



PPGGEO
Programa de Pós-Graduação em Geografia



UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

CHARLESTONY COSTA DE CARVALHO

**INDICADORES SOCIAIS DA COMUNIDADE VILA MARANHÃO, ENTRE
OS ANOS DE 2010 E 2022, NO CONTEXTO DA EXPANSÃO DO PORTO DO
ITAQUI EM SÃO LUIS – MARANHÃO**

São Luís - MA

2025

CHARLESTONY COSTA DE CARVALHO

**INDICADORES SOCIAIS DA COMUNIDADE VILA MARANHÃO, ENTRE
OS ANOS DE 2010 E 2022, NO CONTEXTO DA EXPANSÃO DO PORTO DO
ITAQUI EM SÃO LUIS – MARANHÃO**

Dissertação apresentada ao Programa de
Pós-Graduação em Geografia - PPGeo, da
Universidade Federal do Maranhão, como
parte dos requisitos necessários para
obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Zulimar Márita
Ribeiro Rodrigues.

São Luís – MA

2025

FICHA CATALOGRÁFICA

Ficha gerada por meio do SIGAA/Biblioteca com dados fornecidos pelo(a) autor(a).
Diretoria Integrada de Bibliotecas/UFMA

Carvalho, Charlestony Costa de.

INDICADORES SOCIAIS DA COMUNIDADE VILA MARANHÃO, ENTRE OS ANOS DE 2010 E 2022, NO CONTEXTO DA EXPANSÃO DO PORTO DO ITAQUI EM SÃO LUIS MARANHÃO / Charlestony Costa de Carvalho. - 2025.

77 p.

Orientador(a): Zulimar Márita Ribeiro Rodrigues.

Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2025.

1. Relação Porto/cidade. 2. Indicadores Sociais. 3. Setores Censitários. I. Rodrigues, Zulimar Márita Ribeiro. II. Título.

**CARVALHO, Charlestony Costa de – INDICADORES SOCIAIS DA
COMUNIDADE VILA MARANHÃO, ENTRE OS ANOS DE 2010 E 2022, NO
CONTEXTO DA EXPANSÃO DO PORTO DO ITAQUI EM SÃO LUIS –
MARANHÃO**

APROVADA EM: 10/01/2025

BANCA EXAMINADORA:

Prof.^a Dr^a Zulimar Marita Ribeiro Rodrigues. (Orientadora)
Universidade Federal do Maranhão-UFMA

Prof. Dr. Antonio José de Araujo Ferreira
Universidade Federal do Maranhão-UFMA

Prof. Dr. Ronaldo Barros Sodré
Universidade Estadual do Maranhão - UEMA

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, pois sem a fé e a força que Dele vem, nada disso aqui seria possível.

Agradeço a minha família, minha esposa Concilene Campos, minhas filhas Carolina Campos e Nicolle Carvalho, minha mãe Iolanda Rosa, que me deu a vida e a oportunidade de estar onde estou hoje.

Agradeço ao Programa de Pós-graduação em Geografia (PPGGEO), da Universidade Federal do Maranhão, na pessoa de nosso Coordenador Marcio Celeri e a todos os professores que me ajudaram na construção do conhecimento necessário, para a realização desse trabalho.

Agradeço de forma especial a minha orientadora Prof, Dr^a Zulimar Márta, pela orientação, pela ajuda e paciência na realização desse trabalho.

Agradeço a meu amigo, companheiro de graduação da Geografia, Joelson Caco da Graça, pelo apoio nos Mapas que contém esse trabalho, sua ajuda foi de suma importância para a qualidade das imagens aqui inseridas.

Agradeço a todos os meus companheiros de mestrado, em especial ao Ian Moura e ao companheiro de PIBID, Marcelo Ferreira pelas contribuições em artigos e trabalhos publicados durante o Mestrado.

RESUMO

A pesquisa se propõe a estudar como a relação Porto/cidade influencia na dinâmica de produção do espaço e na apropriação do território, tendo como objeto empírico o Porto do Itaqui e o bairro da Vila Maranhão, ambos localizados na parte sudoeste da Ilha do Maranhão, no município de São Luís, onde se forma um grande corredor de importação e exportação, ligados pela BR-135. Utilizamos para esta pesquisa uma metodologia baseada no materialismo histórico e dialético, pois as relações de produção estão ligadas aos estágios das forças produtivas, sem deixar de analisar outras dimensões das atividades humanas. Para a análise, utilizamos imagens de satélite e dados secundários do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), referentes aos indicadores sociais dos setores censitários que compõem essa comunidade, no período intercensitário entre 2010 e 2022, incluindo dados como: tipo de moradia, educação, pirâmide etária, acesso à água e destinação de resíduos sólidos. Também foram realizadas entrevistas com representantes locais para complementar os dados faltantes. Concluímos que, apesar das dinâmicas econômicas que ocorrem na área estudada e de todo o fluxo de capital gerido pela iniciativa privada e pelos entes governamentais, não foram encontrados dados suficientes nas bases do IBGE para atestar uma melhoria na qualidade de vida da comunidade estudada no período proposto. No entanto, a aplicação de entrevistas para reforçar o entendimento trouxe relatos que confirmaram que a vida das pessoas melhorou. Foi comprovada a necessidade de mais investimentos no bairro e a formulação de políticas públicas, que possam influenciar positivamente a vida dos moradores dos bairros, inseridos no corredor comercial que envolve o complexo portuário do Maranhão.

Palavras-chave: relação porto/cidade; indicadores sociais; setores censitários; Vila Maranhão.

ABSTRACT

The research proposes to study how the Port/city relationship influences the dynamics of space production and the appropriation of territory, having as empirical object the Port of Itaqui and the neighborhood of Vila Maranhão, both located in the southwestern part of the Island of Maranhão, in the municipality of São Luís, where a large import and export corridor is formed, connected by BR-135. For this research we used a methodology based on historical and dialectical materialism, since the relations of production are linked to the stages of the productive forces, without ceasing to analyze other dimensions of human activities. For the analysis, we used satellite images and secondary data from the IBGE (Brazilian Institute of Geography and Statistics), referring to the social indicators of the census tracts that make up this community, in the inter-census period between 2010 and 2022, including data such as: type of housing, education, age pyramid, access to water and disposal of solid waste. Interviews were also conducted with local representatives to complement the missing data. We concluded that, despite the economic dynamics occurring in the studied area and the entire flow of capital managed by the private sector and government entities, insufficient data were found in the IBGE databases to confirm an improvement in the quality of life of the studied community during the proposed period. However, conducting interviews to deepen understanding provided reports that confirmed people's lives have improved. The necessity for greater investments in the neighborhood and the formulation of public policies that can positively impact the lives of the residents in the neighborhoods situated in the commercial corridor surrounding the port complex of Maranhão was established.

Keywords: port/city relationship; social indicators; census sectors; Vila Maranhão.

