

PRODUÇÃO HABITACIONAL E PROCESSOS RECENTES DE URBANIZAÇÃO E METROPOLIZAÇÃO NA ILHA DO MARANHÃO

Carlos Frederico Lago Burnett

Universidade Estadual do Maranhão, Brasil

Alex Oliveira de Sousa

Universidade Estadual do Maranhão, Brasil

Fabiola Oliverira Aguiar

Universidade Estadual do Maranhão, Brasil

Lucio Antonio Alves Macedo

Universidade Estadual do Maranhão / Universidade Federal do Maranhão, Brasil

Marluce Wall de Carvalho Venâncio

Universidade Estadual do Maranhão, Brasil

RESUMO

Tendo como objeto de análise os recentes vetores de urbanização da cidade de São Luís, a presente mesa se propõe refletir sobre os efeitos sócio-ambientais dos diferentes processos de produção e apropriação do espaço urbano, decisivamente marcado pelo Estado como agente financeiro indutor do desenvolvimento. Provocando a mercantilização da habitação social e re-investimentos na infra-estrutura em escala metropolitana, este processo tem aumentado o poder do mercado imobiliário monopolista e reduzido o seu controle social, resultando em impactos na sociedade e no ambiente, claramente percebidos na crise de mobilidade e acessibilidade urbana, nas ameaças ao meio-ambiente e na imposição de novos modos de moradia, frutos do amplo processo de industrialização da produção imobiliária residencial de média e baixa renda e da incapacidade de efetivação da gestão compartilhada da região metropolitana.

Conteúdos Específicos Abordados pelos Componentes da Mesa:

Padrões recentes de urbanização; Novos modos de moradia; Condições de mobilidade e acessibilidade; Estado do Meio-Ambiente e do Saneamento; Processos de metropolização.



ENCLAVES RESIDENCIAIS FECHADOS: privatização territorial e empobrecimento dos tecidos narrativos da cidade.

Alex Oliveira de Souza¹

Resumo

O presente ensaio pretende apresentar uma análise da produção recente de enclaves residenciais privados na cidade de São Luís como padrão fundador das novas formas de produção do parque residencial da cidade. Esta análise é conduzida em torno de cinco temas centrais, o uso do solo, a mobilidade urbana, o meio ambiente, a gestão urbana e a urbanidade. Ela elenca alguns desafios que devem ser enfrentados em São Luís para estacar o processo de privatização territorial e o empobrecimento dos tecidos narrativos da cidade.

ABSTRACT

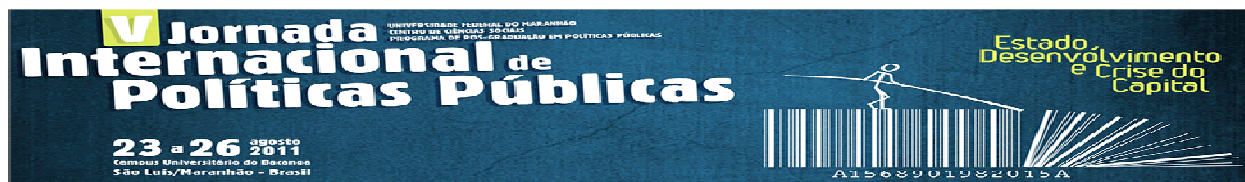
This essay seeks to review the recent production of private residential enclaves in the city of São Luís as a basic pattern of the new forms of the city's housing production. This analysis is organized around five central themes: land use, urban mobility, the environment, urban management and urbanity. Also, it presents some challenges that must be faced in São Luís to break the territorial privatization process and the impoverishment of the city's narrative tissues.

1- INTRODUÇÃO

As cidades tem se notabilizado como um lugar privilegiado para o habitat humano, esta modificação nos leva a pensar cada vez mais, nas cidades como nosso lugar de morar. Entendendo o morar não somente como a ocupação de um abrigo fisicamente definido, mas como uma experiência corporal e narrativa em um espaço constantemente em obras e submetido a fluxos de trajetórias infinitas.

Este entendimento está associado ao processo de transformação de tecidos urbanos a partir da produção de condomínios horizontais e verticais que ocupam grandes glebas e tem se constituído enclaves territoriais de dimensões monumentais e provocado um empobrecimento dos tecidos narrativos da cidade (Mongin: 2005, 49p). Estes novos tecidos urbanos ainda que representem partes de seus territórios de pertencimento enquanto unidades administrativas e privadas eles compõem historicamente também a própria cidade.

¹ Doutor. Universidade Estadual do Maranhão (UEMA).



É a esta dupla condição que os enclaves residenciais urbanos são submetidos, ao mesmo tempo em que, enquanto “enclaves” são tratados como uma unidade, um corpo; enquanto cidade, eles devem ser entendidos como “tecido narrativo” contínuo e atemporal. Portanto, é diante desta dupla condição de corpo temporariamente limitado e de narrativa vivida no presente que não cansa de reinventar seu passado e de narrar suas imagens do futuro que voltamos nosso olhar para estes enclaves residenciais urbanos.

Estes pressupostos colocam vários desafios para pensarmos a cidade e, sobretudo as transformações recentes de seus padrões de urbanização. Nós temos pautado nossa preocupação em torno de cinco temas principais: Uso e ocupação do solo urbano: segregação e privatização do espaço público; Redes urbanas e mobilidade: automobilização e generalização das redes; Desenvolvimento urbano sustentável ou a conservação do capital ambiental, social e cultural da cidade; Gestão democrática da cidade: informação, participação e decisão e Urbanidade: a diversidade na construção de um tecido narrativo para a cidade. (Paquot, 2006)

Os cinco temas aqui apresentados são utilizados para analisar os padrões recentes de urbanização e a produção de enclaves residenciais em São Luís. Esta análise toma como base os dados produzidos em quatro trabalhos desenvolvidos pelo curso de Arquitetura e Urbanismo da UEMA nos últimos dois anos. Estes trabalhos tem em comum a avaliação da produção de enclaves residenciais privados na cidade, sendo priorizados quatro níveis de abordagem: quanto as relações de bairro², quanto ao redesenho tipo-morfológico da malha urbana³, quanto a acessibilidade e transporte e quanto as expectativas dos moradores⁴.

A produção de enclaves residenciais está diretamente relacionada à produção de habitação por projetos condominiais multifamiliares, inicialmente produzidos em lotes urbanos individuais e que recentemente vem se notabilizando pela produção condomínios urbanos verticais e horizontais. Este tipo de ocupação tem modificado drasticamente a malha e o tecido urbano.

Vejamos por exemplo na Figura I, a seguir como a porção norte da cidade já foi consideravelmente modificada. Estas modificações já vinham transformando o tamanho dos lotes e provocando uma perda na diversidade do tecido urbano e, por conseguinte nas suas narrativas. A segunda mudança de padrão ocorre pela substituição de um condomínio por lote urbano, para

² Trabalho Final de Graduação do curso de Arquitetura e Urbanismo da UEMA, defendido publicamente em 2009 por Camila Sales Oliveira intitulado a *Interferência de enclaves privados nas transformações das relações de bairro: o caso do Planalto Vinhais I e II*

³ Trabalho final de graduação do curso de Arquitetura e Urbanismo da UEMA, defendido publicamente em 2010 por José Ricardo de Jesus Pinto Cordeiro intitulado *Enclaves residenciais urbanos e o redesenho dos padrões tipomorfológicos da cidade de São Luís*.

⁴ Estes dois últimos trabalhos são desenvolvidos com a colaboração de duas bolsistas de iniciação científica respectivamente por: Camilla Sousa Costa e Carolina Torres de Oliveira

um condomínio por gleba aumentando a interferência destes últimos no tecido urbano e nas suas interfaces com o funcionamento da cidade.



LEGENDA: □ Condomínios verticais □ Condomínios Horizontais

Figura I: A transformação dos padrões de ocupação pela produção de condomínios verticais e horizontais,

Fonte: Cordeiro: 2010, p27.

Neste ensaio o que estamos chamando de enclaves residenciais privados são os condomínios horizontais e verticais que são constituídos de várias edificações e que apresentam no seu interior vias multimodais de circulação entre as edificações, espaços de uso coletivo, fechados para o exterior com acesso seletivo e controlado.

2. DO LOTE URBANO AOS ENCLAVES RESIDENCIAIS PRIVADOS

O primeiro eixo tratado aqui está voltado para analisar o uso e as formas de ocupação da cidade e quais desafios eles tem nos imposto. A primeira observação que fazemos é sobre a ocupação do corpo urbano, ou seja, o território onde exercemos a nossa experiência corporal cidadina. Esta relação surge primeiro pela necessidade de uso dos espaços para a vida humana, e para de realização dos fluxos vitais impostos para nossa sobrevivência no ambiente urbano, assim nos comprometemos com o direito ao solo, a moradia, ao trabalho e ao lazer como inalienáveis aos cidadãos.

Neste sentido temos na proliferação de enclaves residenciais na escala urbana um forte elemento de usurpação do direito ao solo urbano, pois tem se permitido que sejam produzidos territórios privados em substituição aos espaços públicos, privatizando não somente o espaço destinado à circulação de todos, como também impondo ao outro um controle social segregador e excludente.



Figura II: Impactos provocados pelos enclaves: desrespeitam as leis de zoneamento, privatizam espaços públicos e entram a permeabilidade da malha urbana. Fonte: Oliveira: 2009.

Nestes exemplos mostrados na figura acima podemos perceber quanto a proliferação dos enclaves residenciais privados tem causado impactos que longe de resolverem os problemas de insegurança e descaso com os espaços públicos da cidade que motivam suas escolhas como lugar de morar, eles contribuem para aprofundar ainda mais esses mesmos problemas.

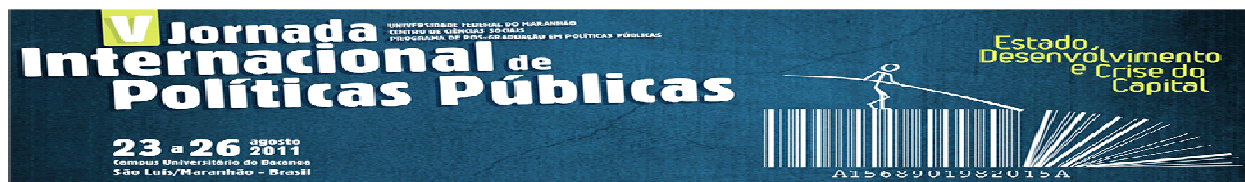
3. REDES, FLUXOS, ENCLAVES E ENTRAVES À MOBILIDADE URBANA.

O segundo eixo a ser tratado é a questão das redes e da mobilidade urbana. O zoneamento, a polinucleação e a dispersão das cidades coadunam-se com uma supremacia do automóvel sem precedentes e uma completa generalização das redes, não somente das redes de infra-estrutura, mas também das redes sociais, comerciais e as próprias cidades em redes.

A supremacia do automóvel tem ocupado de maneira dramática o espaço público, sobretudo na lógica atual de urbanização difusa e fragmentada marcada pelo retorno a produção de tecidos urbanos monofuncionais espalhando ainda mais a cidade e multiplicando a necessidade de deslocamentos.

Este aumento no número de deslocamentos intensifica-se quando nos defrontamos com a necessidade de pegar o carro para fazermos percursos curtos de 3 ou 4 Km, para comprar o pão, ir à farmácia, locar um filme, levar uma criança na escola e etc. porém, *“a dependência do automóvel não encontra sua origem nas cidades, nem no campo, mas no desenvolvimento de um sistema automobilista que não respeita limites”* (Dupuy apud Paquot, 2006 p81).

Aliais o poder dominante vai sempre criar espaços que atendam seus interesses, assim assistimos impotentes a extensão brutal das cidades durante todo o século XX, a expansão da rede urbana aniquilando o meio natural, derrubando moradias e destruindo a memória coletiva, para criar espaços para a circulação dos bens pessoas e ideias que dão sustentação ao sistema hegemônico de produção do espaço.



Quanto às redes urbanas, destacamos a interferência da produção de enclaves residenciais na malha urbana, pois este tipo de empreendimento é marcado pela ocupação de uma grande área urbana, murada e com uma única entrada controlada por uma guarita. Esta configuração é responsável por uma maior congestão na circulação da malha, pois ela favorece o aumento da necessidade de deslocamentos através da redução da porosidade e da permeabilidade dos tecidos urbanos.

Para Secchi uma cidade porosa e permeável é aquela que contrasta com a formação de enclaves de qualquer natureza (Secchi: 2009, p81). Diante disto podemos compreender como a cidade de São Luís tem sofrido com a proliferação de enclaves residenciais privados, pois eles funcionam como grandes empecilhos à permeabilidade da cidade. Quando pensamos em uma rua com uma tessitura mais diversa, formada por quadras menores e uma diversidade de usos que geram um número maior de trajetórias possíveis, enriquecendo os tecidos narrativos e as possibilidades de trocas sociais.

4. A PERDA SUBSTANCIAL DE RECURSOS NATURAIS, DO TECIDO SOCIAL E DA DIVERSIDADE CULTURAL

O terceiro eixo de abordagem é o desenvolvimento urbano sustentável ou a conservação do capital ambiental, social e cultural da cidade. A integração da dimensão territorial da sustentabilidade coloca em evidência a noção de espaço e define escalas temporais táticas e estratégicas para o desenvolvimento. A evidente necessidade operacional imposta pela condição limitada do território afasta o debate sobre a sustentabilidade urbana de um “modelo ideal” predefinido e aproxima-o de um processo de desenvolvimento baseado na aprendizagem coletiva, na capacidade de resolução de conflitos e na vontade de redesenho estratégico. (Camagni & Gibelli : 1997).

Diante disto algumas práticas têm se notabilizado como indutoras de uma gestão urbana ambientalmente mais equilibrada, assim algumas questões têm sido mais enfatizadas. Para Roth, as boas práticas passam pela:

- a) Proteção do meio ambiente com redução do consumo do meio natural pela aglomeração urbana
- b) Redução da poluição e a produção de resíduos
- c) Redução do desperdício de materiais, de energia e de espaço

- d) Redução do tráfego de automóveis com a promoção de uma mobilidade de baixo impacto ambiental (Roth, 2004)

Estas premissas quando comparadas a produção dos enclaves residenciais em São Luís, pois se tem feito uma troca extremamente desfavorável para a cidade, tem-se substituído nosso meio natural intra-urbano por estes enclaves. Nesta troca, além da perda irreparável do recurso ambiental, temos um aumento na pressão exercida pelas atividades urbanas que se instalam sem nenhum cuidado com capacidade de carga dos territórios ocupados, fora os outros malefícios apresentados anteriormente.

