da Constituição Federal que tratam da política de desenvolvimento urbano e da função social da propriedade.

O Estatuto da Cidade é um plano para democratizar e definir a norma da gestão das cidades, desta forma democratizando através de instrumentos de gestão, no qual destaca-se o Plano Diretor. Tendo como principal objetivo a gestão

democrática da cidade, traz como diretriz a função social da propriedade, questão esta, fundamental para o alcance da igualdade social nas grandes cidades e o controle de interesses individuais.

Durante o processo de consolidação da Constituição de 1988, um movimento multissetorial e de abrangência nacional lutou para incluir no texto constitucional instrumentos que levassem à instauração da função social da cidade e da propriedade no processo de construção das cidades. Retomando a bandeira da Reforma Urbana, este movimento reatualizava, para as condições de um Brasil urbanizado, uma plataforma construída desde os anos 60 no país. As tentativas de construção de um marco regulatório a nível federal para a política urbana remontam às propostas de lei de desenvolvimento urbano elaboradas pelo então Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano nos anos 70, que resultaram no PL no 775/83. Como resultado dessa luta, pela primeira vez na história, a Constituição incluiu um capítulo específico para a política urbana, que previa uma série de instrumentos para a garantia, no âmbito de cada município, do direito à cidade, da defesa de da função social da cidade e da propriedade e da democratização da gestão urbana (artigos 182 e 183). (Brasil. Estatuto da cidade (2001).

O estatuto tem como principal objetivo, introduzir uma norma, um plano para controle das desigualdades sociais no Brasil, diante destas diretrizes está o tratamento da cidade como um organismo vivo, que em alguns momentos adocece, precisa-se de um tratamento, este é o processo de aplicação das ferramentas contidas no estatuto, remediar problemas enraizados no desequilíbrio urbano. Traz controle sobre o capitalismo, igualdade no direito a terra, gestão dos conflitos dos principais problemas dos municípios.

O fenômeno da globalização financeira, ou mesmo a “mundialização do capital” nos dizeres de Chesnais (1999), interfere, assim, no meio ambiente urbano, exigindo competitividade, competência, disputa entre cidades, cidades voltadas para disputar investimentos nos mercados internacionalizados. Consequentemente, destaca-se o desemprego, exclusão, pobreza, diminuição de recursos para políticas sociais, aumento da desigualdade, violência e degradação urbana. Logo, a pobreza urbana se dá pelo crescimento concentrado da economia e do poder político, onde a globalização do urbano gira em torno da enorme expansão das favelas (Soja e Kanai, 2007).

Dentro destas ferramentas está o planejamento como principal meio de prevenção de anomalias na cidade.

A imensa e rápida urbanização pela qual passou a sociedade brasileira foi certamente uma das principais questões sociais experimentadas no país no século XX. Enquanto em 1960, a população urbana representava 44,7% da população total – contra 55,3% de população rural – dez anos depois essa relação se inverteu, com números quase idênticos: 55,9% de população urbana e 44,1% de população rural. No ano 2000, 81,2% da população brasileira vivia em cidades. Essa transformação, já imensa em números relativos, torna-se ainda mais assombrosa se pensarmos nos números absolutos, que revelam também o crescimento populacional do país como um todo: nos 36 anos entre 1960 e 1996, a população urbana aumenta de 31 milhões para 137 milhões, ou seja, as cidades recebem 106 milhões de novos moradores no período. A urbanização vertiginosa, coincidindo com o fim de um período de acelerada expansão da economia brasileira, introduziu no território das cidades um novo e dramático significado: mais do que evocar progresso ou desenvolvimento, elas passam a retratar – e reproduzir – de forma paradigmática as injustiças e desigualdades da sociedade. Brasil. Estatuto da Cidade (2001).

A cidade de São Luís experimentou este período de transformação com sua industrialização, inúmeros problemas foram desencadeados através deste processo, como destacamos neste trabalho, principalmente problemas relacionados ao processo de favelização, mobilidade urbana, degradação ambiental, e problemas de saneamento básico.