LISTA DE SIGLAS

ALUMAR	Consórcio Alumínios do Maranhão
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
BNB	Banco do Nordeste do Brasil S. A.
BNH	Banco Nacional da Habitação
CAEMA	Companhia de Saneamento Ambiental do Maranhão
CBERS 2	China-Brazil Earth Resources Satélite
CEE	Comunidade Económica Europeia
CONCID	Conselho Municipal da Cidade.
CVRD	Companhia Vale do Rio Doce
DENIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DISAL	Distrito Industrial de São Luís
EMAP	Empresa Maranhense de Administração Portuária
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
MATOPIBA	Tocantins e partes dos estados do Maranhão, Piauí e Bahia
OCDE	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico
ONU	Organização das Nações Unidas
PCTS	Povos Comunidades Tradicionais
QGIZ	Quanto Giz
SHP	Shapefile
SUDENE	Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1	Mapa de localização da área de estudo	16
Figura 2	Mapa de localização do Distrito Industrial de São Luís	17
Figura 3	Foto do início da construção da Barragem do Bacanga	22
Figura 4	Imagem da duplicação da Br 135, acesso ao Porto do Itaqui	26
Figura 5	Transformações no uso da terra, da parte da Vila Maranhão entre os anos de 2010 e 2022	28
Quadro 1	Comparativo das transformações ocorridas no entorno da Vila Maranhão entre os anos de 2010 e 2023	29
Figura 6	Mapa dos setores censitários da Vila Maranhão 2010 e 2022	33
Figura 7	Localização do Porto do Itaqui	34
Figura 8	Foto aérea das instalações atuais do Porto do Itaqui	36
Figura 9	Localização dos Berços de atracação do Porto do Itaqui.	36
Figura 10	Mapa de empreendimentos nas proximidades da Vila Maranhão	37
Figura 11	Mapa de representação do macrozoneamento urbano de São Luís	45
Figura 12	Descrição da formação dos códigos dos setores censitários	42
Figura 13	Censo 2010	43
Gráfico 1	População residente dividido por cor ou raça	44
Gráfico 2	População residente de 05 anos ou mais, alfabetizada e dividida entre homens e mulheres e por raça	45
Gráfico 3	População residente por sexo e idade	46
Gráfico 4	Domicílio particulares por tipo	47
Gráfico 5	Domicílios particulares permanentes, quantidade de moradores	48
Gráfico 6	Domicílios particulares- abastecimento de água	48
Gráfico 7	Domicílios particulares- com banheiro ou sanitário	49
Gráfico 8	Domicílios particulares permanentes- destino do lixo	50

Gráfico 9	Domicílios particulares permanentes- Energia elétrica	51
Figura 14	Representação gráfica dos setores censitários da Vila Maranhão, 2022	52
Figura 15	Pesquisa sobre agregados por Setores Censitários 2022	53
Figura 16	Tela da tabela de atributos de arquivo do IBGE, sobre os setores pesquisados	54
Tabela 2	Descrição dos códigos apresentados nas tabelas de atributos do arquivo de dados do IBGE, sobre os Setores Censitários	54
Tabela 3	Dados disponíveis na tabela de atributos dos Setores Censitário da Vila Maranhão 2022	54
Figura 17	Caminho percorrido em atividade de campo	56
Figura 18	Obra dos Terminais Marítimos de Pernambuco	57
Figura 19	Empresa distribuidora de fertilizantes	57
Figura 20	Empresa produtora e distribuidora de fertilizantes	58
Figura 21	Usina termoelétrica da Eneva	58
Figura 22	Instalações de operadora portuária na BR-135	59
Figura 23	Churrascaria pertencente ao circuito inferior da economia	60
Figura 25	Posto de combustíveis e pátio de estacionamento de carretas	60
Figura 25	Mosaico de fotos dos empreendimentos da Vila Maranhão	61
Figura 26	Associação de Moradores da Vila Maranhão	64

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	8
2 OBJETIVOS	11
2.1 Geral	11
2.2 Específicos.	11
3 METODOLOGIA.....	12
4 ÁREA DE ESTUDO	16
5 RELAÇÃO PORTO CIDADE	18
6 DINAMICA URBANA NA ÁREA DO DISAL NA ILHA DO MARANHÃO	22
6.1 Legislação Urbana para Uso e Ocupação em São Luís.....	27
7 O PORTO DO ITAQUI NO CONTEXTO DA ÁREA ITAQUI-BACANGA.....	31
7.1 Porto do Itaqui sua expansão e os circuitos da economia	33
7.2 Espaço Geográfico da Vila Maranhão.....	38
8 DISCUSSÕES	42
8.1 Dados dos setores censitários da Vila Maranhão de 2010	42
8.2 Dados dos setores censitários da Vila Maranhão de 2022	51
8.3 Análise de Imagens de Acordo com os Circuitos da Economia.....	55
8.4 Relatos das entrevistas na Vila Maranhão	62
9 CONCLUSÃO.....	66
REFERÊNCIAS	69

1 INTRODUÇÃO

O modal aquaviário tem importância reconhecida desde a época das grandes navegações no século XV, sendo os rios e mares as formas mais utilizadas para o transporte de mercadorias. No Brasil, a assinatura da Carta Régia no século XIX, por D. João VI, representa um marco regulatório, pois possibilitou a abertura dos portos do Brasil às nações amigas, permitindo, assim, a exportação de produtos fabricados em solo nacional para os outros continentes e também a importação de mercadorias (Matos, 2015).

O transporte aquaviário é realizado, sobretudo, em mares e oceanos, e depende de fatores geográficos, como a área de costa navegável. O Brasil apresenta uma costa navegável de 8,5 mil quilômetros, o que contribui para a forte atuação do setor portuário, com volumes de movimentação que chegam a 700 milhões de toneladas anuais, envolvendo diversos tipos de mercadorias. Esse setor foi responsável por 97% das exportações e 86% das importações realizadas no ano de 2017 (ANTAQ, 2024).

Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), em 2023, os portos do Brasil tiveram uma movimentação recorde, totalizando 1 bilhão e 303 milhões de toneladas, resultando em um aumento de 6,9% em relação ao ano de 2022 (ANTAQ, 2024). Essa alta foi impulsionada por grãos sólidos vegetais, soja e milho, minério de ferro e petróleo bruto (Itálo, 2023), com destaque para os portos do Itaqui (MA), Recife (PE) e Cabedelo (PB).

O Nordeste brasileiro conta com a maior costa navegável do Brasil, possuindo um litoral de 3.338 km. O estado da Bahia detém o maior litoral, com 932 km de praias, enquanto o estado do Piauí possui o menor litoral, com apenas 60 km, e também dispõe de portos de grande importância para o comércio de mercadorias movimentadas pelo modal aquaviário no Brasil. O estado do Maranhão, com aproximadamente 640 km de litoral, é o segundo mais extenso tanto do Brasil quanto da região Nordeste (ANTAQ, 2024).

A história do transporte aquaviário no Maranhão, como em todo o país, é bem antiga. Contudo, com o fim da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, em 1777, houve um declínio nas culturas de algodão, cana-de-açúcar, indústria têxtil e babaçu, que movimentavam os portos do Maranhão, inclusive os portos fluviais (atracadouros). Isso resultou na diminuição da movimentação portuária do estado, que só voltou a ter um incremento nos anos de 1980, com a crescente demanda internacional por ferro, alumínio/alumina e soja

(Ferreira, 2008). Essas demandas exigiram melhorias nos portos do Maranhão, especialmente no Porto Organizado do Itaqui, localizado na capital, São Luís.