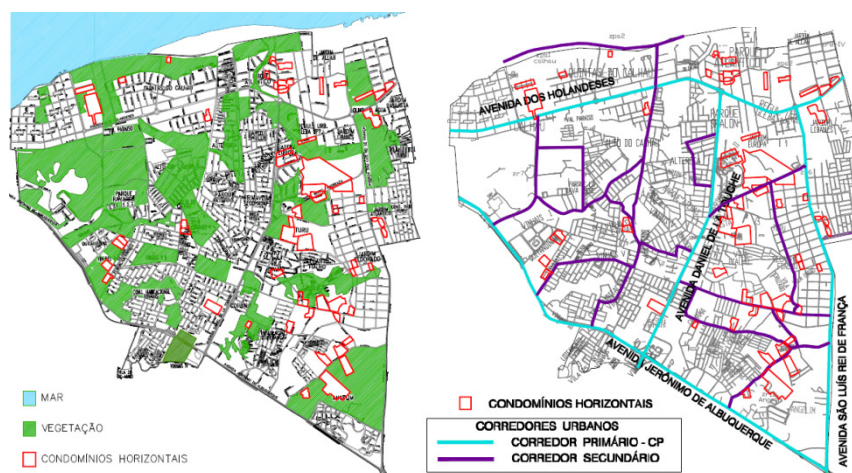
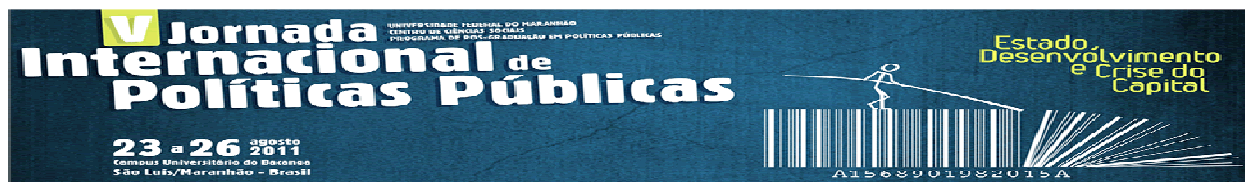


Figura III: A substituição do meio natural intra-urbano e a perda de porosidade da cidade, provocadas pelos enclaves residenciais fechados. Fonte: Cordeiro: 2010, 29 e 32pp.

Estas modificações estão agindo provocando uma perda substancial do meio natural intra-urbano sem que isso represente uma melhoria dos níveis de urbanidade. Mas ao contrário a proliferação de enclaves tem reduzido as narrativas sociais da cidade, contribuindo para uma degradação dos níveis de degradação social por exclusão. Da mesma maneira esta produção tem provocado um entrave a mobilidade urbana, ocasionando não somente a congestão do trânsito, mas também acarretado todo um aumento da poluição e do desperdício de energia e espaço tão caros as perspectivas de sustentabilidade.

5. O URBANISMO DE PROJETOS E O CONTROLE SOCIAL SOBRE A CIDADE

O quarto desafio é definido pela Gestão democrática da cidade: informação, participação e decisão. Este desafio de importância central tem assumido novas formas de organização em função das novas formas de estruturação social fundada na multiplicidade de redes de pertencimento, gerando uma diferenciação social ainda mais complexa, com fortes rebatimentos territoriais e culturais (Ascher, 2001, p33). Quando tratamos desta multiplicidade de redes sociais, devemos também pensar na multiplicidade de interesses individuais e de grupos



sociais nem sempre convergentes com os interesses do bem estar coletivo dos moradores de uma cidade.

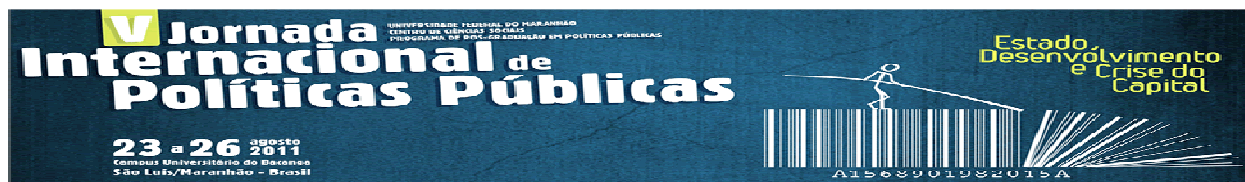
Esta multiplicidade de interesses de indivíduos e de grupos sociais tem permitido a produção de uma cidade feita por pedaços justapostos sem ressonância entre eles e o tecido da cidade existente, acordes dissonantes na tessitura da cidade, fragmentos desconectados de uma visão mais sistemática da vida. E isto tem sido resultado de uma política urbana fundada no mercado como agente empreendedor de habitação financiado pelo Estado, através de um urbanismo de projetos. Esta aguda fragmentação tem reduzido as possibilidades de intervenção do Estado como agente regulador e do cidadão como sujeito político, capaz de pensar e de influir nos rumos de seu habitat.

No caso de São Luís a especulação urbana tem se aproveitado da legislação urbana que a partir do Decreto de lei nº 28486/2005 que surge para legitimar a produção de enclaves residenciais privados de casas autônomas em detrimento da Lei de Uso e Ocupação do Solo de 1992. Esta legitimação tem permitido, por exemplo, que em zonas residenciais o lote mínimo possa ser reduzido quando o mesmo estiver dentro dos condomínios de casas autônomas. Este mecanismo tem permitido que nas glebas inferiores a 10000m² tenhamos reduções de 450m² como na ZR6 e de 800m² na ZR7 para 120m². Isto tem permitido reduções drásticas do tamanho dos lotes, gerando um conseqüente aumento da especulação imobiliária.

6- CONCLUSÕES OU O ELOGIO À DIVERSIDADE NA CONSTRUÇÃO DE UM TECIDO NARRATIVO PARA A CIDADE.

Por fim temos o maior dos desafios que é a urbanidade, entendida aqui como o conjunto de relações sociais que asseguram uma boa convivência entre os habitantes do território urbano, acesso e direito a cidade para todos. Esta premissa nos remete a uma situação ambígua e a um plano ideal, longe da urbanidade que praticamos fundada no estranhamento do outro e na afirmação do indivíduo, na proximidade espacial e na distância social, uma urbanidade seletiva. (Paquot, 2006).

Por estas razões é preciso que estas práticas sejam revistas, que a cidade seja pensada como habitat humano para todos. Para isso, é imperativo se apoiar os processos de aprendizagem continuada da democracia, para que as escolhas de gestão sejam fundadas em um amplo debate de idéias sobre os desafios em jogo. Não se trata apenas de conceber uma política urbana fundada no planejamento da cidade, mas, de instaurar um processo decisório mais democrático, mais reflexivo em todas as etapas, na concepção, operacionalização e avaliação. Um processo que seja capaz de atualizar permanentemente seus conhecimentos sobre o



contexto, as práticas e as narrativas existentes, modificando o planejamento urbano clássico, com novos modos de gestão, mais reativas, flexíveis e negociadas.

7. REFERÊNCIAS

MONGIN, Olivier. La Condition Urbaine: La ville à l'heure de la mondialisation. Paris : Ed. du Seuil, 2005, 325p.

MARICATO, Ermínia. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias : Planejamento urbano no Brasil. In ARANTES, O., VAINER, C. & MARICATO, E. A Cidade do Pensamento Único. Petropolis-RJ, Vozes, 2000. (p121 a p192).

CORDEIRO, José Ricardo de J. P., Enclaves residenciais urbanos e o redesenho dos padrões tipos morfológicos da cidade de São Luís. São Luís: São Luís, Monografia (Graduação) – Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual do Maranhão, 2010. 59p.

OLIVEIRA, Camila Sales. A Interferência de enclaves privados nas transformações das relações de bairro: o caso do Planalto Vinhais I e II. São Luís, Monografia (Graduação) – Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual do Maranhão, 2009. 69p.

CAMAGNI, Roberto & GIBELLI, M. Cristina - Développement urbain durable : quatre métropoles européennes à l'épreuve - L'Aube Datar, Gémenos – France, 1997, 192p.

ASCHER, François. *Les nouveaux principes de l'urbanisme*. Editions de l'aube, 2001, 109p.

ROTH, Catherine (Dir) et al. *Orientations sur la réhabilitation urbaine, document préparé dans le cadre du programme de coopération et d'assistance techniques*. Strasbourg, Ed. Conseil de l'Europe, 2001, 150p.

SECCHI, Bernado, A cidade do século vinte. [Tradução e notas Marisa Barda] – São Paulo; Perspectiva, 2009. – (Coleção debates; 318)

PAQUOT, Thierry. Terre urbaine : cinq défis pour le devenir urbain de la planète, Paris, La découverte, 2006, 222p.

CONDIÇÕES DE MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE

Fabíola de Oliveira Aguiar⁵

RESUMO

Sobre este tema, pretende-se lançar uma discussão a respeito das condições de mobilidade e acessibilidade na cidade de São Luís/MA, traçando-se um paralelo mesmo que de forma superficial entre a cidade de São Paulo na década de 60 e São Luís nos dias atuais. Ressalta-se que a cidade de São Luís sofre um atraso no que se refere à implantação de políticas de planejamento da mobilidade e este fato é sentido no cotidiano, por seus usuários que enfrentam problemas cada vez maiores de circulação urbana. As principais avenidas já não comportam a explosão de um número crescente de veículos motorizados.

Palavras-chave: Mobilidade urbana, trânsito e transporte.

ABSTRACT

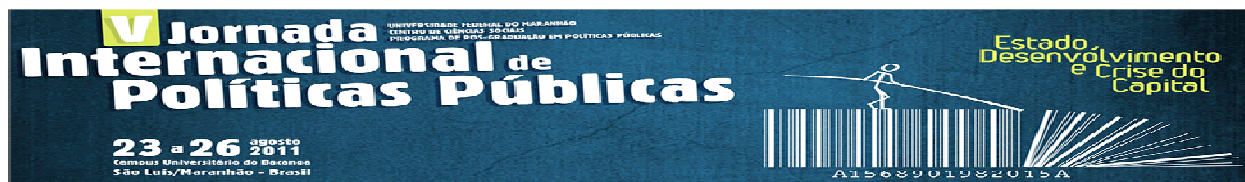
On this subject, is intended to do a discussion about the conditions of mobility and accessibility in São Luís / MA, comparing even though superficially the São Paulo city in 60's decade and São Luís' city at now. It is noteworthy that the Sao Luis city no has still implementation of policies planning of mobility and this is felt in everyday life for its users who face increasing problems of circulation urban. The main avenues can't stand anymore the explosion of a growing number of motor vehicles.

INTRODUÇÃO

Segundo uma das definições técnicas conhecidas, trânsito urbano pode ser entendido como “o conjunto de deslocamentos realizados nas vias urbanas com os modos de transporte disponíveis”. Já transporte urbano é “o conjunto de modos pelos quais se realizam estes deslocamentos tanto de pessoas quanto de bens”. Entretanto, a orientação de planos urbanos que priorizem alguns modos específicos (principalmente o automóvel), tem levado o trânsito a entrar em colapso, pois os modos de transportes disponíveis se restringem e chegam a um ponto que até mesmo o automóvel sucumbe a esse colapso.

Para entender melhor esta situação, se pode afirmar que o automóvel é um dos modos de transporte que mais demandam espaço ao ser utilizado (vias, estacionamentos, garagens etc.) por passageiro transportado.

⁵ Doutora. Universidade Estadual do Maranhão (UEMA).



Na contramão desse raciocínio, segundo dados recentes do IPEA (Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas) a cada R\$ 1,00 investido em transporte público, o Governo investe R\$ 12,00 em incentivo para carro e moto (IPEA, 2011). Entre tais subsídios, foi citada a redução do IPI (Imposto sobre Produto Industrializado) aos carros de baixa cilindrada, os chamados carros populares (de 1000 cilindradas). Estes pagam apenas 7% de IPI, fazendo com que o governo deixe de arrecadar entre R\$ 1,5 bilhão a R\$ 7,1 bilhões por ano. Já os ônibus e trens recebem subsídios, em média, de R\$ 980 milhões a até 1,2 bilhão. Dessa forma, o número de automóveis particulares nas ruas vem aumentando sem controle, devido a essa e outras facilidades na sua aquisição.

Por outro lado, não se vê grandes investimentos na infra-estrutura para receber o volume de veículos particulares que é despejado nas ruas diariamente. Mesmo porque, já se descobriu que não se consegue fazer investimentos de acordo com a necessidade de crescimento de veículos (demanda) em uma cidade. Já afirmava Branco *apud* Ferraz e Torres (2004), que: a cidade que quiser resolver o problema da locomoção de seus habitantes com automóvel, ampliará cada vez mais suas áreas de circulação e estacionamento, até o extremo em que não existirão mais edifícios; aí deixará de existir também a cidade.

O resultado disto é sentido com os diversos problemas urbanos já conhecidos por todos os que vivem em cidades (desde as de médio a grande porte), como: congestionamentos, poluições (visual, aérea e sonora), acidentes, desordens etc. que têm configurado um conjunto de condições adversas, fazendo do trânsito um verdadeiro caos e com total falta de alternativas para seus usuários.

Esta situação tem sido repetida nas cidades (desde as de médio porte). Muito pouco tem sido feito para reverter esse problema. E, o que resta para algumas, é a tentativa de se controlar o problema, investindo em: abertura de novas vias, alargamento das vias existentes, implantação de grandes áreas de estacionamento público, viadutos e pontes etc. Esta tentativa é apenas uma forma de “mascarar” o problema, pois todo este investimento sempre acaba sendo em prol do veículo particular (o grande vilão já declarado explicitamente em estudos de trânsito e transporte).

Um fato importante a ser citado é que, já na década de 60, São Paulo enfrentava grandes problemas com congestionamentos. Na matéria informal da revista “Quatro Rodas” de março de 1964, cuja manchete era “*São Paulo está parando*”, a cidade possuía 4,6 milhões de habitantes e uma frota de 290 mil veículos. Praticamente 50 anos depois, São Luís, está prestes a alcançar este número de veículos, pois segundo dados do DETRAN/MA *apud* SENA (2010), em 2010, a cidade ultrapassou a marca de 250 mil veículos motorizados. O curioso e estarrecedor é que a população da cidade de São Luís agora que está alcançando a marca de 1 milhão de habitantes.