O Estatuto da Cidade dispõe, no seu artigo 3º, as competências da União sobre a política urbana com base na repartição das competências constitucionais sobre essa política atribuída aos entes federativos. A Federação Brasileira tem como característica fundamental a definição das funções e dos deveres das entidades federadas, direcionados para assegurar os direitos e garantias fundamentais das pessoas, por meio da implementação de políticas públicas que atendam os objetivos fundamentais de promover a justiça social, erradicar a pobreza e reduzir as desigualdades sociais, tornar plena a cidadania e a dignidade da pessoa humana. A Constituição tornou exigência a formação do sistema de normas de direito urbanístico, que deve ser composto pelas normas constitucionais referentes à política urbana, lei federal de desenvolvimento urbano, o conjunto de normas sobre a política urbana estabelecidas nas Constituições dos Estados, lei estadual de política urbana e a legislação estadual urbanística, e o conjunto de normas municipais referentes à política urbana estabelecidas nas Leis Orgânicas dos Municípios, no Plano Diretor e na legislação municipal urbanística. Brasil. Estatuto da Cidade (2001).

O estatuto ao ser executado, compõe principalmente a aplicação dos instrumentos para a melhor execução da política urbana, composta pelo objetivo de ordenar de forma eficiente a função social da cidade e da propriedade urbana. Dentre

as diretrizes gerais para a execução da política urbana podemos destacar a gestão democrática, cooperação entre governos, planejamento das cidades e a garantia do direito a cidades sustentáveis. Composto por instrumentos como a melhor distribuição do parcelamento do solo urbano, e ocupação do solo, questões como zoneamento ambiental, plano plurianual, gestão orçamentaria participativa, diretrizes orçamentarias e orçamento anual, plano diretor que para gestão participativa do município, se tornou o principal e mais conhecido instrumento da política urbana.

Segundo Hely Lopes Meirelles: “norma geral é a que estabelece princípios ou diretrizes de ação e se aplica indiscriminadamente a todo território nacional”.² Para este autor, “legislar é editar regras gerais de conduta; não é intervir executivamente nas entidades federadas, impondo padrões estandardizados nos mais mínimos detalhes. O que se reconhece à União é a possibilidade de estabelecer normas gerais de Urbanismo, vale dizer, imposições de caráter genérico e de aplicação indiscriminada em todo o território nacional”.³ Diogo de Figueiredo Moreira Neto sintetiza as características das normas gerais aplicadas à matéria urbanística da seguinte forma: I – estabelecem princípios, diretrizes, linhas mestras e regras jurídicas gerais; II – não podem entrar em pormenores ou detalhes nem esgotar o assunto legislado; III – devem ser regras nacionais, uniformemente aplicáveis a todos os entes públicos; IV – devem ser regras uniformes para todas as situações homogêneas; V – devem referir-se a questões fundamentais; VI – são limitadas, no sentido de não poderem violar a autonomia dos Estados (e ainda menos dos Municípios). Brasil. Estatuto da Cidade (2001).

2.5.2 - Plano Diretor

A Constituição de 1988 define como obrigatórios os Planos Diretores para cidades com população acima de 20.000 habitantes. O Estatuto da Cidade reafirma essa diretriz, estabelecendo o Plano Diretor como o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana (artigos 39 e 40). Conforme estabelece o Estatuto, a partir de agora, o Plano Diretor é instrumento obrigatório para municípios com população acima de 20.000 habitantes; para aqueles situados em regiões metropolitanas ou aglomerações urbanas; em áreas de interesse turístico; ou em áreas sob influência de empreendimentos de grande impacto ambiental. Municípios que não se incluem em qualquer destas categorias precisam dispor obrigatoriamente de um Plano Diretor, se o poder público pretender aplicar os instrumentos previstos no capítulo de Reforma Urbana da Constituição de 1988.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, que seria executado ano a ano até chegar-se a um produto final (o modelo de cidade desejada). Seu ponto de partida era a definição de padrões adequados ou aceitáveis de organização do espaço físico, que se consubstanciavam em uma série de investimentos públicos e numa legislação de uso e ocupação do solo condizente com o modelo adotado. A implementação do plano seria responsabilidade do poder público municipal, executada através de investimentos em transportes, sistema viário, infraestrutura e equipamentos públicos e no controle sobre a ação dos agentes privados através de disciplinas de uso do solo. O instrumento que hegemoniza a prática do planejamento nesse período é o zoneamento, que significa a divisão do conjunto do território urbanizado (ou a ser urbanizado) em zonas diferenciadas, para as quais são aplicados parâmetros de uso e ocupação específicos. Essa estratégia baseia-se na ideia da definição de um modelo de cidade ideal, traduzido em índices como taxas de ocupação, coeficientes de aproveitamento, tamanhos mínimos de lotes, etc. – modelo formulado pelos países centrais de onde veio a teoria do zoneamento. Brasil. Estatuto da cidade (2001).