Em São Luís, o local do primeiro porto da cidade foi escolhido pelos franceses quando da fundação da cidade, em 1612. Esse porto, denominado Porto São Luís, serviu à capital até a inauguração do Porto do Itaqui, em 1972. Os estudos para a criação do Porto do Itaqui foram iniciados pelo Departamento Nacional de Portos e Navegação, órgão ligado ao Ministério da Viação e Obras Públicas, que indicou o Itaqui, na região mais a oeste da Ilha do Maranhão, como o melhor ponto para a fixação de um porto, pois, além de ser pouco habitado na época, dispunha de canal de acesso natural e profundidade suficiente para o acesso de navios (EMAP, 2024).

As obras do Porto do Itaqui passaram por alguns contratempos, a empresa que ganhou a primeira concorrência para sua construção, em 1962, faliu e abandonou o Itaqui em 1965, alegando não ter condições de executar o contrato (Moreira Lima, 2005).

Em 1966, outra licitação foi aberta e a vencedora, a empresa SERVENG, deu início a construção da primeira fase do Porto do Itaqui e em 1972, entregou o primeiro trecho de cais acostável, medindo 367 metros de comprimento, um armazém com cobertura de alumínio, pátios pavimentados, instalações de água, energia elétrica e esgotos fluviais (Moreira Lima, 2005).

A chamada região do Itaqui, antes da instalação do Porto do Itaqui, já era ocupada por pequenos povoados, considerando que se tratava de uma área predominantemente rural. Entre esses povoados, destaca-se a Vila Maranhão, que se encontra a cerca de 22 quilômetros do centro histórico de São Luís. A partir dos anos 1970, esse bairro passou a conviver com grandes empreendimentos industriais, que começaram a ser implantados após a sua ocupação. Primeiramente, o consórcio ALUMAR, em 1981, destinado à produção de alumínio, e depois a CVRD (Companhia Vale do Rio Doce), em 1985. “A instalação no Distrito Industrial da Alumar (Alumínio do Maranhão) e da CVRD (Companhia Vale do Rio Doce), num primeiro momento, contribuiu apenas para o acréscimo populacional na cidade, oriundo da zona rural da ilha e do interior do estado” (Espírito Santo, 2006, p. 68).

Assim, compreende-se que a área da Vila Maranhão, de ocupação anterior à planta industrial da capital maranhense, foi transformada pela ocupação populacional atraída pelos grandes empreendimentos instalados na região do Itaqui, em busca de oportunidades de trabalho e melhoria de vida. Portanto, esse processo de ocupação do solo urbano foi impactado

pela falta de planejamento prévio, além de causar impactos ambientais negativos. Segundo Otoni (2005, p. 5), as características rurais da Vila Maranhão eram baseadas nas atividades de subsistência agropecuária e pesca nos manguezais. No entanto, "observa-se que os manguezais, que alimentam a população, vêm sendo pressionados pela expansão dos portos de exportação de minérios e sua sustentabilidade passa a sofrer ameaças".

Dessa forma, a partir da instalação dos grandes empreendimentos, como o Complexo Portuário, diversas áreas residenciais foram criadas na chamada área Itaqui-Bacanga, e em outras, houve incremento populacional, como no caso da Vila Maranhão. Todos esses povoados e bairros passaram a ser contidos na "hinterlândia" das instalações portuárias e do complexo industrial de São Luís. Corroborando com a ideia de Dutra et al. (2015), as atividades portuárias geram riquezas devido ao grande fluxo de mercadorias de importação e exportação, assim como pela aplicação de estruturas necessárias para que esse processo se concretize. Diante de tais circunstâncias, pode-se entender que toda a área Itaqui-Bacanga, com seus povoados e comunidades contidas na "hinterlândia primária" das instalações portuárias, também deveria teoricamente se beneficiar dos recursos econômicos gerados por tais movimentações.

De maneira geral, pode-se afirmar que os grandes projetos de desenvolvimento econômico do Maranhão sempre beneficiaram as grandes indústrias, como é o caso da área do Distrito Industrial (DISAL), que teve seu primeiro traçado baseado no Decreto Estadual nº 3.589, de 28 de novembro de 1974, delimitando a área industrial do Itaqui-Bacanga. Posteriormente, o Decreto Estadual nº 3.840, de 22 de abril de 1977, determinou como industrial a área Tibiri-Pedrinhas, na capital, transformando o modo de vida de diversas comunidades, incluindo a Vila Maranhão, que passou do modo agropecuário de produção para dar espaço a projetos industriais movidos, muitas vezes, por capital transnacional.

Diante de tais transformações e com o objetivo de analisar os aspectos sociais da Vila Maranhão, frente a um corredor de exportação e importação representado pelo Porto do Itaqui, em São Luís do Maranhão, buscamos respostas para alguns questionamentos que pretendemos abordar neste trabalho: Houve, nos últimos 12 anos, melhorias nos indicadores sociais dessa comunidade? Essa comunidade foi beneficiada pelo desenvolvimento econômico proporcionado pelo crescimento e pela proximidade com as instalações portuárias? Essas transformações beneficiaram o modo de vida dos moradores? Quais foram as principais transformações socioespaciais pelas quais a área da Vila Maranhão passou?

2 OBJETIVOS

2.1 Geral

- Analisar os indicadores sociais da Vila Maranhão diante da expansão do Porto Organizado do Itaqui, no período intercensitário de 2010 a 2022.

2.2 Específicos

- Avaliar as transformações socioespaciais da Vila Maranhão no período analisado;
- Identificar os impactos socioambientais da expansão do Porto na Vila Maranhão;
- Verificar a visão dos moradores da Vila Maranhão sobre a melhoria das condições de vida da população no período citado.

3 METODOLOGIA

Baseado no materialismo histórico e dialético, que serve como uma abordagem para as questões tratadas neste trabalho, é evidente que as relações de produção estão conectadas a um certo estágio de desenvolvimento das forças produtivas. No entanto, é fundamental também considerar outras dimensões das atividades humanas, que desempenham um papel importante na definição das formações sociais.

Na abordagem materialista-histórica, a temática portuária pode nos remeter a três dimensões indissociáveis: 1) nó de rede logística e produtiva do capitalismo global, determinando fluxos e processos em seu território; 2) ator econômico – integrando a gestão pública e o capital privado; 3) ente físico – estrutura material, representada por suas instalações e equipamentos (Sales, 1999).

A pesquisa caracteriza-se como qualitativa e quantitativa. A pesquisa qualitativa não busca uma representatividade numérica, mas, sim, o aprofundamento da compreensão de um grupo social ou de uma organização. A pesquisa aborda uma perspectiva subjetiva da construção do espaço através de forças que, às vezes, são invisibilizadas, mas atuam fortemente no território em questão; variáveis complexas se apresentam e requerem uma análise do ponto de vista mais qualitativo (Gerhardt e Silveira, 2009).