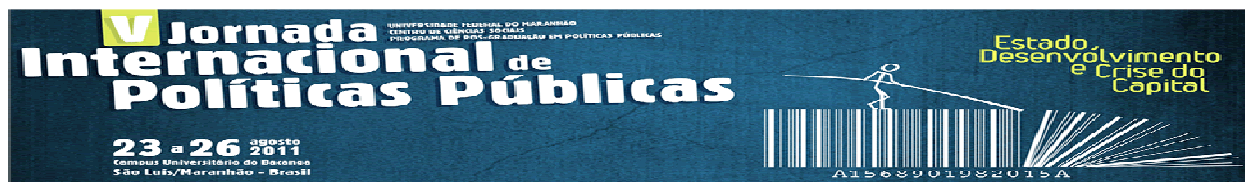
Na década de 60, a cidade de São Paulo, possuía um quadro que lembra superficialmente, mesmo que em outras proporções, o que está acontecendo agora em São Luis: aumento da chegada de migrantes de outros Estados e crescimento industrial (lembrando aqui da refinaria que está por se instalar) o que gerou um aumento acelerado da população e o conseqüente aumento da demanda por transporte. Naquela época, o problema do congestionamento levou a Diretoria dos Serviços de Trânsito (DST) a organizar uma reunião com a Secretaria de Obras da Prefeitura, a Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC) e do Instituto de Engenharia para discutir a construção do anel viário em torno do centro comercial da cidade. Os congestionamentos viraram assunto tão sério que o governador da época implantou algumas medidas. Entre elas: a criação de *bolsões de estacionamento*, inversão do sentido em algumas vias e a *transferência de pontos de ônibus para fora do centro*. O pacote incluía até a operação 'esvazia-pneu', aplicada sobre veículos estacionados em local proibido (Oliveira et al, 2008).

Em decorrência dos problemas urbanos já citados acima, surge a preocupação nacional com a mobilidade urbana (termo bastante atual usado para deixar clara a necessidade de se combater um problema bem antigo, mas persistente). A Mobilidade Urbana segundo o Ministério das Cidades (2005), é um atributo das cidades e deve se referir à “*facilidade de deslocamentos*” de pessoas e bens no espaço urbano. Isto significa que a mobilidade urbana é algo ainda maior que a idéia de “trânsito” ou de “transporte urbano”, pois é o resultado da interação destes dois termos e a cidade.

O Ministério das Cidades (MCidades) foi criado em janeiro de 2003, pelo Governo Federal Brasileiro e adotou a política de Mobilidade Urbana inspirada nas principais resoluções e planos oriundos dos encontros internacionais sobre meio ambiente e desenvolvimento sustentável, como conferências do Rio (1992) e de Joanesburgo (2002). O MCidades realizou em 2003 a 1ª Conferência das Cidades com objetivo de criar o Conselho das Cidades (ConCidades) e delinear os princípios e as diretrizes da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU). Posteriormente foram criados os comitês técnicos, dentre eles: Comitê de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana.

A Resolução nº 34, do ConCidades, traz orientações e recomendações ao conteúdo mínimo do Plano Diretor, tendo por base o Estatuto da Cidade, e institui em seu artigo 8º o Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade (PlanMob) que deve garantir a diversidade das modalidades de transporte, **priorizando o transporte coletivo e os modos não motorizados, valorizando o pedestre.**

Desde então, o PlanMob passou a ser obrigatório para as cidades com mais de **500 mil habitantes**, mas é fundamental para as cidades com mais de 100 mil habitantes e indispensável para a maioria dos demais municípios brasileiros. A importância estratégica desta nova



abordagem é tanta que o Ministério das Cidades decidiu avançar na obrigação legal e incentivar a elaboração do PlanMob por todas as cidades com mais de 100 mil habitantes e as situadas em regiões metropolitanas e em regiões de desenvolvimento integrado.

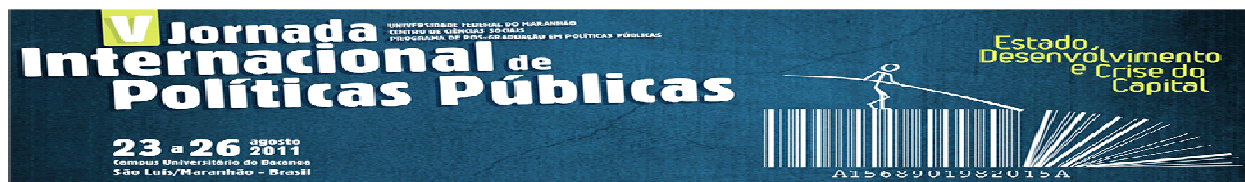
São Luís, capital do Estado do Maranhão, com aproximadamente 960.000 habitantes (IBGE, 2007) está inserida na Região Metropolitana que compreende outros cinco municípios e totaliza um número próximo de 1.250.000 habitantes (IBGE, 2007). Como principal cidade dessa região, São Luís também apresenta os maiores problemas de transporte e trânsito. Sua população está distribuída entre a zona urbana (constituído por aproximadamente 122 bairros) e alguns povoados que formam a sua zona rural (Secretaria de Trânsito e Transportes de São Luís/MA, 2009).

Com relação aos outros cinco municípios que compõem a Região Metropolitana de São Luís, os únicos com aproximadamente 100.000 habitantes ou mais, são os municípios de São José de Ribamar, com 131.000 habitantes e Paço do Lumiar, com 98.000 habitantes. Entretanto, os municípios de Raposa (24.000 habitantes), Alcântara (21.000 habitantes) e Bacabeira (15.000 habitantes) apesar de não possuírem população mínima exigida para implantação do PlanMob estão situadas em regiões metropolitanas portanto devem ser incluídas na implantação do plano de mobilidade.

Infelizmente, até os dias atuais, estas cidades não foram contempladas com um Plano de Mobilidade (obrigatório para cidades com mais de 100 mil habitantes). Como resultado, se torna evidente que a região e principalmente a cidade de São Luís sofre um atraso no que se refere à implantação de políticas de planejamento da mobilidade e este fato é sentido no cotidiano, por seus usuários que enfrentam problemas cada vez maiores de circulação urbana. As principais avenidas já não comportam a explosão de um número crescente de veículos motorizados e, em muitas horas do dia (não mais apenas nas horas de pico), entram em colapso.

Recentemente (mais precisamente, em 01 de junho de 2011) foi realizada a tomada de preços de licitação cujo objeto é a “contratação de uma empresa especializada para a elaboração do Plano Diretor de Mobilidade e Acessibilidade Urbana”, entretanto, somente “para a área central da cidade” de São Luís. Isto, de antemão, já se percebe que o problema não será solucionado e que mais uma vez, será apenas “mascarado”, pois tem dimensões muito maiores do que apenas a região central da cidade.

Na contramão do PlanMob, projetos de implantação de nova via e nova ponte, além da implantação de estacionamento (público) subterrâneo na área central já foram propostos para São Luís e estão aguardando a sua execução, sem sequer um estudo planejado sobre estas ações, ou seja, sem a existência do PlanMob para a cidade.



E mesmo com os exemplos errados de crescimento de cidades, como já citado aqui o exemplo de São Paulo, que até hoje trava uma luta constante contra os problemas de congestionamento por falta de investimentos no transporte público urbano, São Luís está indo pelo mesmo caminho.

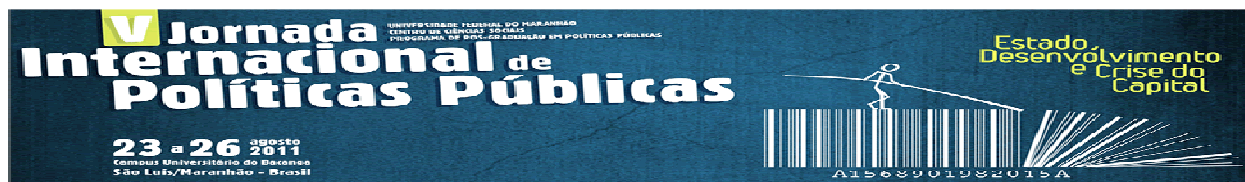
As medidas que foram tomadas em São Paulo (quando na época nem se falava em PlanMob) foram praticamente as mesmas (note-se aqui as diferenças dadas as devidas proporções): alargamento de vias (com inúmeras faixas) muitas vezes diminuindo o espaço das calçadas, abertura de novas vias e vias expressas, criação de pontes, viadutos e túneis... dando sempre espaço para veículos. Somente na década de 90, foram iniciadas algumas restrições à circulação de cerca de 20% da frota desses veículos no centro expandido, nos dias úteis, das 7h às 10h e das 17h às 20h. Com o passar do tempo, a prática de possuir mais de um veículo com número da placa alternada se espalhou entre muitos motoristas e a medida perdeu parte de sua eficácia. A prefeitura já estuda aumentar o período de rodízio (novamente, uma solução paliativa).

Naquela época, faltou em São Paulo: política de zoneamento para amenizar o problema do crescimento desordenado da cidade (o uso do solo interferiu no trânsito, pois a crescente ocupação da periferia fez o transporte ficar sobrecarregado, mais demorado e mais caro); mais investimento na implantação do metrô que só aconteceu na década de 70 e até hoje é uma das cidades com menor extensão de linhas (próximo de 70km de linhas e 55 estações); investimento na implantação de corredores de ônibus (atualmente, a velocidade média dos ônibus nos corredores é cerca de metade da recomendada pela Associação Nacional de Transporte Público (ANTP), que é de 22 km/h) e na qualidade desse serviço que hoje tem superlotação de passageiros (Oliveira et al., 2008).

Dentro da teoria clássica dos modelos de transporte, vários estudos podem ser realizados para simular e prever soluções adequadas para os problemas identificados. Entretanto estas simulações e previsões podem ser melhor elaboradas a partir de bases de dados compilados por técnicos e orientadas por especialistas para possam ser utilizados nestas simulações.

Esses modelos de análise geralmente dão origem a bases cartográficas (representação gráfica do espaço urbano), em que a área a ser modelada (cidade) primeiramente deve ser dividida em zonas de tráfego e, posteriormente, o sistema de transporte deve ser representado através de uma rede de nós (pontos) e arcos (linhas).

Neste procedimento, devem ser definidas as zonas de tráfego (grandes áreas da cidade divididas por suas características homogêneas de uso e circulação). Estas zonas são diferentes e independentes das zonas urbanas já conhecidas como: ZR (zonas residenciais), ZC (zona central), ZI (zonas industriais), ZT (zona turística) etc.. Em geral, a proposição de Zonas de



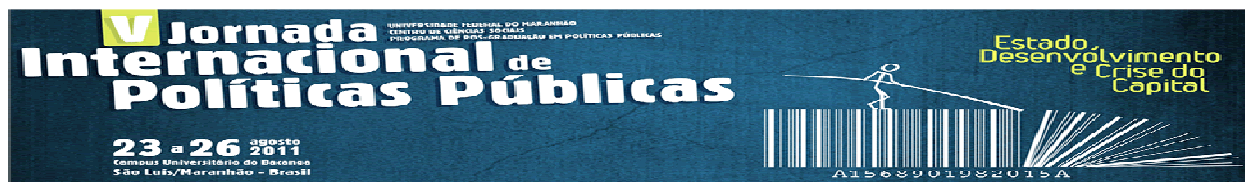
Tráfego (ZTs) em áreas urbanas serve para se escolher perspectivas (estratégicas, táticas e operacionais) que estejam relacionadas aos níveis de decisões a serem tomados: de curto, médio e longo prazo (horizonte de ação). Isto pode definir os tipos de investimentos possíveis etc.

Nos estudos de simulação, estas zonas passam a ser representadas por um único ponto chamado centróide. Nesse processo os centróides funcionam como pólos de produção e atração de viagens das respectivas zonas, interligadas pela rede de circulação, pela qual os modelos simulam os deslocamentos realizados com base em dados específicos, levantados a respeito das origens e dos destinos de viagem dentro da cidade. Principalmente as viagens interzonais são simuladas nessa metodologia.

Mais uma vez, em São Luís, ainda não existem estudos, tampouco documentos legais que definam as Zonas de Tráfego. E, esta deficiência pode causar certa desordem quanto às tomadas de decisões ao se planejar o trânsito e transporte nesta cidade.

Outro fator importante a ser citado é a respeito da acessibilidade. Este termo diz respeito à possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida. Sobre ela, a Lei 10.048 e a Lei 10.098 de 2000 estabelecem uma série de critérios para que as pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida possam ter acesso à cidade e seus equipamentos. Quanto ao item transporte, a Lei 10.048/2000 preconiza que Art. 5º - os veículos de transporte coletivo a serem produzidos após doze meses da publicação desta Lei serão planejados de forma a facilitar o acesso a seu interior das pessoas portadoras de deficiência. Art. 5º § 2º - Os proprietários de veículos de transporte coletivo em utilização terão o prazo de cento e oitenta dias, a contar da regulamentação desta Lei, para proceder às adaptações necessárias ao acesso facilitado das pessoas portadoras de deficiência. E, sobre as vias de circulação de pedestres a mesma lei preconiza que: art. 4º - Art. 4º Os logradouros (...) terão normas de construção, para efeito de licenciamento (...), baixadas pela autoridade competente, destinada a facilitar o acesso e uso desses locais pelas pessoas portadoras de deficiência.

Ambas as leis foram regulamentadas pelo Decreto Presidencial nº 5.296 em 2004 (Brasil, 2004). Também outros dispositivos legais, como o Código de Defesa do Consumidor (Brasil, 1990), e as normas técnicas brasileiras, principalmente a NBR 9050 (ABNT, 2004), elaboradas desde a década de 1990 pela Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, têm dado suporte para as leis contidas em constituições estaduais e municipais. Entretanto poucas são as ações efetivamente realizadas para garantir este direito ao cidadão.



Nos planos de mobilidade este item deve ser reforçado, para que se possa realizar ações eficazes e espaços urbanos humanizados. Mais uma vez enfoca-se a necessidade de se voltar investimentos às pessoas e não aos veículos.

CONCLUSÕES

Finalmente, encerra-se este assunto lançando-se aqui que o grande desafio para as cidades gira em torno da seguinte questão: como garantir mobilidade e acessibilidade ao maior número de pessoas?

A resposta mais correta é fazer investimento adequado, seguindo um PLANEJAMENTO. E, este deve ter como base principal, as PESQUISAS as quais possam caracterizar o padrão de viagens da cidade e as reais necessidades de circulação.

Este é um momento importante para se discutir qual o rumo se quer tomar para o futuro da cidade de São Luís: com ou sem planejamento adequado?

REFERÊNCIAS

ABNT – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2004.

BRASIL. Código de Defesa do Consumidor. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Brasília: 1990. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8078.htm>. Acesso em: fev. 2008.

BRASIL. Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Diário Oficial da União, 20/12/2000. Brasília: 2000a. Disponível em: <<http://portal.mec.gov.br/arquivos/pdf/lei10098.pdf>>. Acesso em: 20 jun. 2008.

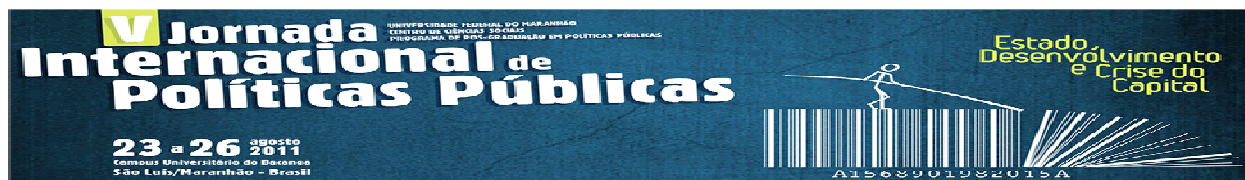
BRASIL. Lei nº 10.048, de 08 de novembro de 2000. Diário Oficial da União, 09/11/2000. Brasília: 2000b. Disponível em: <http://www8.pr.gov.br/portals/portal/institucional/dee/legislacao/lf_lei10048_00.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2008.