O Plano Diretor é uma espécie de planejamento estratégico para o crescimento saudável das cidades, onde a participação da sociedade é primordial, uma espécie de consenso, onde o principal objetivo é um pacto social, com a definição e forma de aplicação dos instrumentos de planejamento para qualidade de vida da população. O plano busca ações do poder público e da iniciativa privada para que o planejamento do município atenda às necessidades coletivas de toda a população.

O Plano Diretor pode ser definido como um conjunto de princípios e regras orientadoras da ação dos agentes que constroem e utilizam o espaço urbano. O Plano Diretor parte de uma leitura da cidade real, envolvendo temas e questões relativos aos aspectos urbanos, sociais, econômicos e ambientais, que embasa a formulação de hipóteses realistas sobre as opções de desenvolvimento e modelos de territorialização. O objetivo do Plano Diretor não é resolver todos os problemas da cidade, mas sim ser um instrumento para a definição de uma estratégia para a intervenção imediata, estabelecendo poucos e claros princípios de ação para o conjunto dos agentes envolvidos na construção da cidade, servindo também de base para a gestão pactuada da cidade. Brasil. Estatuto da cidade (2001).

A principal ferramenta que traz luz aos problemas destacados é a aplicação adequada do Plano Diretor da cidade. A falta de uma política pública eficiente, pode trazer sérios danos a política de planejamento urbano.

De acordo com AROUCHA (2008), São Luís não possuía nenhum Plano Diretor que regulamentasse o uso e ocupação do solo, ocasionando o surgimento de

vários espaços periféricos na Ilha, principalmente em áreas próximas aos mangues e mananciais.

Ao longo da sua história, a expansão urbana de São Luís sempre esteve condicionada aos espaços limitados existentes, bem como pelos sérios desníveis sociais que sempre prevaleceram, muito embora algumas tentativas frustradas de urbanização tivessem sido empreendidas. (AROUCHA, 2008, p. 137).

A falta de um planejamento é uma ferramenta administrativa, que possibilita perceber a realidade, avaliar os caminhos, construir um referencial futuro, o trâmite adequado e reavaliar todo o processo a que o acoplamento se destina. Sendo, portanto, o lado racional da ação.

E é exatamente por falta de uma política de acesso ao solo, ao lado de um grande fluxo de migração do interior para a capital, além da carência de recursos para custear despesas de aluguel e transporte, que a década de 60 foi marcada por um intenso processo de ocupação de áreas de mangues para a construção de palafitas, as quais abrigaram essa população nas proximidades do mercado de trabalho. (PFLUEGER e NETO, 2012, p 174).

Os problemas criados pelo grande crescimento desordenado da época, fez com que a cidade se preparasse de forma mais efetiva, criando um plano para compor o seu desenvolvimento.

No início da década de 70, notadamente no período de gestão municipal do Eng.º Haroldo Tavares (1971 – 1974), São Luís experimentou um grande crescimento do seu desenho urbano, sob a forma de expansão urbana e saneamento, cuja obra de maior vulto foi a construção do Anel Viário, que objetivou desafogar o tráfego de veículos do Centro Histórico, canalizando-o para o seu entorno.