Quantitativa, pois a coleta de dados é feita a partir da base de dados do IBGE, abordando indicadores sociais como tipos de moradia, quantidade de moradores por residência, distribuição de água, coleta de resíduos sólidos, pirâmide etária e formas de abastecimento de energia, servindo como base para a discussão desenvolvida na parte de análise dessa pesquisa. Dados esses referentes aos setores censitários que compreendem a Vila Maranhão, como objeto de pesquisa, localizada na parte sudoeste da Ilha do Maranhão, no município de São Luís, cortada pelo ramal da BR-135, que faz uma ligação direta entre o Distrito Industrial de São Luís e a área portuária, sendo uma ligação direta ao Porto do Itaqui.

A parte qualitativa se dedica à análise de imagens e fotografias do local estudado, pois, segundo Monteiro (2006, p. 12), "A fotografia é um recorte do real. Primeiramente, um corte no fluxo do tempo real, o congelamento de um instante [...] é um fragmento escolhido pelo fotógrafo [...]".

Segundo Santos (2000), ligando-se a fotografia ou as imagens à pesquisa e aos usos científicos, entende-se que, às vezes, a fotografia se apresenta como fonte de dados em si mesma

e em outras vezes, como objeto de pesquisa. Mas pode se apresentar também como instrumento e resultado.

Portanto, partimos de imagens locais para demonstrar como funciona a teoria dos circuitos da economia, formulada por Milton Santos (1979), demonstrando que existe muito investimento público e privado para o circuito superior da economia, e que quase inexistente para o circuito inferior da economia.

Segundo José Filho (2006, p. 64), “[...] o ato de pesquisar traz em si a necessidade do diálogo com a realidade a qual se pretende investigar e com o diferente, um diálogo dotado de crítica, canalizador de momentos criativos”. A tentativa de conhecer qualquer fenômeno constituinte dessa realidade busca uma aproximação, visto sua complexidade e dinamicidade dialética.

Porém, não existe pesquisa sem o apoio de técnicas e de instrumentos metodológicos adequados, que permitam a aproximação ao objeto de estudo.

Entrevistas são essenciais quando se deseja ou necessita mapear práticas, crenças, valores e sistemas classificatórios de grupos sociais específicos, mais ou menos bem definidos, nos quais os conflitos e contradições não estão claramente evidenciados (Duarte, 2004).

Dessa forma, foram realizadas entrevistas que serviram de base para a pesquisa. Em 12 de junho de 2024, entrevistamos o analista de dados do IBGE, José Reinaldo. Durante a conversa, foi perguntado sobre a divulgação de dados dos setores censitários referentes ao Censo de 2022 e coletadas informações acerca dos domicílios e de como os dados são apresentados no Censo. Essa entrevista foi fundamental para identificação dos setores censitários, que compõem a Vila Maranhão, conforme o IBGE no período intercensitário.

Foram realizados três (03) trabalhos de campo à Vila Maranhão, o primeiro ocorrido no dia 06 de junho de 2024, que teve como objetivo a coleta de imagens que serviram de base para a análise das empresas instaladas entre o Porto do Itaqui e a Vila Maranhão. Foram realizadas entrevistas, as primeiras em 09 de outubro de 2024, com a ex-presidente da associação de moradores da Vila Maranhão e os novos pretendentes à presidência da associação. Buscou-se, através dos relatos, entender o funcionamento da entidade, principalmente em relação com as empresas do entorno. Outras entrevistas ocorreram em 13 de novembro de 2024, desta vez com comerciantes formais do local. O objetivo foi entender se a relação de consumo dos moradores da localidade aumentou nos últimos anos e se, para os comerciantes, houve melhora no faturamento com a implantação das empresas nas proximidades. Para preservar a privacidade,

os nomes dos estabelecimentos e dos entrevistados não serão divulgados, conforme exigido pela Lei de Proteção de Dados.

A primeira etapa da pesquisa foi bibliográfica, onde foram levantados dados buscando publicações sobre o tema em periódicos, banco de teses e dissertações, revistas especializadas, utilizando palavras-chave, tais como: indicadores sociais, Vila Maranhão, relação cidade/porto, transformações causadas por portos, expansão dos portos e seus impactos, impactos em cidades portuárias, benefícios dos portos à comunidade local, objetivando o entendimento sobre o que já existe de produção acerca do tema proposto. Utilizamos trabalhos com autores que discorrem sobre a importância das análises de indicadores sociais, sendo excluídos trabalhos que tinham apenas foco econômico ou ambiental.

A etapa das imagens de satélite foi necessária para uma análise dos usos da terra no período intercensitário (2010-2022). Foi utilizado o método de classificação supervisionada do QGIS para a diferenciação da cobertura vegetal, áreas construídas, solo exposto e a presença de corpos hídricos, o que nos demonstrou as transformações pelas quais a área de estudo passou no intervalo de tempo sugerido. Foram utilizadas duas imagens de satélite, uma Landsat para o ano de 2010 e outra do satélite CBERS-2 para o ano de 2022. Realizamos a classificação das imagens utilizando o programa QGIS, um programa de análise espacial de dados geográficos, para uma melhor compreensão do cenário das mudanças e transformações ocorridas na área de estudo. Inicialmente, optou-se em fazer uma análise mais geral do uso e ocupação da área, sobretudo, para mapear as transformações que a área Itaquí-Bacanga, na qual a Vila Maranhão está inserida. Posteriormente, as mudanças na Vila Maranhão, foram identificadas a partir no número de setores censitários estabelecidos pelo IBGE.

Para a seleção dos indicadores sociais a qual estudamos, buscamos os dados disponíveis no site do IBGE e identificamos alguns que poderiam descrever a forma de vida da população residente na área de estudo, indicadores que demonstravam suas habitações, a composição social, o uso da água, a utilização de energia e os comportamentos do grupo social relativo a destinação de resíduos sólidos, afim de entender sua vivência.

Buscamos os dados secundários na base de dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), dados dos setores censitários do bairro Vila Maranhão, indicadores sociais de moradia, quantidade de moradores por residência, distribuição de água, coleta de resíduos sólidos, pirâmide etária e formas de abastecimento de energia, a fim de fazer uma análise no período de 2010, que serviu como ponto de partida. Em seguida, foi feita a análise