BRASIL. Decreto Presidencial nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004. Regulamenta as Leis nº 10.048 e 10.098. Diário Oficial da União, 03/12/2004. Brasília: 2004. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Ato2004-20062004DecretoD5.296.htm>. Acesso em jul. 2007.

FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E. Transporte público urbano. São Carlos: Rima. 2ª. ed. 428 p. 2004

IPEA, - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Comunicado do IPEA nº 94: Mobilidade Urbana no Brasil. Brasília: 2011. 32 p.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo 2007. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 15 fev. 2008.



MINISTÉRIO DAS CIDADES. Conheça o anteprojeto de lei da política nacional de mobilidade urbana: Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano! Cartilha impressa. Brasil: Tipografia Conduit ITC. 2ª. ed. 36 p. 2005

OLIVEIRA, C. de; LIMA, D.; BATISTA, L. Como o trânsito parou São Paulo. Artigo de Jornal O Estadão. 2008 Disponível em: <http://www.estadao.com.br/especiais/como-o-transito-parou-sao-paulo,18163.htm>. Acesso em: junho de 2011.

SECRETARIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE SÃO LUÍS/MA. Plano Diretor de Mobilidade Urbana de São Luis: Minuta preliminar. São Luis: Prefeitura de São Luis/MA. 24 p. 2009.

SENA, L. M. de. Trânsito e Transporte Urbano na Cidade de São Luís: Levantamento e Análise de Dados sobre os Principais Corredores Viários. Pesquisa de Iniciação Científica - Relatório Parcial. São Luis: FAPEMA. 2010.

METROPOLIZAÇÃO E GESTÃO URBANA NA ILHA DO MARANHÃO: Efeitos sócio-ambientais da produção imobiliária de baixa renda

Carlos Frederico Lago Burnett⁶

RESUMO

Este texto analisa o processo de metropolização na Ilha do Maranhão sob influência da produção habitacional de baixa renda em dois períodos de sua história. Se, no primeiro momento, a construção de grandes conjuntos residenciais na fronteira da capital levou à ocupação de áreas rurais distantes das sedes de Paço do Lumiar e São José de Ribamar, na fase atual, devido ao custo da terra e à concentração fundiária em São Luís, o Programa Minha Casa, Minha Vida dispersou milhares de moradias em isolados pontos daqueles municípios, comprovando que sua política habitacional nega, aos mais pobres, o direito à cidade.

Palavras Chave: Metropolização – Habitação – Programas Habitacionais – Direito à Cidade

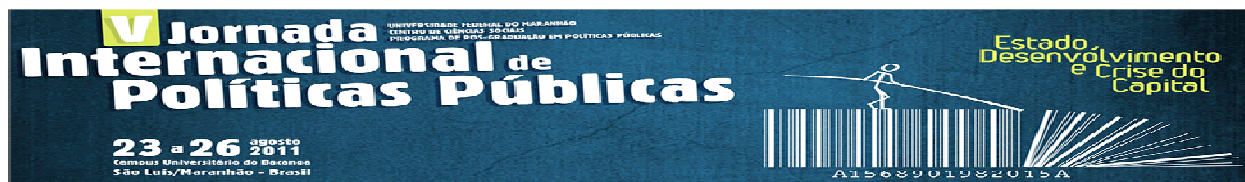
ABSTRACT

This text analyzes the metropolization process of the Island of Maranhão influenced by the production of low-income housing projects in two periods of its history. At first, the construction of large housing complexes at the borders of the capital city led to the occupation of rural areas away from the municipalities of Paço do Lumiar and São José de Ribamar. In its current phase, due to land price and land concentration in São Luís, the Minha Casa, Minha Vida program dispersed thousands of homes in isolated points of those municipalities, proving that this housing policy denies to the poorest dwellers the right to the city.

INTRODUÇÃO

O fenômeno da metropolização apresenta-se de forma contraditória no Brasil. Congregando vários municípios em torno de uma cidade-mãe, a concentração de serviços e ofertas de trabalho tem levado à constituição de territórios de qualificadas oportunidades que multiplicam a potencialidade das cidades. Entretanto, concentram também imensas áreas irregulares, nas quais moradias precárias configuram o pior estágio de convivência humana em pleno século XXI. Administradas por diferentes prefeituras, postas entre o despreparo e a

⁶ Doutor em Políticas Públicas. Universidade Estadual do Maranhão (UEMA). fredburnett@gmail.com



omissão, estas regiões enfrentam desafios que superam a competência legal e a capacidade técnica de suas estruturas de gestão. Como suas potencialidades atraem cada vez mais empresas e trabalhadores, as RM tendem a crescer mais do que as demais regiões e os processos migratórios reforçam suas carências e pressionam por solo urbanizado e serviços públicos.

Ao igual que a maioria das áreas compreendidas pelo entorno das cidades capitais no Brasil, a Ilha do Maranhão, ocupada pelos municípios de São Luís, Paço do Lumiar, São José de Ribamar e Raposa, tem sido palco de um longo processo de metropolização e que apresenta dois momentos claramente diferenciados entre si. Apesar de uma tendência de pouca expressão territorial, constituída pela expansão de bairros de alta renda no sentido São Luís - Raposa, que acompanha a faixa litorânea ao norte da ilha, a característica determinante da urbanização insular está fortemente apoiada no aumento da demanda de moradias por parte da população de baixa renda, em um processo que vem comandando as duas fases de expansão da região.

Apesar da permanência deste caráter da expansão urbana na ilha, as lógicas de cada momento são radicalmente distintas e assumem, atualmente, um sentido anti-urbano, com impactos sociais e ambientais predatórios e de grandes dimensões. A pouca visibilidade desta urbanização dispersa – que a faz passar despercebida da maioria da população - e a indiferença da administração pública perante o processo, tem mantido sem controle a nova forma de ocupação territorial, com sérios riscos para o futuro da região e de seus moradores. Refletir sobre seus procedimentos e suas conseqüências torna-se indispensável para assumir uma posição mais ativa em relação à construção de alternativas ao impasse urbano em que estamos envolvidos.

METROPOLIZAÇÃO, A HOMOGENEIZAÇÃO DO ESPAÇO REGIONAL

A metropolização é entendida aqui como um processo sócio-econômico e ambiental que leva à articulação funcional de dois ou mais municípios vizinhos. Diferentemente da conurbação, ela implica a existência de uma metrópole, cidade-mãe que comanda o processo graças à sua proeminência econômica em relação à região.

Corresponde à cidade principal de uma região, aos nós de comando e coordenação de uma rede urbana que não só se destacam pelo tamanho populacional e econômico, como também pelo desempenho de funções complexas e diversificadas (multifuncionalidade), e que estabelecem relações econômicas com várias outras aglomerações (MOURA, 2011).

Do ponto de vista territorial e a partir de uma relação de troca entre cidades vizinhas, ocorre uma transformação do espaço regional em espaço urbano, pois conforme Villaça (2005), os deslocamentos humanos – efetivados por trabalhadores e consumidores entre seus locais de moradia e suas áreas de trabalho ou consumo – definem o espaço intra-urbano. O que, para



Smith (1988), corresponde ao próprio perímetro da cidade, uma vez que a maior distância viável de moradia em relação ao trabalho e/ou ao consumo está determinada pela relação preço e tempo de deslocamento do trabalhador/consumidor, fato que resulta na própria delimitação dos limites urbanos.

Ao transbordar tais limites, os deslocamentos humanos penetram em outra categoria espacial, o espaço regional que, também segundo Villaça (2005) e diferentemente do intra-urbano, se caracteriza pela predominância de deslocamentos de Capital e informações. Situado entre distintos perímetros urbanos, o espaço regional passa a conter uma nova forma de deslocamento, de trabalhadores e consumidores em movimento entre as diferentes áreas urbanizadas. Entretanto, se tais centros urbanos se localizam no mesmo município, isto é, na mesma unidade político-administrativa, não caberia falarmos em espaço regional, pois estaríamos perante uma situação de urbanização dispersa e não, efetivamente, diante do binômio urbano-regional.

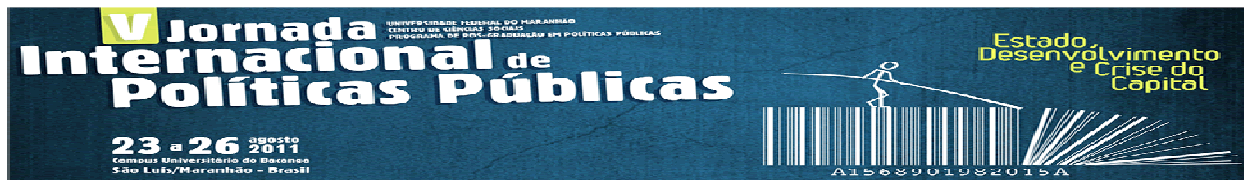
O fenômeno da metropolização e da configuração de aglomerações urbanas, nas quais as atividades socioeconômicas e a ocupação do solo urbano ultrapassam os limites municipais, é uma das principais características da urbanização contemporânea, e materializa-se compondo grandes cidades compartilhadas por muitos municípios. A aglomeração constitui-se um só território onde as atividades de cada um dos municípios se encontram inter-relacionadas, complementares e dependentes entre si (MOURA, 2011).

Funcionalmente interligados, os municípios assim metropolizados passam a compartilhar variadas atividades com seus moradores e usuários que irão, cotidiana ou periodicamente, se deslocar de um espaço urbano para outro. Esta concentração de deslocamentos – um dos indicadores estatísticos que definem o processo de metropolização (MOURA, 2011) – pode ou não resultar em outro fenômeno territorial, a conurbação, que se define como sendo o

processo de expansão da ocupação urbana partindo de mais de um município limítrofe, formando uma mancha contínua. Representa um processo concomitante de crescimento e expansão urbana, vivenciado igualmente pelos municípios (MOURA, 2011).

Mas a conurbação é insuficiente para determinar um processo de metropolização, pois pode acontecer sem a presença de uma cidade-mãe. Nestes casos, sem a metrópole, não temos o que se denomina região metropolitana ou área metropolitana, isto é, a

mancha de ocupação contínua ou descontínua diretamente polarizada por uma metrópole, onde se realizam as maiores intensidades de fluxos e as maiores densidades de população e atividades, envolvendo municípios com alto grau de integração ou englobando parcialmente ou inteiramente apenas área do município central (MOURA, 2011).

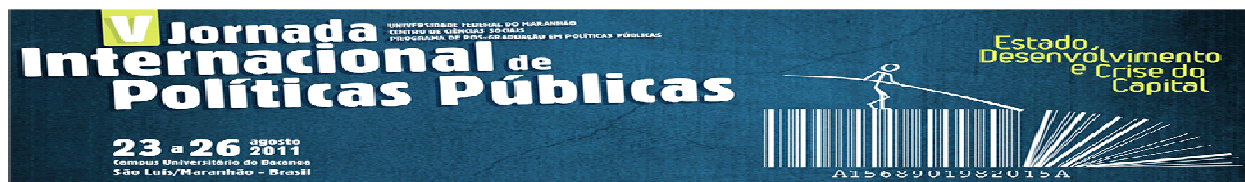


A formação de regiões metropolitanas limitadas aos espaços urbanos de grande dinamismo econômico aponta para o fato de que, a partir de um determinado sistema produtivo – o capitalismo – e sua inerente forma de produção do espaço, seja ele urbano ou regional, inevitavelmente estaremos em presença de uma tendência de grande concentração populacional e, conseqüentemente, de grande diversidade de atividades econômicas. Neste processo, iremos assistir ao questionamento de limites político-administrativos existentes e definidos segundo critérios e interesses de épocas passadas. Ao ser uma específica forma de produção do espaço sob o capitalismo, a metropolização representa a mais concentrada forma de homogeneização do espaço, esforço do sistema de transformar espaços concretos em espaços abstratos (SMITH, 1988).

Entretanto, como toda mudança radical, esta transformação espacial não ocorre pacificamente e comprova a dependência que a dimensão política tem para com as relações econômicas. Pois ao unificar funcional e territorialmente vários municípios, o dinamismo da economia que leva à metropolização põe em cheque formas institucionalizadas de gestão pública, principalmente quanto às políticas territoriais como uso do solo, transporte, saneamento. Mas também relaciona e imbrica de forma decisiva o destino de diferentes municípios, que passam a sofrer influências recíprocas que levam a inusitadas e impensadas dinâmicas urbanas.

Do ponto de vista dos municípios envolvidos na metropolização, haveria que distinguir o que passa a ocorrer com o espaço urbano da metrópole, comando econômico do processo, e os territórios dos municípios submetidos à dinâmica externa. Graças à concentração de grande diversidade de atividades, a cidade-mãe recebe significativas levas de trabalhadores e consumidores, atraídos pela demanda de mão de obra e oferta de serviços – saúde, educação, cultura, lazer, mas também comércio – e passa a concentrar um mercado imobiliário de grande produtividade.

Em tais condições, a disputa pela localização se reflete no preço do solo urbano e mesmo no custo de vida em geral – alimentos e serviços básicos, principalmente -, provocando um inevitável processo de elitização da metrópole e uma aceleração do processo de produção do espaço. Dois movimentos ocorrem. Por um lado, aumentam as pressões para urbanização das áreas rurais da cidade-mãe, pois o valor do solo urbano vai implicar na inviabilização da permanência de atividades do setor primário da economia nos limites do município. Este movimento de homogeneização do espaço – buscando tornar cada porção do território em adequado ao mercado imobiliário – implica na segunda tendência observada na metrópole: pressionados pelo custo geral da vida, grandes contingentes de população de baixa renda são empurrados para os municípios vizinhos, dando início a outro efeito do processo de



metropolização: a migração e sua consequência, a construção de cidades dormitórios no entorno da cidade-mãe.

Por causa deste processo, o vertiginoso crescimento populacional dos municípios de uma região metropolitana obedecerá a vetores emanados desde a metrópole e dela os novos moradores vão procurar se aproximar ao máximo possível. Esta atitude – justificada pela tentativa de economizar tempo e dinheiro no deslocamento até o trabalho e o consumo, localizados na cidade-pólo -, vai consolidar uma nova lógica de urbanização dos municípios componentes da RM, quase sempre desconectada daquela ocupação centrada no núcleo urbano ou sede municipal. Os novos custos de gestão desta urbanização dispersa vão se somar aos problemas de controle de loteamentos e ocupações irregulares, colocando a administração municipal perante novos e incontroláveis desafios.