Esse período se caracterizou por uma demanda de modernização, pelo surgimento de uma grande frota de veículos, pelo desaparecimento de bondes elétricos e pelo aumento da atividade industrial. O crescimento desordenado da cidade, ao lado de problemas de natureza antrópica, motivou a necessidade de planejamento urbano, surgindo o primeiro Plano Diretor, em 1974, com o objetivo de direcionar e controlar as expansões urbanas da cidade, até então regidas pelo Código de Postura Urbana. (AROUCHA, 2008, p. 134).

Diante dos novos desafios da cidade, após o novo processo de industrialização de São Luís, um novo processo de êxodo rural aconteceu na ilha, ocasionado pelo forte crescimento do setor logístico da cidade, das exportações de produtos manufaturados, destaque para os ramais ferroviário e portos locais, setor de construção civil, e comércio varejista que empregavam parte da população ludovicense, causando atração das pessoas do interior, que trabalhavam no campo para região da cidade.

Uma importante infraestrutura ferroviária, composta pela Estrada de Ferro Carajás (EFC), pela Ferrovia Norte - Sul (FNS) e pela Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), do mesmo modo como uma vasta malha rodoviária federal e estadual, corta o território maranhense em todas as direções; na ilha de São Luís, um extraordinário complexo portuário formado pelos portos do Itaqui, da Alumar e da Ponta da Madeira constitui, de fato, o terminal marítimo brasileiro mais próximo dos mercados americano e europeu. (DOURADO; BOCLIN, 2008, p.19)

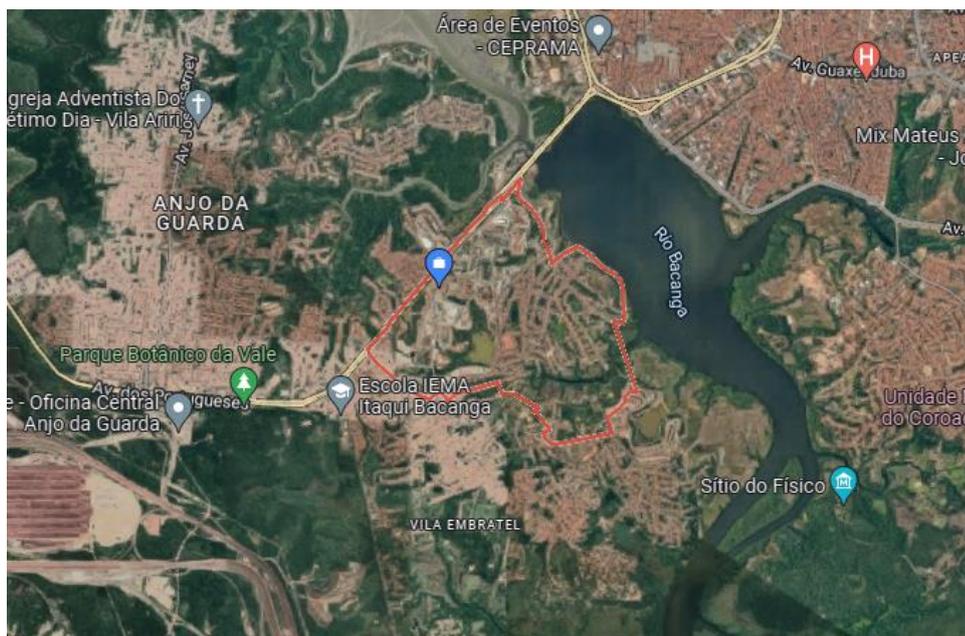
Grandes transformações ocorreram no sistema produtivo do estado, nas duas últimas décadas, a ponto de promover alterações profundas na economia assim como na própria organização urbana e social. O extrativismo, primeira atividade econômica do Maranhão e que ultimamente se concentrou na exploração madeireira e do babaçu, vem perdendo força ano a ano, ora em consequência da extinção das florestas e ocupação dos espaços por pastagens ou projetos agrícolas, ora pelas dificuldades ainda não superadas na exploração do babaçu de modo a torná-lo um produto competitivo. Observa-se, todavia, crescimento importante, com grandes perspectivas, na exploração de minerais não-metálicos, como o calcário, o gesso e outros, sinalizando para utilizações industriais importantes na área da construção civil assim como na atividade agrícola. (DOURADO; BOCLIN, 2008, p.20)

A agricultura e a pecuária deixam, aos poucos, as características de atividades extensivas e de sobrevivência e vão assumindo porte e qualidade de agronegócio, transformando os sistemas produtivos, agora sustentados na pesquisa e na alta tecnologia. A mecanização viabiliza a expansão sempre maior da área de produção; os recursos tecnológicos, o manejo adequado, a logística de armazenagem e transporte possibilitam o escoamento e a exportação em condições competitivas. (DOURADO; BOCLIN, 2008, p.20, 21).