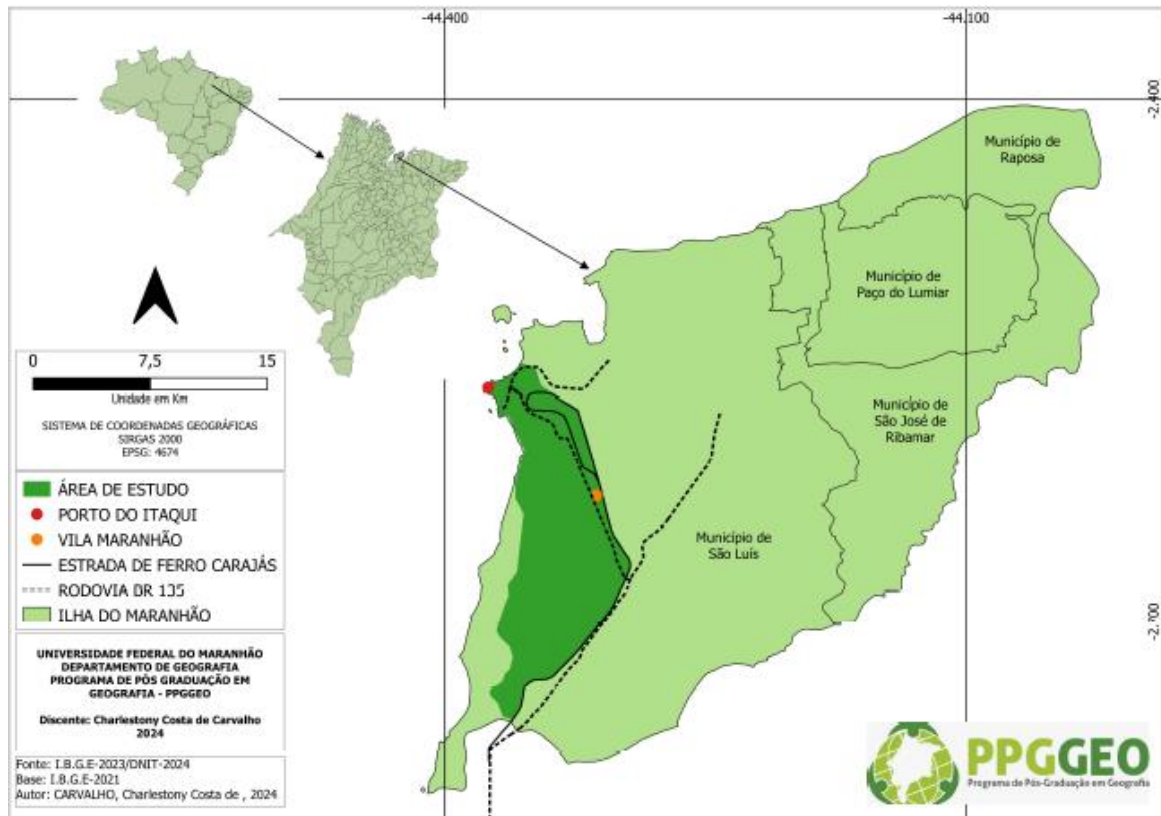
comparativa de dados secundários com o resultado do Censo de 2023, onde traçamos as diferenças encontradas no sentido de melhoria ou não dos dados anteriores, objetivo geral desse trabalho.

Finalizamos com a análise do conteúdo das entrevistas com os representantes da associação de moradores e comerciantes locais, com os objetivos já citados anteriormente, nos dando base para o entendimento de como os residentes locais observam as mudanças no seu território e se essas ocasionaram melhoria em suas vidas.

4 ÁREA DE ESTUDO

A área de estudo proposta para a pesquisa abrange a área oeste da Ilha do Maranhão, local hoje destinado no plano diretor 2006, da cidade de São Luís como área industrial, onde se encontram a Vila Maranhão e, em sua porção mais a noroeste o Porto do Itaqui, conforme demonstra a (Figura 1).

Figura 1 - Mapa de localização da área de estudo



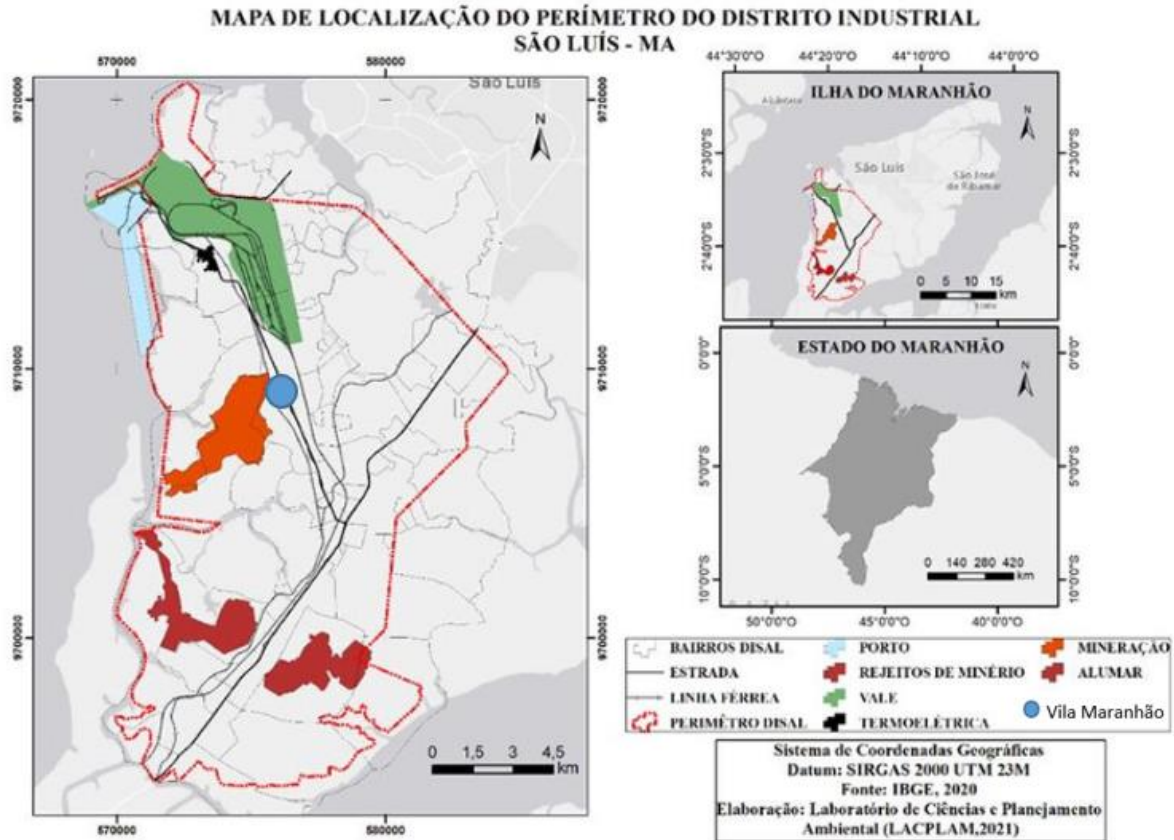
Fonte: Adaptado do IBGE/DENIT (2024)

A Figura 1, traz a localização espacial da área de estudo, mas uma questão deve ser mencionada, pois, nosso estudo se refere a análise dos indicadores sociais da comunidade Vila Maranhão e, esse polígono em verde escuro no mapa da ilha do Maranhão, apresenta uma dimensão maior, por compreendermos que há uma conjunção de fatores sobre a dinâmica urbana dessa área que também devem ser, para uma análise mais criteriosa, das transformações socioespaciais ocorridas no entorno da comunidade, objeto de estudo.

Trazemos logo a seguir na (Figura 2), demonstrando o perímetro do Distrito Industrial do município de São Luís (DISAL), a qual o polígono proposto para a análise se encontra e se justapõe as dinâmicas entre DISAL e Porto do Itaqui. Sobretudo, para

caracterizar que a Vila Maranhão, representada pelo círculo azul ao centro do mapa, está inserida na complexidade da dinâmica econômica da capital maranhense.