Desregulando o uso do solo em municípios que possuíam algum nível de gestão urbana ou aprofundando a desregulação naqueles de frágil administração pública, a metropolização provoca sérios impactos sócio-ambientais de difícil equacionamento no Brasil. Não contemplada na estrutura político-administrativa do país, a região metropolitana – como um espaço regional – se coloca entre a competência do município e do estado. *Terra de ninguém*, enquanto espaço onde inexistente gestão, a região metropolitana apresenta-se para o Capital e o Trabalho como *terra de oportunidades*. Porém, sem controle e regulação por parte do poder público, tem sido predominantemente no Brasil *terra sem lei*.

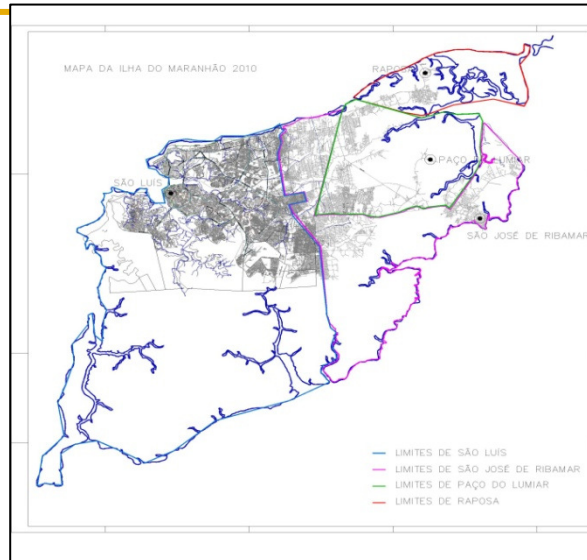
A METROPOLIZAÇÃO DA ILHA DO MARANHÃO

A reduzida dinâmica produtiva do estado do Maranhão, que se reflete no perfil sócio-econômico de sua capital, girando de forma dependente em torno dos investimentos e salários procedentes dos cofres públicos, é a base lógica da ocupação espacial da Ilha. A reduzida força econômica capitalista ludovicense se concentra em poucos espaços do território e os vetores de aglomeração são incapazes de oferecer maiores opções de ocupação populacional. Assim, permeada por vazios urbanos, há muito estocados por especuladores imobiliários (BURNETT, 2008), núcleos habitacionais se sucedem ao longo de umas poucas avenidas que alimentaram a dispersão urbana e foram, gradativamente, inviabilizando a própria gestão da cidade. Os dois principais processos de urbanização de São Luís acontecem, assim, sob a égide dos programas habitacionais do governo federal, o primeiro sob o regime militar dos anos 70, o segundo patrocinado pela gestão de centro-esquerda que assumiu o governo federal na primeira década do século XXI. Infelizmente, apesar da aparente diferenças de ideologias e perspectivas em que dizem se situar, ambas as gestões mantiveram suas políticas habitacionais sob hegemonia dos



interesses
impedindo/limitando
controle, seja por
seja pela sociedade

Ao concentrar
habitacionais nos
São Luís, São Jose
Lumiar, o governo
processo de
de baixa renda nos
urbano da capital e



imobiliários,
qualquer possibilidade de
parte da gestão pública,
civil.

grandes empreendimentos
limites dos municípios de
de Ribamar e Paço do
estadual deflagrou um
concentração de moradias
bordes do perímetro
nas vizinhanças das áreas

rurais dos seus dois maiores vizinhos (RIBEIRO JUNIOR, 1999). A inevitável atração que tais empreendimentos representaram para ocupações irregulares nas suas beiradas unificou territorialmente os municípios, mas principalmente passou a determinar uma nova lógica de ocupação em São Jose de Ribamar e em Paço do Lumiar. Aproveitando-se da reduzida capacidade institucional das prefeituras vizinhas, a área tornou-se ideal para loteamentos e logo a ocupação tomou o rumo do norte da Ilha e alcançou também o município de Raposa.

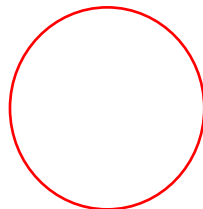
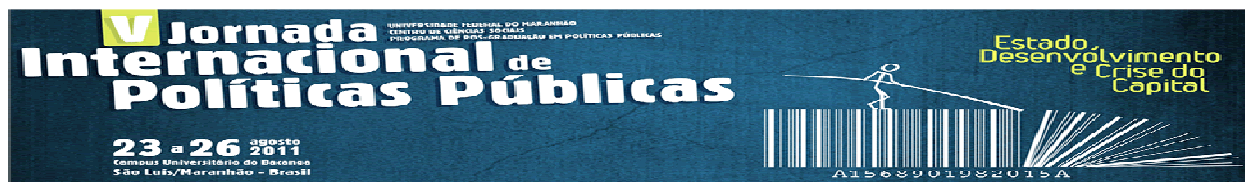


Figura 1: Ilha do Maranhão e a mancha da urbanização nos limites municipais.

Fonte: Monteles Junior, 2010

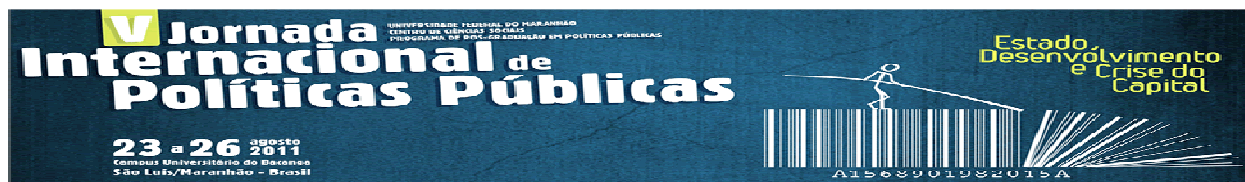
Este primeiro período de conurbação, ainda com tênues movimentos de metropolização, entra em estado de letargia com a crise do BNH, quando são suspensos os programas de financiamentos habitacionais do governo federal. Mas as ocupações informais não arrefecem e respondem pela alta densidade da região e pela agregação de novos bairros irregulares, sempre



colados naqueles já consolidados. Somente com o retorno dos programas de financiamento imobiliário ocorrerão mudanças neste quadro, mais especificamente com o programa Minha Casa, Minha Vida - MCMV, lançado em 2007. Com um procedimento que agiliza os trâmites burocráticos perante a Caixa Econômica Federal, alguns anos depois do lançamento, os municípios de São Jose de Ribamar e Paço do Lumiar passam a oferecer melhores condições de adquirir grandes glebas de terras baratas e concentram a totalidade dos empreendimentos. Com previsão de construção de 15.000 unidades – que inclui a demanda de São Luís, sem terras baratas compatíveis com um programa de habitação de interesse social -, as construções alternam edificações térreas e em três pavimentos.

Graças à oferta de terras baratas – disponíveis devido à baixa densidade populacional e reduzido dinamismo econômico dos municípios – os empreendimentos privados financiados pelo MCMV assumem, informalmente, o papel decisivo na política urbana de Paço do Lumiar e São Jose de Ribamar. Pois a concentração de milhares de moradias em áreas sem urbanização implicará em imediatas pressões por serviços de uso coletivo e ocupará o centro das preocupações e o grosso dos recursos das administrações municipais. Processo que levará à consolidação de ocupações residenciais que irão funcionar como pólos de novos assentamentos, elevando a demanda populacional sobre minguados fundos públicos de municípios com baixa capacidade de arrecadação.

A qualidade construtiva, os serviços de saneamento, a demanda por transportes e, em muitos casos, a proximidade com áreas ambientalmente frágeis que caracterizam tais conjuntos habitacionais, permite antecipar um cenário de grandes ameaças para a qualidade de vida da região. Ignorando as aglomerações urbanas existentes - seja em volta das sedes municipais, seja nas vizinhanças de bairros consolidados -, a iniciativa privada implanta novos núcleos habitacionais no território da Ilha segundo seus interesses de lucro. Aprovados pelas prefeituras sem maiores conflitos, pois estariam conforme os Planos Diretores elaborados ou revisados e aprovados recentemente, a situação urbana colocada pelo MCMV exige uma imediata avaliação dos seus efeitos sobre a cidade e os cidadãos. Pois a lucratividade dos empreendimentos tem levado a novos conflitos fundiários que, explodindo principalmente em Paço do Lumiar, ameaçam com o despejo de centenas de famílias que ocupam terras potencialmente adequadas para novas produções habitacionais financiadas pelo programa.



CONSIDERAÇÕES FINAIS

Refém de uma dinâmica urbana que, ilusoriamente, se apóia em capitais externos e em uma produção que se esgota no consumo, a metropolização da Ilha do Maranhão se dirige em parte para a reduzida parcela da população favorecida pelos até aqui enclaves econômicos, em parte para a imensa quantidade de habitantes com baixa renda familiar. Enquanto as incorporadoras do sul do país oferecem, para os primeiros clientes, condomínios fechados de duvidosa qualidade ambiental, todos situados em áreas nas proximidades da faixa litorânea e que vem agravando o precário sistema viário da capital, as empreiteiras locais acessam os recursos federais e disponibilizam casa para os mais pobres. Transformada em redenção do problema habitacional do país, a casa própria alimenta a roda da economia, mas parece esmagar qualquer possibilidade de uma vida urbana equitativa e de qualidade. Definitivamente desconectada da urbes, a produção imobiliária brasileira atual – que, cada vez mais, constrói cidades privatizadas - parece comprovar o questionamento de Lefebvre (2001) sobre a probabilidade do sistema realizar o direito à cidade para os trabalhadores. A novidade é a negação da cidade também para os mais ricos que, vivendo em simulacros de espaços coletivos, fechados e vigiados, perdem o contato com a realidade local e encerram mais portas e janelas capazes de enfrentar a grave crise de civilidade que o sistema capitalista tem imposto à humanidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BURNETT, Frederico Lago. **Da cidade unitária à metrópole fragmentada**: crítica à Constituição da São Luís Moderna. In: LIMA, Antonia Jesuíta (Org.). **Cidades brasileiras**: atores, processos e gestão pública. Belo Horizonte: Autêntica, 2007b.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

MONTELES JUNIOR, Ribamar. **"Uso do Solo e Ocupação Territorial no Município de São José de Ribamar, Maranhão"**, Relatório Final da Pesquisa de Iniciação Científica PIBIC/UEMA-CNPq, Orientador: Carlos Frederico Lago Burnett, 2010.

MOURA, Rosa. **Agenda para o Grupo de Estudo de Política Metropolitana**, Mimeo, 2011.

RIBEIRO JÚNIOR, José Reinaldo. **Formação do espaço urbano de São Luís**. São Luís: Edições FUNC, 1999.



SMITH, Neil. **Desenvolvimento Desigual: Natureza, Capital e a Produção do Espaço**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo, SP: Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

Este trabalho é fruto de pesquisa desenvolvida através do apoio do Edital Universal da Fundação de Amparo à Pesquisa e ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Maranhão – FAPEMA ao projeto “USO DO SOLO E OCUPAÇÃO TERRITORIAL NA REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE SÃO LUÍS: dinâmica econômica e realidade sócio-ambiental dos municípios de São Luís e São José de Ribamar, Maranhão” e das Bolsas de Iniciação Científica e Bolsas de Apoio Técnico, abaixo discriminadas:

Ribamar Monteles Junior, USO DO SOLO E OCUPAÇÃO TERRITORIAL NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DE RIBAMAR, MARANHÃO: Dinâmica Econômica, Realidade Sócio-ambiental e Relações Metropolitanas, Bolsa UEMA/CNPq, 2009;

Barbara Wegener Possamai, USO DO SOLO E OCUPAÇÃO TERRITORIAL NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DE RIBAMAR, MARANHÃO: Dinâmica Econômica, Realidade Sócio-ambiental e Relações Metropolitanas, Bolsa UEMA/CNPq, 2010;

Marina Amoury Tesch, USO DO SOLO E OCUPAÇÃO TERRITORIAL NO MUNICÍPIO DE SÃO LUIS, MARANHÃO, Bolsa UEMA/CNPq, 2010;

Natália Moraes Silva, CONDIÇÕES SÓCIO-AMBIENTAIS DO USO DO SOLO NO MUNICÍPIO DE RAPOSA, REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE SÃO LUÍS, Bolsa UEMA/FAPEMA, 2010;

Ivilla Karine Campos Barros, USO DO SOLO NO MUNICÍPIO DE PAÇO DO LUMIAR, MARANHÃO, Bolsa UEMA/FAPEMA, 2010.

O SANEAMENTO AMBIENTAL E SEUS IMPACTOS SANITÁRIOS E AMBIENTAIS

Lúcio Antônio Alves de Macêdo⁷

RESUMO

O texto apresenta aspectos do Saneamento Ambiental na Ilha do Maranhão, resgatando seu papel na qualidade de vida da população, os baixos índices de cobertura do abastecimento de água e esgotamento sanitário e a precariedade da destinação de resíduos sólidos na Ilha, sem áreas disponíveis para aterros sanitários, devido à proteção de mananciais. Como resultado, se evidenciou a poluição das águas nos principais rios da Ilha e altos índices de doenças infectocontagiosas e mortalidade infantil devido a precariedade do Saneamento. Como conclusão, aponta a necessidade do planejamento ambiental, ordenando o uso do espaço e adotando técnicas de controle sanitário e ambiental.

Palavras-Chave: Saneamento Ambiental, Degradação das Bacias Hidrográficas, Planejamento Ambiental.

1. INTRODUÇÃO

No início da década de 70, a OMS – Organização Mundial de Saúde estabeleceu o conceito mais amplo de Saúde, considerando-a não apenas a ausência da doença ou de infecção, mas também o bem-estar físico, mental e social do Homem.

A mesma Organização estima que pelo menos dez mil pessoas falecem por dia em consequência de acidentes e doenças causadas por falta de habitação adequada e de serviços essenciais de água potável e esgotos sanitários. Nos países em desenvolvimento avaliou-se que aproximadamente 80% dos leitos hospitalares vêm sendo ocupados por pacientes com doenças causadas direta ou indiretamente pela água de má qualidade e por falta de saneamento.

Daí pode-se inferir a amplitude da engenharia sanitária e seu papel fundamental para assegurar à saúde, o bem-estar, a produtividade e o desenvolvimento de uma cidade como São Luís.

Para se avaliar os resultados a serem alcançados através de um bom programa de abastecimento de água pode-se rememorar o conhecido “*Fenômeno Mills Reincke*”. No fim do século passado o eng. Hiram F. Mills, da famosa Estação Experimental de Lawrence, Estados Unidos, juntamente

⁷ Doutor em Engenharia. Universidade Federal do Maranhão (UFMA) / Universidade Estadual do Maranhão (UEMA).



com o especialista de Saúde Pública de Hamburgo, J.J. Reincke verificaram a existência de uma correlação entre a redução de mortalidade por febre tifóide e a redução de mortes devidas a outras enfermidades.