O Plano Diretor da cidade trouxe inúmeros direitos garantidos por lei, dentro das garantias estabelecidas na lei a exemplo dos moradores do bairro Sá Viana e do bairro Anjo da Guarda.

Nesse particular, Espírito Santo (2006) informa que o Zoneamento de 1974, para a área próxima do Porto do Itaquí (atual bairro do Anjo da Guarda), apontava para o uso estritamente industrial, quando, já em 1969, essa área vinha sendo gradativamente ocupada com uso residencial, em loteamento projetado pelo Poder Público Municipal para assentamento populacional com alto índice de adensamento, ao lado de outras ocupações informais em áreas adjacentes (bairros Sá Viana, Sítio Encantado e Outeiro). Essa desconformidade com a Lei foi corrigida com o Plano Diretor de 1981 através da destinação da área para uso estritamente residencial.

Figura 10: Área do Sá Viana e Anjo da Guarda



Fonte: Google Maps, Acesso em 25.07.2022

A segregação está diretamente ligada ao crescimento da cidade, mas como destacamos neste trabalho, o planejamento deveria chegar antes, e a previsibilidade de problemas é um item importante na antecipação de possíveis situações de riscos. Um plano de ação no qual são registradas informações sobre as tarefas a serem feitas na cidade, seria ideal para o registro de ocorrências de tentativas de utilização do solo

indevido em áreas de interesse público. A exemplo da imagem onde uma área industrial é ocupada para construção de residências.

Assim, o urbano não designa mais a cidade nem a vida na cidade, mas passa a designar a sociedade que constitui uma realidade que engloba e transcende a cidade enquanto lugar, pois tudo que existe entra em contato com o mundo todo, ligando pontos isolados do planeta. (CARLOS, 2006).

Sabemos que um dos fatores que mais modificam o espaço urbano na atualidade é a construção de condomínios residenciais fechados, ou seja, enclaves fortificados, em sua maioria cercados por aparatos de segurança, cujo objetivo é garantir maior qualidade de vida e tranquilidade para um determinado grupo social.

Segundo Frúgoli Jr. (1995, p. 87)

A origem histórica dos condomínios fechados está: [...] no planejamento do pós-guerra, inicialmente (realizado) em subúrbios norte-americanos, com uma espécie de “desenvolvimento urbano de função única”, que resultou numa “atomização” da cidade e em espaços marcados pela ausência de uma vitalidade de relações sociais públicas, como aquelas encontradas nos centros urbanos.

A homogeneidade social do espaço, acentuada e reforçada pela segregação, reduz a capacidade de tolerar a diferença entre os habitantes das cidades e multiplica as ocasiões que podem dar origem a reações mixofóbicas, o que aumenta os perigos da vida urbana, tornando-a mais carregada de ansiedade, em vez de mais agradável e fácil de viver. (BAUMAN, 2006, p.46).

3 CONCLUSÃO

Diante do exposto, observa-se que a segregação é um problema da desigualdade social potencializada pelo interesse individual de acesso à propriedade, rejeitando o interesse coletivo. Fruto das tensões capitalistas na cidade, o plano econômico do governo federal está diretamente ligado ao comportamento da gestão

municipal, que é o principal ator responsável pela aplicação das diretrizes do Estatuto da Cidade, através do Plano Diretor do município.

Percebe-se também que a política de desenvolvimento e estratégia no controle das desigualdades, precisa ser mais democrática no planejamento adotado. Diante do contexto histórico da cidade de São Luís, existem problemas de infraestrutura enraizados em diversos bairros. Principalmente de mobilidade urbana, consequência do crescimento desordenado do histórico período industrial, que deixou como herança inúmeras áreas de segregação socioespacial na ilha.