Figura 2 – Mapa de localização do Distrito Industrial de São Luís



Fonte: Lacplam (2021)

Consideramos, pois, que mudanças estruturais ocorreram naquele território e trouxeram alterações na organização espacial, consideradas irremediáveis, que se iniciam na mudança da forma de uso da terra, antes uma relação agrária e posteriormente, a implantação de plantas industriais que mudaram a forma de vida da comunidade estudada.

5 RELAÇÃO PORTO CIDADE

Vamos considerar para esta discussão a chamada relação Porto/Cidade, pois entendemos que nas cidades portuárias o Porto e a Cidade formam um sistema que varia sob as influências das dinâmicas produtivas, sociais, tecnológicas e urbanas. As mudanças nas estruturas/infraestruturas implicam modificações do espaço urbano; o crescimento urbano gera uma nova condição da cidade com a presença do porto.

Hoyle (1989) utiliza o termo “interface cidade-porto”, que passa a ser aceito pela comunidade portuária e explicaria os impactos das mudanças espaciais e funcionais nas cidades portuárias. Não podemos deixar de destacar que, dentro dos imperativos globais, há uma certa predeterminação dos comportamentos portuários, e estes são conduzidos por lógicas homogeneizadoras, sendo identificadas nas dinâmicas em nível das localidades.

Em países periféricos, como o Brasil, as instalações portuárias desempenhavam objetivos geopolíticos e geoeconômicos da potência colonial. As cidades portuárias serviam a uma função central no processo de conquista e controle dos territórios (Droulers, 2001). Estas cidades também serviam como elo privilegiado de interações espaciais que marcaram sua inserção nas redes do capitalismo mercantil.

A partir da década de 1970, o processo de globalização mais acentuado produziu uma reestruturação do espaço econômico mundial; desta forma, os centros produtivos são interconectados por redes multiescalares de logística (Monié, 2011; Velts, 2002).

5.1 A relação porto/cidade em uma perspectiva histórica

Segundo Manuel Castells (1983), o espaço urbano é estruturado, ou seja, ele não está organizado ao acaso, e os processos sociais que se ligam a ele exprimem, ao especificá-los, os determinismos de cada tipo e período da organização social. Percebemos assim que as mudanças ocorridas nas cidades portuárias não são mera situação do acaso, são, na realidade, demandas reclamadas pela sociedade e economia em um determinado momento histórico, sendo acúmulos de tempo histórico associados a contextos sociais, que podem ser demandas locais, nacionais e mesmo mundiais.

Dessa forma, Castells (1993, p.195), afirma:

[...] o sistema ideológico organiza o espaço marcando-o com uma rede de signos, cujos significantes são constituídos de formas espaciais e os significados, de

conteúdos ideológicos, cuja eficácia deve ser reconstruída por seus efeitos sobre a estrutura social no seu conjunto.

A partir dessa compreensão, há a possibilidade de se perceber a natureza conflituosa estabelecida nos espaços urbanos. Ou seja, em cada tempo, as forças hegemônicas incorporam nas cidades suas estruturas consideradas importantes para que sejam atendidas suas necessidades a cada momento histórico específico. Essas estruturas são consideradas fundamentais para a dinâmica do capital, mas podem se tornar indesejadas para a sociedade civil alocada em determinados espaços urbanos.

Nesse contexto, temos que suscitar o debate sobre essas estruturas dentro do tecido urbano, como os portos, e como eles são capazes de desenvolver determinados espaços. No entanto, não podemos deixar de lado os incômodos trazidos por tais estruturas, sobretudo, nas relações sociais contidas nos espaços e áreas adjacentes. Não podemos deixar de destacar que a relação das cidades com os portos não é simples, e que existem conflitos territoriais. Esses conflitos não se apresentam da mesma forma e nem com a mesma intensidade em todos os lugares. Por exemplo, as relações tendem a ser mais conflituosas quando os portos se localizam em regiões mais centrais da cidade.

Somando-se a isso faz-se necessário a compreensão de como os portos sempre participaram como atores privilegiados na reprodução do modo de produção capitalista, por causa de sua natureza: entrepostos para o transporte de mercadorias e como terminais de passageiros. Mas, adquire uma maior relevância com o advento do capitalismo, pela necessidade do transporte e da logística das mercadorias.

A aproximação das fontes produtoras aos mercados consumidores é uma de suas principais funções, nesse sentido trazemos a relevância da contribuição de Harvey (2005, p. 48): “O modo capitalista de produção fomenta a produção de formas baratas e rápidas de comunicação e transporte, para que o produto direto possa ser realizado em mercados distantes e em grandes quantidades [...]”.

Mercados emergentes como o Brasil, que desde os tempos coloniais sempre privilegiaram os portos, que proporcionavam o contato social e econômico com o mercado europeu. Diante dessa afirmação buscamos a contribuição do geógrafo Milton Santos (2008), quando trata da frágil hierarquia das cidades coloniais e o status adquirido pelas cidades portuárias do Brasil colonial.

Em alguns países, como o Brasil, no decorrer da história, diversas regiões responderam as demandas dos países europeus, através da implantação de culturas de exportação e da criação de cidades-portos que se tornaram importantes. Isso permitiu a formação de sistemas espaciais isolados, diretamente ligados ao exterior, por intermédio da cidade principal, centro de exportação e importação [...] (Santos, 2008. p. 288).

Os portos sempre foram associados ao progresso das regiões em que se inseriam, em escala local e regional. Cidades como Rio de Janeiro, Recife, Santos, Salvador, dentre outras, desempenharam papéis importantes no desenvolvimento regional, contribuindo assim para a formação do Brasil Colônia. Dessa forma, a cidade portuária assumia uma relevância considerável e representava signos de dominação colonial, pois, nesse determinado período histórico, era a forma de comunicação e escoamento da produção entre colônia e metrópole.

Os portos tinham uma relação estreita e relacionada a algum ciclo econômico, constituindo sistemas interdependentes destes terminais, as chamadas hinterlândias, formando uma trajetória ascendente da economia chamada, economia de arquipélago, pois levava traços de modernização e progresso a essas cidades, pois o porto era considerado o símbolo mais expressivo do tecido urbano. Moiné e Vasconvelos (2012, p. 2) declaram:

A centralidade das cidades marítimas foi historicamente relacionada a sua inserção em redes comerciais que, a partir dos séculos XVII e XVIII, adquiriram uma dimensão mundial [...] O comando exercido sobre sistemas de trocas de médio e longo alcance espacial, a concentração de funções manufatureiras, financeiras e de negócio e o desenvolvimento de atividades relacionadas à economia marítima e portuária produziram uma urbanidade própria às cidades-porto [...], a expansão das atividades portuárias participava intensamente dos desenvolvimentos urbanos e vice-versa.