Hazen mostrou que quando se reduz a mortalidade por febre tifóide mediante a distribuição de água de boa qualidade, provavelmente se reduz, também, por duas a três vezes, a mortalidade devida a outras enfermidades. Como exemplo particular, esse efeito se observa com a mortalidade infantil, cujo índice em São Luís é da ordem de 30/1000.

Esse grande achado amplia consideravelmente a expectativa de resultados que podem ser esperados do saneamento.

É interessante mencionar que alguns trabalhos publicados ressaltam bem as vantagens econômicas que podem resultar os programas de saneamento. Um desses trabalhos é o de L.H. Winslow, publicado pela OMS em 1951 sob o título *"The cost fo sickness and the price of health"*. Alguns países já desenvolveram planos e programas de obras sanitárias com apoio em resultados econômicos que podem ser alcançados cotejando-se o valor da saúde para a produtividade e o custo das doenças a nível nacional.

Neste contexto se insere a situação do Saneamento na Ilha do Maranhão onde os baixos índices de cobertura vem determinando uma péssima qualidade sanitária nossa habitantes e qualidade ambiental com a degradação de todas as bacias hidrográficas dos rios da Ilha, especialmente pela baixa cobertura do abastecimento de 56% e do esgotamento sanitário de apenas 12% nos municípios da Ilha de São Luís que compreendem São Luís, Raposa, Paço do Lumiar e São José de Ribamar .

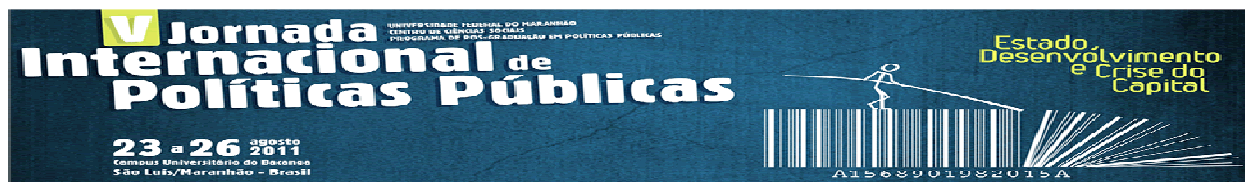
2. ASPECTOS DO SANEAMENTO

❖ Visão econômica

O saneamento deve ser tratado como uma indústria que agrega valor a um bem – a água, que já vem se tornando escasso em algumas localidades.

Etapas de produção:

- 1- captação de água bruta
- 2- adução de água bruta
- 3- tratamento (estação de Tratamento de Água – ETA)
- 4- adução de água tratada
- 5- estocagem em reservatório
- 6- distribuição (Rede de Distribuição e Conexão com Usuários)



7- hidrometração

A água servida produz o esgoto sanitário, que é coletado em outra rede, em sentido inverso (do usuário) para o corpo receptor.

Finalmente esse esgoto é tratado de forma que a água recupere características semelhantes à original ou, pelo menos, de forma a não alterar o corpo receptor.

❖ Visão social

O saneamento constitui-se num item essencial da saúde da população. Estima-se que cerca de 65% das internações hospitalares referem-se a menores de 10 anos com doenças associadas à poluição hídrica.

A Fundação Nacional de Saúde (FUNASA) tem mapeado as manchas espaciais de endemias e áreas de risco, onde existe todo um ambiente propício a que haja difusão de doenças.

Riscos para a saúde:

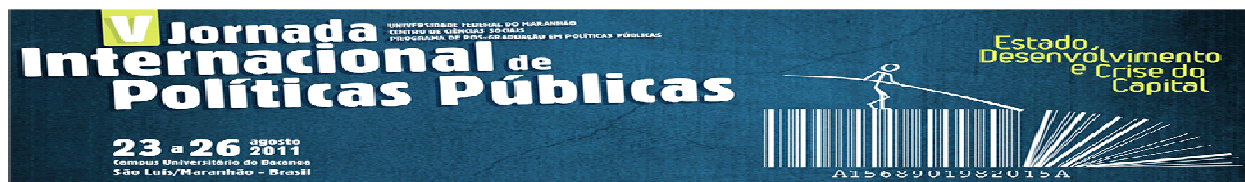
- **por ingestão de água:** cólera, disenteria bacilar, febre tifóide, gastroenterite, diarreia infantil e leptospirose.
- **Através de contato direto com água:** o principal exemplo é a esquistossomose. Na Ilha calculam-se 50 mil portadores.
- **Aqueles derivados de poluentes químicos e radioativos** – geralmente efluentes de esgotos industriais, na Ilha de São Luís, menos de 55 das indústrias possuem Sistemas de Tratamento Industrial..

A redução e prevenção de doenças, através do saneamento básico aumentam a vida produtiva do indivíduo, seja pela ampliação da vida média ou pela diminuição do tempo perdido (ausência no trabalho.). Além disso, “estima-se que cada Us\$ 4 investidos em saneamento representam uma economia de US\$ 10 em saúde”. Tais recursos poderiam ser redirecionados para outras áreas de saúde.

3. SITUAÇÃO DO SANEAMENTO NA ILHA DO MARANHÃO

A situação do Saneamento Ambiental no seu contexto mais abrangente no qual incluem o abastecimento de água, o esgotamento sanitário, os resíduos sólidos, a drenagem urbana e o controle de vetores apresenta um quadro bastante precário na Ilha do Maranhão.

A falta de infraestrutura sanitária no estado é fruto de uma ação política e cultural perversa no decorrer dos séculos, vale lembrar que em São Luís as redes de esgotos começaram a ser construídos na década de 70, na qual governos anteriores priorizaram a utilização dos recursos



públicos para obras de praças, estádios de futebol e viadutos, apesar da importância das obras de água e esgoto que via de regra ficam escondidas debaixo da terra.

O Saneamento Básico é um dos aspectos de grande reflexo nas condições de saúde da população em grande parte da população maranhense. Nessa perspectiva, o sistema de abastecimento de água que atende a 80% da população é predominantemente administrado na Ilha do Maranhão pela Companhia de Águas e Esgotos do Maranhão – CAEMA.

Fora deste sistema, a população dispõe da rede de distribuição em Municípios como Raposa e Paço do Lumiar pelos serviços Autônomos de Água e Esgotos – SAAE, administrador por prefeituras. Em muitas das quase 250 localidades rurais não há sistema de abastecimento de água encanada, nestes a população recorre a poços, cacimbões, riachos que via de regra estão contaminados.

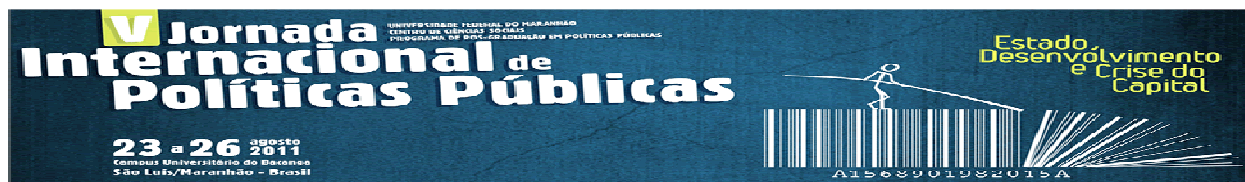
Quanto ao sistema de Limpeza Pública, a coleta de lixo domiciliar é precária. São Luís gera atualmente 700 ton de resíduos domésticos. Quando existente, não constitui serviço permanente e este fato traz sérias conseqüências no quadro epidemiológico das comunidades de baixa renda que vive próxima a lixões, contribuindo para a proliferação de doenças parasitárias infecciosas. Vale ressaltar que os espaços urbanos para construção de aterros inexistem na ilha por diversas implicações ambientais.

As causas relacionadas às enfermidades estão associadas, refletem a necessidade de ampliação dos serviços de saneamento básico, em função das instalações inadequadas nos domicílios, onde a mortalidade de menores de 5 anos por 100 nascidos vivos é de 52,1% (IBGE, 2000).

A situação de um terço das águas na Ilha do Maranhão é de intensa contaminação, segundo MACEDO (2005) nos rios da Ilha onde 3 a 5 m³/s é lançado esgotos “*in natura*” por uma população em torno de 1,2 milhões de habitantes e a vazão média dos rios é da ordem de 10 m³/s, sendo a região hidrográfica dividida nas bacias dos rios Anil, Paciência, Tibiri, Santo Antônio, Cachorros, Jeniparana e outros, enquanto o consumo para fins de abastecimento para os diversos usos é da ordem de 2,5 m³/s.

Diante de tais fatos, é necessária uma grande reflexão a respeito do tema que exige ações imediatas por parte do governo (a exemplo do Plano Nacional de Recursos Hídricos, já aprovado) e de toda a sociedade para o enfrentamento da crise na água (MACÊDO, 2005).

Diante do exposto uma agenda positiva para reverter o quadro de saneamento no Maranhão, deveria contemplar a ampliação da oferta dos serviços e uma política direcionada ao atendimento



das populações socialmente mais pobres, com investimento capazes de promover a qualidade de vida e a saúde das comunidades.

4. POLUIÇÃO AMBIENTAL E SUAS IMPLICAÇÕES

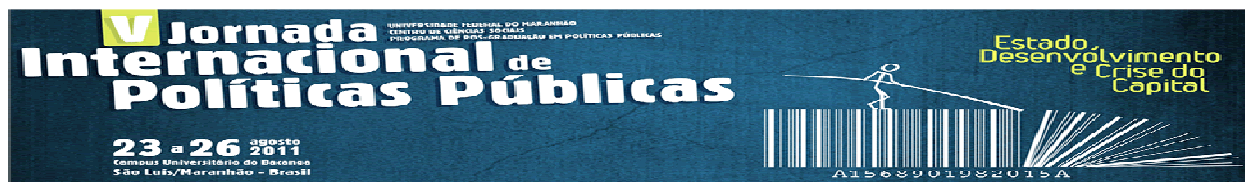
Entre os problemas que podem afetar o meio ambiente destacam-se a insuficiência de investimentos em saneamento básico: a intensa poluição dos recursos hídricos, em particular de mananciais de abastecimento de água das cidades; a deficiência no sistema de drenagem que contribui para a ocorrência de enchentes; a ocupação das várzeas; as precárias condições para a destinação do lixo; a diminuição de áreas verdes; a poluição do ar. Todas essas situações existem não somente pela ausência de planejamento, mas pela descontinuidade da atuação administrativa, quando o processo de priorização das atividades locais de interesse público é fragmentado, gerando distanciamento entre governo e cidadãos.

O município dispõe de vários instrumentos legais de planejamento, expressos pela Constituição Federal, visando à inversão destas tendências: Plano Diretor como instrumento básico da ação urbanística. Plano Plurianual, Diretrizes Orçamentárias e o Orçamento Anual.

De acordo com a Constituição Federal, em seu artigo 30, é competência dos municípios, organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local. Tal atribuição confere a instância municipal a responsabilidade da gestão dos serviços de saneamento, embora não exclua os níveis estadual e federal de atuar no setor, seja no campo de estabelecimento de diretrizes, seja no da legislação ou da assistência técnica. É ainda necessário um envolvimento dessas instâncias em algumas situações relacionadas ao saneamento como as que apresentam caráter supralocal, as que envolvem as áreas metropolitanas e as associadas com a gestão dos recursos hídricos.

Em diversos aspectos, os municípios brasileiros e os da ilha do Maranhão não fogem à regra têm tido dificuldades em assumir seu efetivo papel de responsáveis pela gestão dos serviços de saneamento, em consequência de uma herança da realidade histórica implementada com a centralização política e tributária, característica dos anos 70. Assim, é fundamental que haja um resgate desse papel, na perspectiva de que esses serviços contribuam para a garantia de uma qualidade de vida digna para a população.

Além do papel das administrações municipais exclusivamente, uma modalidade de gestão que se mostra muito adequada, dada a abrangência que alguns serviços de saneamento assumem, é a da formação dos consórcios intermunicipais. Nesses, realiza-se um acordo entre municípios, visando à realização de interesses e objetivos comuns, mediante a utilização de recursos humanos e materiais de que cada um dispõe ou que podem mais facilmente ser obtidos pela



união de vários municípios. Esses consórcios, além de permitirem a gestão do meio ambiente de forma mais global e integrada, podem constituir em poderosos instrumentos para a viabilização, por exemplo, da disposição de lixo, da produção de água, da disposição de esgotos e do controle de enchentes, em especial nas regiões conturbadas. Em geral, a organização dos consórcios obedece a regionalização das bacias hidrográficas, o que torna mais eficaz a visão da proteção ambiental.

O sistema de abastecimento de água de São Luís atende precariamente a 80% da população, na bacia do Bacanga esta cobertura só beneficia a metade da população. Já a rede coletora de esgotos que é 30% na cidade, se torna inexistente na bacia do Bacanga que abriga 51 bairros e do Tibiri.

A Limpeza Pública é deficiente na questão do tratamento, especialmente a reciclagem, pois as condições de vias de acesso não permitem o serviço convencional da coleta que atende a 70% da população da cidade.

Também se observa a problemática da drenagem urbana, como por exemplo, em parte da bacia do Bacanga com os canais de Macaúba, da Salinas e do Coroado com problemas de assoreamento e alagamento de áreas vizinhas.

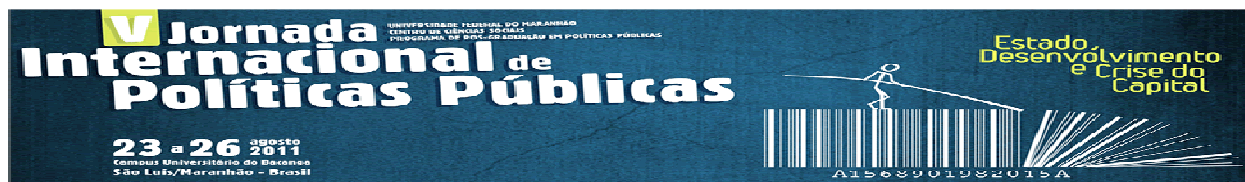
5. ASPECTOS DA POLÍTICA AMBIENTAL E SUAS CONSEQUÊNCIAS

Em função da falta de planejamento e ações políticas públicas, gerando conflitos ambientais, que agravam os indicadores de qualidade ambiental urbana.

Sob o aspecto histórico, em 1987, a ONU publicou um documento que mudou a forma como a economia mundial se desenvolveu a partir daí. O documento conhecido como “**Nosso Futuro Comum**” servia de base para a realização da **Conferência RIO’92** e estabelecia novos princípios da relação com o ambiente.