Depreende-se da pesquisa que o novo processo industrial trazido pela valorização das commodities, potencializa a capacidade logística e de infraestrutura da cidade através do seu potencial nos modais ferroviário e aquaviário, gerando emprego e renda através da indústria para os moradores da cidade, mas que já enfrenta um novo processo de segregação, principalmente na região do bairro do Anjo da Guarda.

Verifica-se que a cidade passa por uma descentralização de seus centros urbanos, trazendo uma influência da região metropolitana de São Luís, que traz como problema o grande crescimento do setor imobiliário da cidade.

Diante deste crescimento econômico, percebe-se um novo processo de êxodo rural, pessoas atraídas pelo grande crescimento econômico da cidade, estão vindo do campo, assim como, regiões antes consideradas agrícolas, estão passando por um processo de urbanização, principalmente nas áreas de municípios vizinhos, estrangulando as vias principais de acesso aos grandes centros comerciais da ilha, com a construção de inúmeros condomínios nestas áreas.

Faz-se necessário uma obra de grande porte, como o VLT, planejada, para desafogar as vias principais da cidade, principalmente as que dão acesso ao centro e região industrial. Motivando a troca da utilização do carro popular por meios de transportes coletivos.

Destaca-se também a melhoria do acesso à moradia, aplicando-se as ferramentas do Plano Diretor, para que haja garantia de acesso a habitação para os sem tetos e de moradia digna para os mais vulneráveis que habitam e vivem em área se segregação na cidade.

REFERÊNCIAS

- AROUCHA, Gilberto M. Geo-História da Cidade de São Luís: uma análise tempo-espacial. São Luís: Estação Gráfica, 2008, 280 p.
- BACELAR, T. Dinâmica regional brasileira nos anos noventa: rumo à desintegração competitiva? In: CASTRO, Iná Eias de; MIRANDA, Mariana; EGLER, Cláudio A. G. (Orgs). Redescobrimo o Brasil: 500 anos depois. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil: FAPERJ, 2000. p. 73-91.
- BARONE, M. F.; SADER, E. Acesso ao crédito no Brasil: evolução e perspectivas. Rio de Janeiro: RAP, 2008.
- BAUMAN, Z. Confiança e medo na cidade. Lisboa: Relógio D'água Editores. 2006.
- BBC News, 2004. <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-50666148/>. Acesso 25/07/2022.
- BURNETT, Carlos Frederico Lago. Urbanização e desenvolvimento sustentável: a sustentabilidade dos tipos de urbanização em São Luís do Maranhão. São Luís: Editora UEMA, 2008, 230 p.
- BURNETT, Frederico Lago. Da cidade unitária à metrópole fragmentada: crítica a constituição da São Luís moderna. In: LIMA, Antônia Jesuíta de. (Org.). Cidades brasileiras: atores, processos e gestão pública. Belo Horizonte: Autêntica, 2007.
- CARLOS, A. F. A. (2006). "A natureza do espaço fragmentado". In: SANTOS, M.; SOUZA, M. A. e SILVEIRA, M. A. (orgs.). Território, globalização e fragmentação. São Paulo, Hucitec/Anpur.
- CARVALHO, Ribeiro, H. C; MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL: CONCEITOS, TENDÊNCIAS E REFLEXÕES. IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2016.
- CASTELLS, M. (2003). A era da informação: economia, sociedade e cultura. O fim do milênio. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.
- CBIC, 2018. Disponível em: <<https://cbic.org.br/wp-content/uploads/2019/04/Obras-Paralisadas-apresenta%C3%A7%C3%A3o-brain.pdf>> Acesso em:14/07/2022.
- CIDADES SUSTENTÁVEIS, 2021: Planejamento Integrado e tecnologias para Cidades Sustentáveis. Disponível em: <<https://www.cidadessustentaveis.org.br/painel-cidade/detalhes/636>>. Acesso em: 14/07/2022.
- CRUZ, Adriana Inhudes Gonçalves da; Antonio Marcos Hoelz Ambrozio, Fernando Pimentel Puga, Filipe Lage de Sousa e Marcelo Machado Nascimento. A economia brasileira: conquistas dos últimos 10 anos e perspectivas para o futuro, 2012.
- DAVIS, M. (2006). Planeta Favela. São Paulo, Boitempo.
- DINIZ, J. S. As Condições e Contradições no Espaço Urbano de São Luís (MA): Traços Periféricos. In: Ciências Humanas em Revista. Núcleo de Humanidades, São Luís, 2007. v. 5, n.1. p. 167 - 180.