Considerando o Brasil, tratamos como a primeira grande incursão e reestruturação de áreas portuárias, cita-se o caso do Rio de Janeiro, onde políticas de embelezamento foram incluídas em seu projeto ainda na década de 1910, incluíram a ampliação das avenidas que faziam a ligação ao porto, como a Av. Rio Branco e demonstra menções da centralidade do porto nessas mudanças.

As obras de melhoramento do porto eram vistas, portanto, como a “base do sistema”, devendo, além do “saneamento”, aumentar o “comércio”, a “arrecadação das nossas rendas” e as “condições de trabalho”, maneira como se refere à necessidade de resgatar a imagem da cidade, para ampliar a captação de mão-de-obra imigrante. [...] O projeto de revigoração do porto expressou a visão urbanística de seus mentores. [...] (Azevedo, 2003, p. 42).

Castells (1993) comenta sobre o papel de signos dentro dos contextos históricos ali inseridos, promovendo a compreensão acerca da convivência pacífica das cidades e seus portos

e da transição entre relações que aos poucos são tensionadas nos últimos anos. O papel desempenhado pelos portos passa a ser disputado por um conjunto de outras atividades econômicas de mesma ou maior importância para as cidades.

Apesar de haver episódios de tensão entre as atividades das cidades e as operações portuárias, não podemos pontuar como esporádicas, pois, as atividades em um porto são constantes, muitas ocorrendo durante as 24 horas do dia, dessa forma em alguns momentos essa relação se torna crítica. Como já ocorreu em Santos-SP, com a necessidade de expansão da área portuária, devido a implementação de cargas containerizadas, que exige mais espaço de armazenagem; Cubatão-SP, desastres ambientais, como o incêndio ocorrido em 2015, em terminal da ultragargo, que causou contaminação das águas e do solo, além do impedimento de pescadores locais a ter acesso a suas áreas de pesca; Paranaguá-PR, como o conflito travado com uma comunidade tradicional, que data de sua formação no sec. XIX e é composta por 40 famílias e que tem seu acesso somente por mar e por algumas trilhas, vem sofrendo com a pressão das atividades portuárias, também no Porto do Itaquí, com a ocupação por empresas nas áreas próximas às comunidades tradicionais, o que deixa claro que nem sempre a situação é harmônica.

6 DINAMICA URBANA NA AREA DO DISAL NA ILHA DO MARANHÃO

A parte sudoeste e sul da Ilha do Maranhão, antes da construção da Barragem do Bacanga, nos anos de 1960, apresentava características rurais. Essas áreas eram, e ainda são, ocupadas por comunidades tradicionais, cuja base de sustento é a agricultura familiar, a coleta de alimentos em áreas de manguezal e a criação de animais.

A Barragem do Bacanga, que sobrepõe o rio Bacanga, teve suas obras iniciadas em 1968 e após algumas interrupções, foi concluída em 1973, como podemos observar na (Figura 3). Um dos principais objetivos da barragem foi a ligação rodoviária entre São Luís e o Porto do Itaqui, reduzindo a distância entre o município e o Porto de 36 km para apenas 9 km após sua conclusão. Além disso, buscava promover o saneamento de áreas a montante do barramento e favorecer a ocupação imobiliária na área conhecida como Itaqui/Bacanga, em decorrência do crescimento da cidade (IBGE, 2024).

Figura 3 – Foto do início da construção da Barragem do Bacanga



Fonte: Acervo Mavam (1968)

Ainda segundo o IBGE (2024), houve também em seu projeto a pretensão de que o barramento do rio Bacanga poderia ser utilizado para a produção de energia elétrica, pois o barramento proporcionava a possibilidade de aproveitamento energético das marés, objetivo

nunca alcançado, pois os equipamentos para a produção de energia elétrica nunca foram instalados.

Após a construção da barragem, houve a ocupação do entorno do reservatório. Com o controle do nível das marés em uma cota de 2,5 metros, as áreas mais baixas deixaram de ser alagadas, o que proporcionou a ocupação humana. Bairros como Sá Viana, Jambeiro e Vila Embratel puderam ter suas áreas expandidas até a margem do reservatório. Porém, em alguns momentos, problemas ocorridos com as comportas dessa barragem, nos anos de 2010 e 2014, noticiados por emissoras locais, resultaram em inundações nesses bairros. Além disso, ocorreram fatos como a mortandade de peixes e a eutrofização da água em alguns episódios.

De fato, a Barragem do Bacanga serviu e ainda serve como ligação entre as áreas centrais da capital do estado e a área Itaqui/Bacanga, associada à lógica de acumulação capitalista, que visava à implantação de grandes empreendimentos e projetos industriais nessa área, além de lutas pelo uso e ocupação do solo, associados ao discurso desenvolvimentista assumido pelo então governador do Maranhão, José Sarney, no final da década de 1960.

Hoje, nos deparamos com os resultados desse processo socioeconômico e político, que já se anunciava nos anos de 1970 e 1980, e que contribuíram significativamente para o aumento das desigualdades na cidade de São Luís. Podemos assim elencar pontos que refletem essa realidade: a expropriação de terras e as lutas das comunidades tradicionais pelo direito ao seu modo de vida, como o Cajueiro, Rio dos Cachorros, Taim e Vila Maranhão.

Ressaltamos que a Barragem serve primeiramente como ligação, mas o projeto era bem mais abrangente. Na área Itaqui/Bacanga, se instalaram, no final dos anos 1970 e início dos anos 1980, grandes empreendimentos como a Vale, o Porto do Itaqui e o Porto da Ponta da Madeira, dentre outros, que hoje tomaram proporções gigantescas, pressionando ainda mais as comunidades em seu entorno. Além disso, a população do núcleo industrial da Grande Ilha, que antes contava com pouco mais de 200 habitantes, em 2010 já possuía aproximadamente 250 mil habitantes (IBGE, 2010).

As comunidades tradicionais, diante do crescimento industrial e portuário, ainda lutam pela manutenção de seu modo de vida original, que é anterior a tais empreendimentos. Essas comunidades, que ocupam a localidade muitas vezes sem a titularidade da terra, têm seu modo de vida relacionado ao extrativismo, à agricultura familiar, à pesca, e antes da construção do Porto do Itaqui, primeiro grande empreendimento da área, já mantinham uma relação com o território.

Destacamos que comunidades tradicionais e povos originários são classificadas enquanto:

[...] grupos culturalmente diferenciados e que se reconhecem como tais, que possuem formas próprias de organização social, que ocupam e usam territórios e recursos naturais como condição para sua reprodução cultural, social, religiosa, ancestral e econômica, utilizando conhecimentos, inovações e práticas gerados e transmitidos pela tradição (Brasil, 2007, art. 3, I).

Portanto, se enquadram nessa categoria extrativistas, ribeirinhos, caboclos, pomeranos, quilombolas, povos indígenas, comunidades tradicionais de matriz africana, dentre outros (Brasil, 2007).

O território é usado como fundamento do trabalho, do lugar da residência, das trocas materiais e espirituais e do exercício da vida (Santos, 1999). Na defesa de seus territórios, os conflitos são inevitáveis, gerando mais pressão na relação Porto/Cidade.