Pode-se afirmar que os princípios estabelecidos pelo desenvolvimento sustentável têm melhorado a qualidade de vida e mobilizado a sociedade civil, em defesa de práticas adequadas de proteção ambiental em outras capitais do país, porém o que se vê em São Luís é a deterioração do patrimônio físico, quanto a insustentabilidade de alguns retrocessos da Política Ambiental na Ilha e a própria banalização do meio ambiente, como se observa o fato de se confundir o bem social com o bem do mercado, como o fazem algumas empresas ao fazerem propaganda de suas ações ambientais. No caso específico de São Luís, foi elaborado um Código Municipal de Meio Ambiente e nunca implantado.

A triste realidade da Ilha de São Luís evidencia-se no cotidiano uma série de problemas, tais como: abastecimento de água deficiente com apenas 68% da população atendida, ruas sem



pavimentação e iluminação, deficiente coleta, destino e tratamento dos resíduos sólidos com apenas 72% de cobertura, sistemas de transportes caóticos, poluição dos cursos d'água, desmatamentos, contaminação de águas subterrâneas e superficiais, com apenas 2% de esgoto . A partir da década de sessenta intensifica-se o seu crescimento demográfico e espacial, com reflexos significativos na apropriação do espaço urbano pela população, de forma caótica sem os serviços básicos, produzindo desta forma, problemas ambientais diversos, face a fragilidade do espaço ludovicense aliada ao excessivo acréscimo populacional de 200 mil para 1 milhão de habitantes em 50 anos e a ausência de políticas públicas de planejamento urbano foram os ingredientes venenosos responsáveis pela degradação ambiental a que são acometidos milhares de pessoas em muitos lugares da cidade com 28,3% da população vivendo em áreas de risco, agravando-se nestes 50 anos, problemas tais como: supressão de vegetação litorânea, construção de edificações (que podem afetar o processo de transporte de sedimentos), falta de balneabilidade das praias por estarem contaminados por coliformes fecais, supressão dos manguezais, mais de 200 lixões espalhados pela cidade, lançamento de 45 ton/dia de esgotos nos rios e praias, e depósito de 90 ton de lixo em locais a céu aberto.

6. CONCLUSÃO

O crescimento urbano sem planejamento acarretou problemáticas estruturais no espaço do município de São Luís, que só comportaria 500 mil habitantes, portanto, precisa urgentemente de um ordenamento ambiental, não proibindo que a cidade se expanda, mas que proteja áreas de interesse ambiental que a legislação federal determina, proibindo implantação de conjuntos residenciais em áreas de APP (Áreas de Preservação Permanente).

A construção de novos compostos habitacionais e ocupações desordenadas nos bairros, sem dúvida deve ser feita com um planejamento ambiental que contempla as soluções do Saneamento, visando eliminar ou mesmo minimizar os impactos sanitários e ambientais decorrentes.

MODOS DE MORAR EM SÃO LUÍS DO MARANHÃO:

Da morada colonial aos enclaves residenciais urbanos

Marluce Wall de Carvalho Venâncio⁸

RESUMO

Este trabalho apresenta a discussão sobre os modos de morar em São Luís. Define-se a expressão “modos de morar” como as formas de estruturação e dinâmica do habitar, da moradia individualmente, e das relações das pessoas, quer individual, quer coletivamente com sua vizinhança, com o contexto em que habita, com o espaço público e com a cidade. Enfoca prioritariamente as mudanças que se processaram a partir do impulso modernizador que se intensifica na década de 1970. Identificam-se as principais mudanças, ou momentos, dos novos modos de morar, suas características mais gerais.

Palavras-chave: Modos de morar, habitação, história urbana

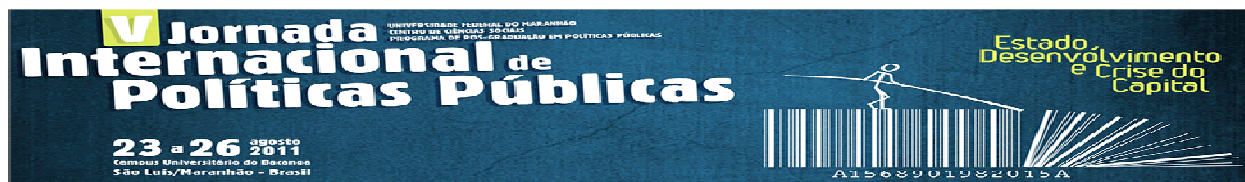
ABSTRACT

This paper seeks to discuss the “ways of living” in São Luis. Ways of living are defined as the structural forms and dynamics of living, from the individual dwelling to the either individual or collective relationships with the neighborhood, the dwelling context, the public space and the city itself. The paper emphasizes the changes that occurred since the intensification of the process of modernization in the 1970's. The principal changes or moments of the new ways of living, as well as their main characteristics have been identified.

1. INTRODUÇÃO

A moradia é um dos fatos urbanos que melhor caracteriza uma determinada sociedade. Reflete sua história, sua cultura, seu domínio tecnológico e preferências estéticas, enfim, o contexto socioeconômico e cultural em toda a sua amplitude, com todas as suas contradições. Está intimamente relacionada com a forma urbana, condicionando a forma da cidade ao mesmo tempo em que é condicionada por ela. (ROSSI, 1995). Mais que a casa, a moradia, a expressão

⁸ Mestre. Universidade Estadual do Maranhão (UEMA). marlucewall@gmail.com



modos de morar se relaciona com o contexto urbano e a relação dos moradores com a vizinhança, com o espaço público, com a cidade.

Da morada colonial aos enclaves residenciais urbanos as mudanças nos modos de morar em São Luís não foram poucas. Aborda-se aqui, as mudanças que se processaram nos modos de morar, suas características principais e o impacto na cidade a partir da década de 1970, momento em que se intensificou o processo de modernização de São Luís.

É adotado o ponto de vista de Ascher (2010) sobre modernidade, sociedades modernas, e modernização. Para ele, modernidade não é um estado, mas um processo de transformação da sociedade. É neste sentido que lhe parece mais justo falar de modernização, um processo que se dá a partir de três componentes, três dinâmicas sócio-antropológicas: a individualização; a racionalização e a diferenciação social. E que, principalmente não é um processo contínuo, acontecendo nas diferentes sociedades em diferentes momentos. O conceito de modernidade também se relaciona com o que alguns autores chamam de momento de rompimento com a tradição (ARENDR, 1997). Um momento em que, como diz Agnes Heller (1993, p.343)

O futuro não é apenas projetado e concebido como um mundo que não está presente, mas como um mundo completamente diferente do presente, desconhecido [...] A novidade, o singular, a mudança da estrutura de todas as mudanças, essas coisas despertam a fantasia e dão entusiasmo.

A modernização seria a busca por esse novo tempo. No caso da cidade, a busca por novos modos de morar e de fazer a cidade. Identificam-se então alguns momentos em que processos de urbanização propiciaram novos modos de morar: a expansão calcada na produção habitacional e na construção de extensa malha viária que criaram os conjuntos habitacionais; a verticalização e a produção dos enclaves residenciais privados.

2. OS CONJUNTOS HABITACIONAIS

O primeiro momento é a mudança da lógica de produção do espaço urbano, na década de 1970. Naquele momento, a urbanização foi comandada pela produção de conjuntos habitacionais e de extensa malha viária. A política desenvolvimentista adotada pelo governo militar vinha ao encontro da intenção do poder público de promover a modernização e recuperar a economia, que vivia um longo processo de crise. Apostava-se na construção de um novo porto que pudesse escoar as riquezas de Carajás e atrair um complexo industrial capaz de promover o desenvolvimento econômico. Propostas acalentadas desde a década de 1950 foram finalmente realizadas: urbanização das terras desocupadas entre os rios Bacanga e Anil e o mar. Pontes sobre o Anil, como a do Caratatiua e a do São Francisco e a Barragem do Bacanga viabilizaram a conquista dessas terras. A ocupação foi consolidada pela construção dos conjuntos habitacionais.



Aqui foram construídas mais de 20.000 unidades habitacionais em um espaço de 20 anos de atuação (da sua criação até o último conjunto edificado regularmente dentro do município). Esse número é maior que o atingido pela Fundação da Casa Popular em todo o Brasil no mesmo espaço de tempo. (VENANCIO E VASCONCELOS, 2008).

Este processo, capitaneado pelas forças dos mercados imobiliário e fundiário materializou a tão desejada casa própria, e um modo de morar que preconizava a separação das áreas residenciais, não sem também separá-las segundo critérios socioeconômicos, as áreas nobres mais próximas da orla, os segmentos populares do outro lado do Rio Bacanga. A urbanização dispersa deixou, além disso, inúmeros vazios urbanos.

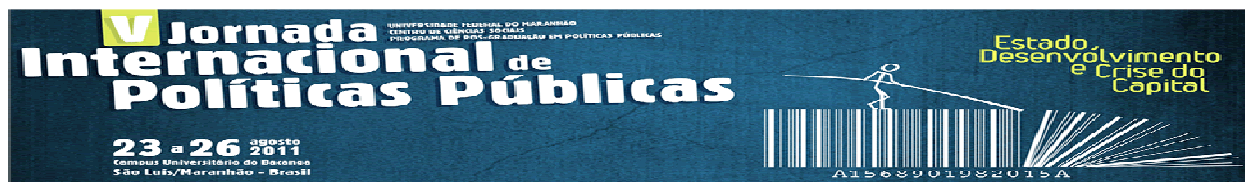
A implantação dos conjuntos ao longo da extensa rede viária se deu, estrategicamente, de forma a ampliar consideravelmente a mancha urbana. Como dizia o antigo projeto de Ruy Mesquita (1958), o crescimento para estas áreas era ilimitado. Poderia dar a São Luís a forma de uma metrópole, igualando a provinciana São Luís às outras metrópoles brasileiras. A urbanização fez dispersar a cidade. Assim este novo modo de morar trouxe mudanças na relação do indivíduo com a cidade introduzindo um novo componente: o uso do automóvel e a distância das áreas centrais que concentravam os serviços e o lazer. Mudou a relação de apreensão da cidade a relação com os espaços públicos que, pouco a pouco, passaram a ser, fundamentalmente, as vias de ligação entre uma atividade e outra a ser realizada, distância que era impossível se cumprir a pé, os espaços exigindo o uso compulsório do automóvel. Bom, isto para a população privilegiada que podia ter o automóvel como meio de locomoção. Porque, com a construção da “metrópole”, o sistema de transporte público não recebeu o mesmo tratamento. As distâncias a percorrer são longas e difíceis, caras e mesmo raras.

3. A VERTICALIZAÇÃO

O segundo momento aconteceu ao final da década de 1980: a novidade do primeiro shopping em São Luís no bairro do Renascença. Este fato vai impulsionar não apenas o crescimento daquela região, mas mudanças decisivas no padrão de ocupação e uso do solo (BURNETT, 2007).

A verticalização acontece por uma conjunção de fatores e interesses por parte do mercado imobiliário, da indústria da construção civil, dos empresários de diversos setores comerciais, e do próprio poder público, aliados a uma visão de planejamento urbano. Aparece associada ao adensamento, promovido pela construção de edifícios residenciais, alimentada pelo morar em apartamento predominando sobre o morar em casa.

É interessante observar que o modo de morar em edifício de apartamentos como uma opção moderna tem início ainda na década de 1960. Na Rua Grande, principal rua comercial, no



seio da arquitetura tradicional. Com dez andares, o andar térreo destinado a comércio e serviços, o Caiçara vai introduzir o morar em apartamento como uma opção “chique” e sofisticada de morar. Passa a ser sinônimo de vida moderna e prática.

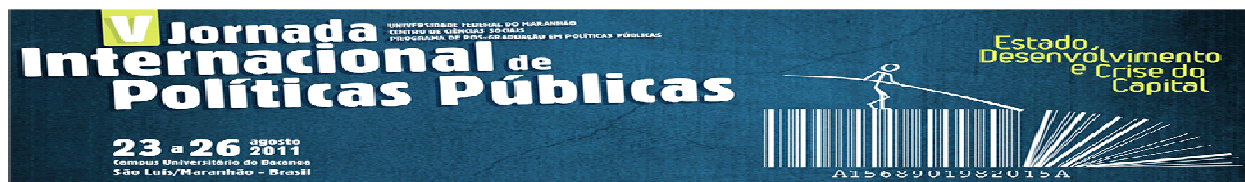
Depois da ponte construída surgem alguns edifícios nas áreas novas, mas timidamente, seis andares no máximo. A opção era a expansão horizontal. Em 1992, novo plano diretor propõe-se a enfrentar a situação dos vazios urbanos da cidade, com o adensamento de determinadas áreas. Para isto promove a mudança da lei de uso e ocupação do solo e muda o gabarito das edificações de seis para doze andares. A verticalização se intensifica. A partir daí transportam-se para esta região importantes colégios da rede privada, os serviços e o comércio mais sofisticado.

O apartamento se afirma como moradia ao incorporar características mais sofisticadas e ao trazer para o domínio privado atividades de lazer que criam um espaço coletivo restrito a seletos membros de uma comunidade. Fato que também revela uma característica dos nossos tempos atuais que privilegia o shopping center como ponto de encontro e o viver entre muros altos e protegidos sobre o contato com o contexto urbano que o cerca. Confirmando como já observa Lílian Vaz (2002), que à medida que a habitação coletiva se aprimora ela passa a ser absorvida pelas camadas mais privilegiadas e se transforma em símbolo de uma modernidade desejada.

“Novos modos de morar”, “modos de morar modernos”, adquiriram assim, acima de tudo um significado de prestígio social. Como diz Baudrillard (1995) a escolha do lugar de residência, do colégio dos filhos, da rede de relações, a simples posse deste ou daquele objeto em si mesma é um “cartão de cidadania”.

4. OS ENCLAVES RESIDENCIAIS

A modernidade líquida, diz Bauman (2001) se constitui como um tempo em que se desfazem os “elos que entrelaçam as escolhas individuais em projetos ou ações coletivas” em que se liquefazem os padrões de comunicação e coordenação entre as políticas de vida conduzidas individualmente, de um lado e as ações políticas de coletividade humanas, de outro. Como a idéia do bem comum é vista com suspeição, como ameaçadora, a busca de segurança oferece como alternativa a segregação ou o refugiar-se em nichos seguros (BAUMAN, 2001). Os espaços cercados se tornam legitimados por serem espaços de iguais, de indivíduos que partilham a mesma identidade. Manter a comunidade torna-se um fim em si mesmo, mas com isso vem a idéia da expulsão, do expurgo dos diferentes, da fronteira fechada para os estrangeiros. Os condomínios fechados, os shopping-centers, os centros de diversão privados são exemplos desse contexto. E este é o terceiro momento de mudança nos modos de morar em São Luís: os enclaves residenciais urbanos. Os loteamentos, os condomínios fechados, isolados, protegidos



com sistemas de segurança máxima. Do alto das torres, ou não. Sempre atrás dos muros. Em conjuntos de torres, em conjuntos de casas e agora, em bairros inteiros. A ênfase é nos “itens de lazer”, como são chamados nos folhetos de propaganda. O que se recria é o espaço urbano deturpado, caricaturado. A cidade, ou seu arremedo, criado à sua imagem e semelhança.