DINIZ, Juarez. Soares. A Dinâmica do Processo de Segregação Sócio-espacial em São Luís (MA): o caso da Vila Cascavel. Dissertação (Mestrado em Políticas Públicas) - Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 1999.

DOURADO, José Ribamar; BOCLIN, Roberto Guimarães. A Indústria do Maranhão: um novo ciclo. - Brasília: IEL, 2008.

ESPÍRITO SANTO, José Marcelo do. Formação histórica e o processo de desenvolvimento da cidade. Espírito Santo, José Marcelo (Org.). São Luís: uma leitura da cidade. Prefeitura de São Luís / Instituto de Pesquisa e Planificação da Cidade. São Luís: Instituto da Cidade: 2006, p.62-87.

ESPÍRITO SANTO, José Marcelo do. Formação histórica e o processo de desenvolvimento da cidade. Espírito Santo, José Marcelo (Org.). São Luís: uma leitura da cidade. Prefeitura de São Luís / Instituto de Pesquisa e Planificação da Cidade. São Luís: Instituto da Cidade: 2006, p.62-87

ESTATUTO DA CIDADE; guia para implementação pelos municípios e cidadãos; Brasília – 2001

FERNANDES, A. C. Da reestruturação corporativa à competição entre cidades: lições urbanas sobre os ajustes de interesses globais e locais no capitalismo contemporâneo. Espaço & Debates, São Paulo: NERU, ano 17, n.41, p. 415 - 435, 2001.

FREITAG, Bárbara. Capitais migrantes e poderes peregrinos: o caso do Rio de Janeiro. Campinas: Papirus, 2009.

FRÚGOLI JR., H. (1995). São Paulo: espaços públicos e interação social. São Paulo, Marco Zero.

G1 MARANHÃO, 2020. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2020/05/19/sao-luis-e-a-5a-capital-brasileira-com-maior-percentual-de-habitacao-em-aglomerados.ghtml>>. Acesso em: 26/07/2022.

GISTELINK, Frans. Carajás: usinas e favelas. São Luís, 1988.

GOOGLE EARTH. Disponível em: <[Google Earth](#)>, cesso em: 14/07/2022.

GOV.BR, 2014. Disponível em: <<https://www.gov.br/casacivil/pt-br/assuntos/noticias/2014/03/governo-federal-anuncia-vestimento-de-r-3-85-bilhoes-para-mobilidade-urbana-em-seis-estados-e-no-df>>. Acesso em: 25/07/2022.

GRAZIA, G. Reforma urbana e Estatuto da Cidade. In: RIBEIRO, L. C. Q; CARDOSO, A. L. (Orgs.). Reforma urbana e gestão democrática: promessas e desafios do Estatuto da Cidade. Rio de Janeiro: Revan, 2003.

GUIAMAIS, 2022. Disponível em: <<https://cep.quiamais.com.br/busca/av+jeronimo+de+albuquerque+maranhao-sao+luis-ma/>>. Acesso: 25.07.2022

IBGE. Censo Demográfico. Brasília, 2000.

IMIRANTE.COM, 2011. Disponível em: <<https://imirante.com/noticias/sao-luis/2011/07/24/numero-de-favelas-em-sao-luis-triplicou-em-10-anos/>>. Acesso em: 25.07.2022

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Base Censitária, 2000. Aspectos urbanos de São Luís: uma abordagem multidisciplinar 203

LOPES, José Antônio Viana. São Luís: história urbana. In: LOPES, José Antônio Vieira (Org.). São Luís: ilha do Maranhão e Alcântara: guia de arquitetura e paisagem. Sevilha: Consejería de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de Arquitectura y Vivienda, 2008.

MEIRELES, Mário M. O “Pantheon Maranhense” e o seu autor. In: LEAL, Antonio Henrique. Pantheon Maranhense: ensaios bibliográficos dos maranhenses ilustres já falecidos. 2. ed. Rio de Janeiro: Alhambra, 1987. t. 1. (Documentos Maranhenses).

MINISTÉRIO PÚBLICO DO PARANÁ (2018). Controle de Edificações e Licenciamento Urbanístico. Recuperado em 29 de março de 2018, Disponível em: <<http://www.urbanismo.mppr.mp.br>>.

MOBILIZE BRASIL, 2022. Disponível em: <<https://www.mobilize.org.br/noticias/13179/sem-planejar-sua-mobilidade-sao-luis-ma-sofre-com-engarrafamentos.html>>. Acesso em 25/07/2022.

O IMPARCIAL, 2020. Disponível em: <<https://oimparcial.com.br/cidades/2020/07/registros-da-historia-relembre-os-tempos-aureos-das-fabricas-do-maranhao>>. Acesso em: 22/07/2022.

PEREIRA, Bárbara Elisa; DIEGUES, Antonio Carlos Sant’ana. Conhecimento de populações tradicionais como possibilidade de conservação da natureza: uma reflexão sobre a perspectiva da etnoconservação. Desenvolvimento e Meio Ambiente, n. 22, p. 37-50. Curitiba: UFPR, 2010.

PFLUEGER, Soares; NETO, Salgado. ASPECTOS URBANOS DE SÃO LUÍS: UMA ABORDAGEM MULTIDISCIPLINAR, Editora UEMA, São Luís 2012.

PIPES, Richard. Property and freedom. New York: Knopf, 1999.

PIRES, Luis Manuel Fonseca. Moradia e propriedade: um breve ensaio sobre conflitos humanos. Belo Horizonte: Fórum, 2015.

POLITIZE, 2017. Disponível em: <<https://www.politize.com.br/direito-a-moradia/>>. Acesso em: 26/07/2022.

RIBEIRO JÚNIOR, José Reinaldo Barros. Formação do espaço urbano de São Luís. São Luís: Func, 2001.

RIBEIRO JUNIOR, José Reinaldo. Formação do espaço urbano de São Luís: 1612 - 1991. 2 ed. rev. São Luís: Ed. do Autor/FUNC, 2001, 150 p.

SANTOS, Milton. A Urbanização brasileira. 3ª ed. São Paulo: HUCITEC, 1996.

SCHVARSBURG, B., Martins, G. C., Kallas, L., Cavalcanti, C. B., & Teixeira, L. M. (Orgs.) (2016). Estudo de Impacto de Vizinhança: Caderno Técnico de Regulamentação e Implementação. Secretaria Nacional de Acessibilidade e Programas Urbanos, Programa Nacional de Capacitação das Cidades e Universidade de Brasília. Brasília: Universidade de Brasília. 98p.

SILVA, J. B. da. O estatuto da cidade e a reforma urbana no Brasil. GEOUSP Espaço e Tempo (Online), [S. l.], v. 5, n. 2, p. 9-26, 2001. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/123590>>. Acesso em: 22/07/2022.

SILVA, J. B. da. O estatuto da cidade e a reforma urbana no Brasil. GEOUSP Espaço e Tempo (Online), [S. l.], v. 5, n. 2, p. 9-26, 2001. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/123590>>. Acesso em: 22/07/2022.

SOJA, E. W. e KANAI, M (2007). "The Urbanization of the world". In: BURGETT, R. e SUDJIC, D. (orgs.). The Endless City. London, Phaidon Press.

VILLAÇA, Flávio. Dilemas do Plano Diretor. In:_____. (Org.) CEPAM. O município no século XXI: cenários e perspectivas. São Paulo: Cepam, 2004.

ZANDONADI, Julio César. A legalidade e a (i)legalidade na implantação de loteamentos fechados e condomínios horizontais: Uma análise da produção do espaço urbano em uma cidade média - Marília – SP – Brasil; USP; 2005.