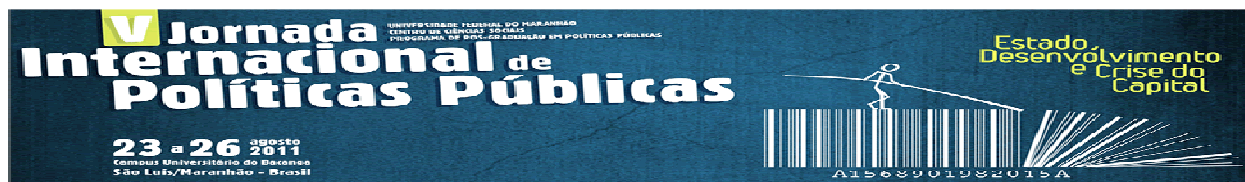
Importante notar que os enclaves tanto são instalados nos vazios deixados pela urbanização dispersa, como dão continuidade ao padrão de urbanização dispersa, avançando rumo a terras não urbanizadas deixando outros vazios para serem aproveitados em melhores momentos.

5. OS MODOS DE MORAR ANTIGOS

A cidade antiga sofre a migração de seus habitantes para as novas áreas. Não se pode negar que os novos modos de morar exercem uma atração fatal. Além do mais o financiamento da casa própria é dirigido para as novas áreas residenciais, o modelo de expansão incluindo a viabilização de loteamentos para os segmentos de classe média alta nas áreas mais próximas à orla marítima, no primeiro momento. No segundo momento, a verticalização apresenta-se como alternativa moderna e prática, aliada a uma nova centralidade cheia de charme e de serviços sofisticados. Fatal porque ao se trocar o uso residencial pelo uso comercial, desfazem-se as relações de vizinhança, criam-se situações de insegurança, especialmente pelo fato do abandono das edificações que se tornam ameaças seja pela possibilidade de ocupação por marginais, seja pelo risco de desabamento, seja pela insalubridade que propicia ao ambiente.

Ao serem inventados os novos modos de morar, os antigos foram automaticamente condenados. Não importa se ainda se continua a morar no que os próprios moradores chamam de nichos (VENANCIO, 2002), no centro da cidade. O centro, na representação dominante não é mais um lugar para morar. Ou não se quer que seja. O que imediatamente se reflete na retirada dos recursos públicos naquela área. O centro e toda a área de extensão da cidade antiga, do Caminho Grande.

Entretanto, contrariando a representação dominante, modos de morar antigos se revelam nas áreas centrais de São Luís. São modos de morar antigos porque se vinculam a tempos em que a urbanidade significava, como diz Lefebvre (1991) a convivência entre os diferentes, a convivência com a diversidade. São modos de morar que se encontram no centro, em suas imediações como, por exemplo, na Madre Deus e ao longo de todo o Caminho Grande. Ali, a rua é ainda o lugar do encontro, cultiva-se a solidariedade e as relações de vizinhança. Os espaços públicos são valorizados. Modos de morar que se revelam, além do centro em muitos dos antigos conjuntos habitacionais, hoje transformados em bairros, que romperam o seu isolamento e sua



distância das áreas urbanizadas, criando para si mesmo um ambiente de diversidade e convivência.

Por outro lado, enquanto se construíam as novas áreas residenciais e os novos modos de morar, na cidade antiga, que havia sido alçada à condição de histórica no mesmo plano diretor que impulsionou a expansão modernizadora, foi demarcado e reabilitado o centro histórico que em 1997 é incluído na Lista do Patrimônio Mundial da UNESCO. Espaço público por excelência é interessante observar que, conforme a sua vinculação explicitada no discurso e na prática, com um ou outro modo de morar, o centro representa ora um espaço público, aberto e democrático, ora um enclave ele também, destinado à indústria do turismo cultural.

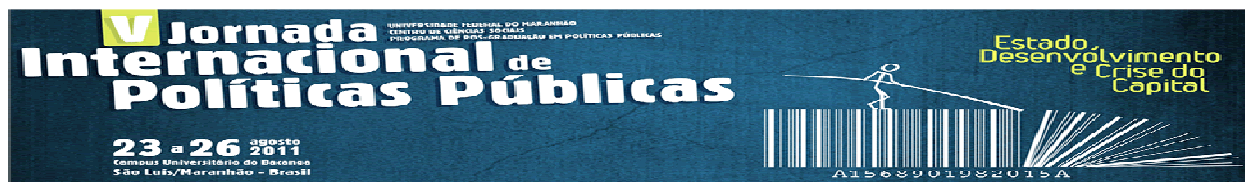
À GUIA DE CONCLUSÃO

Lefebvre (1991) atribui a perda de urbanidade da cidade à condução do processo de urbanização por uma classe dominante que ao implementar na cidade a lógica do processo de produção industrial, acaba por levá-la a ser considerada como produto, como mercadoria, colocando-se em primeiro plano o valor de troca, relegando assim a um segundo plano, o valor de uso.

Como a cidade preexiste à industrialização, e por ser uma obra, a realidade urbana depende do valor de uso. Por isso, a generalização da mercadoria cidade, colocando o valor de troca em primeiro plano tende a destruir, ao subordiná-las a si, a cidade e a realidade urbana. Como a urbanidade se constrói pelo uso dos seus espaços de forma democrática, pela convivência dos contrastes (que não eliminam os conflitos, faz ele questão de afirmar), a urbanização que segue a lógica da produção industrial destrói essa urbanidade.

Harvey (2008) dá uma contribuição importante ao analisar que no capitalismo há a necessidade perpétua de achar setores lucrativos para a produção e a absorção de excedente de capital. Isto é exatamente o que dá corpo e forma às políticas do capitalismo. Neste sentido, a urbanização serve de canal para o que se pode chamar de descoberta de setores lucrativos. São exemplos disto intervenções decisivas como a de Haussmann em Paris e a de Moses em Nova Iorque. Separadas no tempo e no espaço, têm em comum a intenção (e a capacidade) de absorver o excedente de capital e encontrar outros setores de produção para o capitalismo.

O resultado foi não apenas a transformação das estruturas urbanas, mas a construção de um novo modo de vida e pessoa urbana. Paris se tornou a cidade das luzes, o grande centro de consumo, turismo e prazer. Nos Estados Unidos, o sistema de auto-estradas e transformações infra-estruturais, deu outro sentido à suburbanização, trazendo uma transformação radical nos modos de vida, trazendo novos produtos, da casa às geladeiras; de toda sorte de utensílios



domésticos a aparelhos de ar condicionado, assim como dois carros na garagem e um enorme aumento no consumo de petróleo.

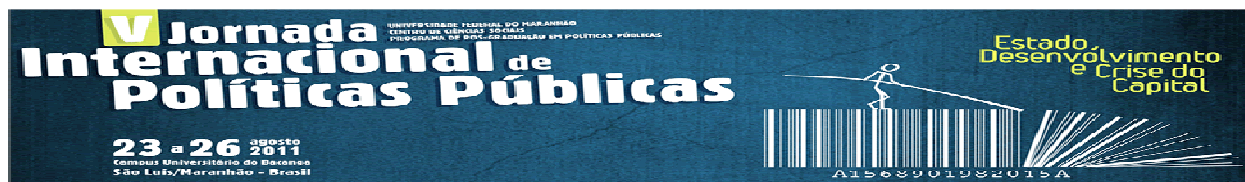
A dispersão da cidade, a ida para áreas distantes do centro da cidade trouxe também uma transformação radical. A urbanização modernizadora que cortou a cidade com as vias de alta velocidade e proporcionou a implantação dos conjuntos habitacionais afastados da área central transformou radicalmente os modos de vida em São Luís. No segundo momento, a crítica a esta forma de urbanização, a crítica, por exemplo, dos vazios urbanos, por sua vez não fez mais do que dar um novo sopro de vida para uma indústria, a da construção civil, que sofria a retirada dos recursos de financiamento da casa própria do poder público, introduzindo em seu lugar a verticalização da moradia da classe alta.

Mesmo assim, morar nas alturas e atrás dos muros não foi suficiente. Afinal, o capital se alimenta da criação de novas necessidades. Os enclaves foram criados nesta perspectiva. Novamente, um novo modo de vida. Que, se ainda permite o desenvolvimento das atividades cotidianas, o faz de forma a evitar o convívio, o encontro e principalmente, privatiza de forma despudorada, os espaços públicos.

Revela-se, desta maneira que não foram (e não são) exatamente as aspirações ou as necessidades da população que impulsionam as mudanças na forma da casa ou na localização das áreas residenciais. Se a falta de segurança sempre é reclamada e por isso se criam as fortalezas dos feudos contemporâneos; se a identificação com os iguais é tida como natural, na verdade, são as necessidades dos mercados imobiliário e fundiário, que acabam por se passar por necessidades de cada um. Bourdieu (1995, p. 7-16) chama esse mecanismo de poder simbólico. O poder simbólico, diz ele, é um “poder invisível”, um “poder quase mágico, porque permite obter o equivalente daquilo que é obtido pela força (física ou econômica) graças ao efeito específico da mobilização”.

Desta forma, uma vez inventado, os novos modos de morar se insinuam como os mais desejáveis e vão solapando os demais. A ponto de negá-los, como é o caso dos modos de morar antigos. Resta fazer referência ao conceito de espaço social concebido por Lefebvre (2000). Para ele, o espaço social vai além do espaço físico, que pode ser sentido e percebido de forma sensorial porque incorpora ações sociais. Como espaço social, é um produto social. Isto implica dizer que cada sociedade, ou cada modo de produção com suas diversidades produz um espaço. Deste modo, trata-se aqui do espaço produzido pela sociedade capitalista contemporânea. Esse fato, por si, já traz implicações profundas.

Segundo Lefebvre (2000), a influência do capitalismo nas questões práticas a respeito do espaço, isto é, na construção dos imóveis, nos investimentos, ou no uso do solo urbano, é amplamente admitida por uma grande maioria dos estudiosos da cidade. No entanto, há diferentes



formas do exercício dessa influência. Uma forma de influência menos percebida é a hegemonia de uma classe, no caso a burguesia, diz Lefebvre (2000), no processo de produção do espaço. Na verdade, o conceito de hegemonia foi introduzido por Gramsci para prever o papel da classe operária na construção de outra sociedade. Diz respeito ao poder de uma classe exercido sobre as outras. Poder exercido sobre as instituições e suas representações.

A hegemonia não poderia deixar de fora o espaço, e de fato não deixa. Faz uso deste de modo a confirmar a sua dominação, na base de uma lógica subliminar. Aliás, não é outra coisa que teoriza Villaça (2000) quando afirma a força das elites na elaboração das políticas urbanas, em especial do espaço intra-urbano. O espaço social é um espaço que tem existência como mercadoria, como produto, mas que também serve como ferramenta de pensamento e ação, de dominação. É assim que, ao se criarem os novos modos de morar, todo um aparato é criado para que estes sejam identificados como os mais desejáveis, se não os únicos modos de morar que são capazes de proporcionar uma boa qualidade de vida. Nesta condição, a cidade se vai transformando no espaço dividido de feudos contemporâneos. Os guetos de ricos (PAQUOT, 2009) da cidade de muros, para usar a expressão de Caldeira (2003), que vão sendo implantados.

Neste ponto, nunca é demais lembrar a outra face de uma urbanização que prioriza a privatização da cidade não poderia deixar de estar presente, uma vez que “aos guetos voluntários correspondem os guetos forçados, territórios onde os excluídos e segregados do espaço formal da cidade vivem” (SILVA, 2006, p.32). O território da exclusão também se faz presente. O que torna imperioso que se reflita sobre os modos de morar que são necessários ser implantados e valorizados para que se recupere o uso democrático do espaço urbano e da cidade que se vai perdendo.

REFERÊNCIAS

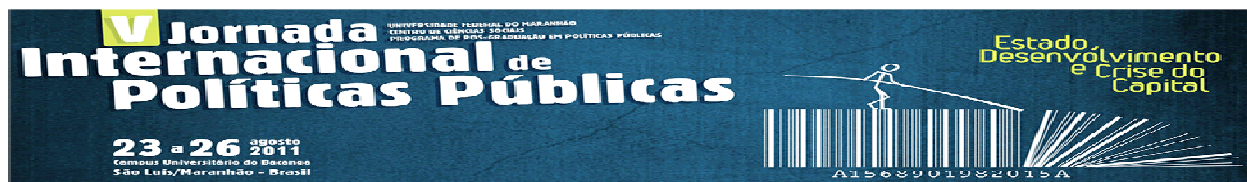
ARENDT, Hannah. Entre o passado e o futuro. 4 ed. São Paulo: Perspectiva, 1997.

BAUDRILLARD, Jean. Para uma crítica à economia política do signo. Lisboa: Elfos, 1995.

BAUMAN, Zygmunt. Modernidade líquida. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001.

BOURDIEU, P. O poder simbólico. 2 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998.

BURNETT, Carlos Frederico Lago. Da cidade unitária à metrópole fragmentada: crítica à constituição da São Luís moderna; em JESUÍTA, Antônia; Cidades Brasileiras: atores, processos e gestão pública. Belo Horizonte: Autêntica. 2007.



CALDEIRA, Teresa Pires. Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo 2ed. São Paulo :Editorial 34/Edusp, 2003.

HELLER, A. Uma teoria da história. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1993.

LEFEBVRE, H. O Direito à Cidade. São Paulo: Editora Moraes Ltda. 1991.

LEFEBVRE, H. La production de l'espace. 4 ed. Paris :Anthropos,2000.

MESQUITA, Ruy. Plano de Expansão da Cidade de São Luís, Maranhão. Mimeo, São Luís, 1958.

PAQUOT, Thierry. Ghettos de riches. Tour du monde des enclaves résidentielles sécurisées. Paris :Perrin. 2009.

ROSSI, Aldo. A arquitetura da cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

VAZ, Lillian Fessler. Modernidade e moradia: habitação coletiva no Rio de Janeiro séculos XIX e XX. Rio de Janeiro: 7Letras, 2002.

VENANCIO, M.; VASCONCELOS, P. Os institutos de aposentadorias e pensões e o sistema financeiro de habitação do governo autoritário – peças chaves da história da habitação social em São Luís em CD-ROM Anais do X Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. ANPUR. 2008, Recife.

VENANCIO, Marluce Wall. As Razões, as paixões, as contradições de morar no lugar antigo: uma investigação sobre o habitar contemporâneo no patrimônio cultural urbano. Pólo Santo Antônio, São Luís, Maranhão. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Pernambuco. 2002.

VILLACA, Flávio. Espaço intra-urbano do Brasil. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 1998.