A Vila Maranhão, com acesso pelo ramal da BR-135, que inicia nas proximidades da penitenciária de Pedrinhas e finaliza na barragem do Bacanga, cortando toda a área Itaqui-Bacanga. Sua ocupação tem início no século XIX, com relato feito pelo Pároco da Igreja São Joaquim do Bacanga, uma das mais antigas da capital e tombada pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional). A ocupação, que de acordo com Otoni (2005) e Viana (2015), se consolida em meados do século XX, foi resultado do grande êxodo rural ocorrido no Maranhão nos anos 1950.

Esse movimento populacional, proveniente do interior do estado, gerou uma demanda por empregos na capital, que não estava preparada para absorver essas pessoas, forçando-as a procurar áreas mais afastadas do centro urbano para se estabelecer, exatamente nas áreas rurais da ilha. Buscavam localidades onde houvesse um curso d'água com condições propícias para a agricultura (Viana, 2015).

Ou seja, fica claro que essa área foi transformada em função dos grandes empreendimentos como Alumar e Vale, sendo que tudo isso ocorreu antes de a cidade ter um Plano Diretor. O primeiro Plano Diretor foi elaborado em 1975, juntamente com seu respectivo Código de Zoneamento (Lei nº 2.155). Segundo o professor Luiz Eduardo Neves dos Santos:

Tal legislação se fazia necessária por dois motivos principais: 1. Preparar o espaço do município para receber os investimentos do Programa Grande Carajás e do Porto do Itaqui; 2. Ordenar e controlar a expansão populacional e urbana pelo uso adequado da terra com a criação de um sistema viário maior, em consequência do incremento de muitos conjuntos habitacionais via recursos do Sistema Financeiro

de Habitação, Banco Nacional de Habitação (BNH) e o Banco do Nordeste (BNB) (Santos, 2022, p. 105).

De acordo com Santos (2022), as zonas industriais foram destinadas, praticamente todas, ao sudoeste e ao sul do município, vislumbrando a área portuária, que se consolidaria na década de 1980, com a implantação da Vale, que na época era estatal e se denominava Companhia Vale do Rio Doce, e a Alumar, Alumínios do Maranhão.

Nos anos 1990, várias cidades pelo Brasil implementaram seus Planos Diretores, conhecidos como integrados, estabelecendo princípios de organização territorial. São Luís não foi diferente. Em 1992, foi aprovado um novo Plano Diretor para o município, que estabelecia novas regras para o ordenamento urbano e citava, em seu art. 8º, “a melhoria da qualidade de vida na cidade e a redução das desigualdades”, e no art. 10, “a preservação dos recursos naturais do sítio urbano”, entre outros.

Em 2006, após a revisão do Plano Diretor de São Luís, essa área sofreu alterações significativas nos usos da terra, oficializadas nesse documento. Áreas antes destinadas ao uso rural passaram a ter status de área industrial, o que mudou por completo as feições da então área rural.

Com a consolidação da área portuária e a expansão das empresas que utilizam o modal portuário de exportação, as transformações se acentuaram. Um grande corredor logístico passou a cortar a área, ainda de forma discreta, em pista simples, mas, nos anos de 2010, foi feita a duplicação do acesso ao Porto do Itaqui. De acordo com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DENIT), foram investidos 65 milhões de reais nessa obra, recursos provenientes do PAC (Plano de Aceleração do Crescimento) (Denit, 2010).

Havia uma reclamação dos usuários e de empresas que atuam na área de influência do Porto do Itaqui e do distrito industrial. Assim, a duplicação trouxe mais segurança no transporte dessa via, ao mesmo tempo em que abriu condições para a instalação de grandes plantas industriais nesse espaço, como demonstra a (Figura 4).

Figura 4- Imagem da duplicação da Br 135, acesso ao Porto do Itaqui



Fonte: Denit (2010)

Com a aprovação do plano diretor em 2006, o Conselho da Cidade de São Luís (CONCID), órgão constituído pelo poder público municipal e estadual e seguimentos da sociedade civil organizada, referenda um novo projeto para a cidade, que vem a influenciar não somente a vida das pessoas que residem na cidade, mas a produz efeitos sobre toda a Ilha do Maranhão.

Efeitos estes que mudam a formatação do uso e ocupação da terra e uma das maiores mudanças foi a ampliação do perímetro urbano em cerca de 40% sobre áreas anteriormente rurais, tendo como um dos principais “avanços” a expansão de rodovias, ferrovias, áreas destinadas a imobiliárias e usos industriais, ao passo que produz mudanças em regiões já consolidadas durante anos com práticas rurais na parte sul, centro e oeste do município.

Estas novas delimitações não podem ser descritas em somente linhas imaginárias contendo separações entre campo e cidade, pois simplesmente uma expansão das áreas não vai mudar por si só as práticas que ali já ocorrem há muito tempo, podendo trazer prejuízos socioambientais enormes para as atividades agropecuárias que ali se desenvolveram, sobretudo, para as comunidades que já existiam antes dos grandes empreendimentos.

O avanço do perímetro considerado urbano sobre áreas rurais do município, foi determinante para a transformações da área de estudo, pois em 2006, os usos anteriormente rurais passam a dar espaço para a expansão imobiliária, desmatamento de áreas antes vegetadas e por sua vez abre a região oeste da ilha para a implantação de indústrias, armazém e grandes empresas ligadas a exportação/importação de mercadorias.

Mudar a destinação de determinadas áreas da cidade pressupõe a criação de infraestrutura e serviços para que possam ser supridas as necessidades de atividades concentradas, bem diversificadas e complexas, que antes não faziam parte do contexto, pois, estas novas destinações do uso do solo urbano, podem trazer prejuízos como a implementação do transporte de mercadorias, produção e descarte de resíduos sólidos resultantes dos novos usos ali atribuídos.

6.1 Legislação Urbana para Uso e Ocupação em São Luís

O Plano Diretor de São Luís foi instituído pela Lei nº 4.669, de 11 de outubro de 2006, com o objetivo, entre outras coisas, de “controlar a expansão do perímetro urbano do município, assegurar condições socioambientais da área rural e a permanência das comunidades centenárias e suas práticas produtivas e culturais ligadas à terra e ao mar” (São Luís, 2006).

Diante disso, percebe-se que, uma vez instituída em lei a permanência e a manutenção das práticas das comunidades ali existentes, essas deveriam ser asseguradas. Contudo, infelizmente, isso não ocorre na prática. As novas propostas de revisão desse plano surgem precisamente para que situações contrárias à lei inicial possam ser revistas.

A revisão do plano deveria ter sido realizada até 11 de outubro de 2016, conforme descreve o inciso 3 do artigo 40 do Estatuto da Cidade. Assim, em 2015, o Presidente do Instituto da Cidade publicou o Edital de Convocação de Audiências Públicas nº 01/2015, com o intuito de realizar 15 (quinze) audiências públicas para discutir possíveis alterações no Plano Diretor. Essas audiências deveriam ter ocorrido entre 21 de julho e 22 de agosto de 2015. No entanto, das audiências propostas, apenas 13 foram realizadas, e com baixa participação popular (Burnett; Santos; Zagallo, 2020).

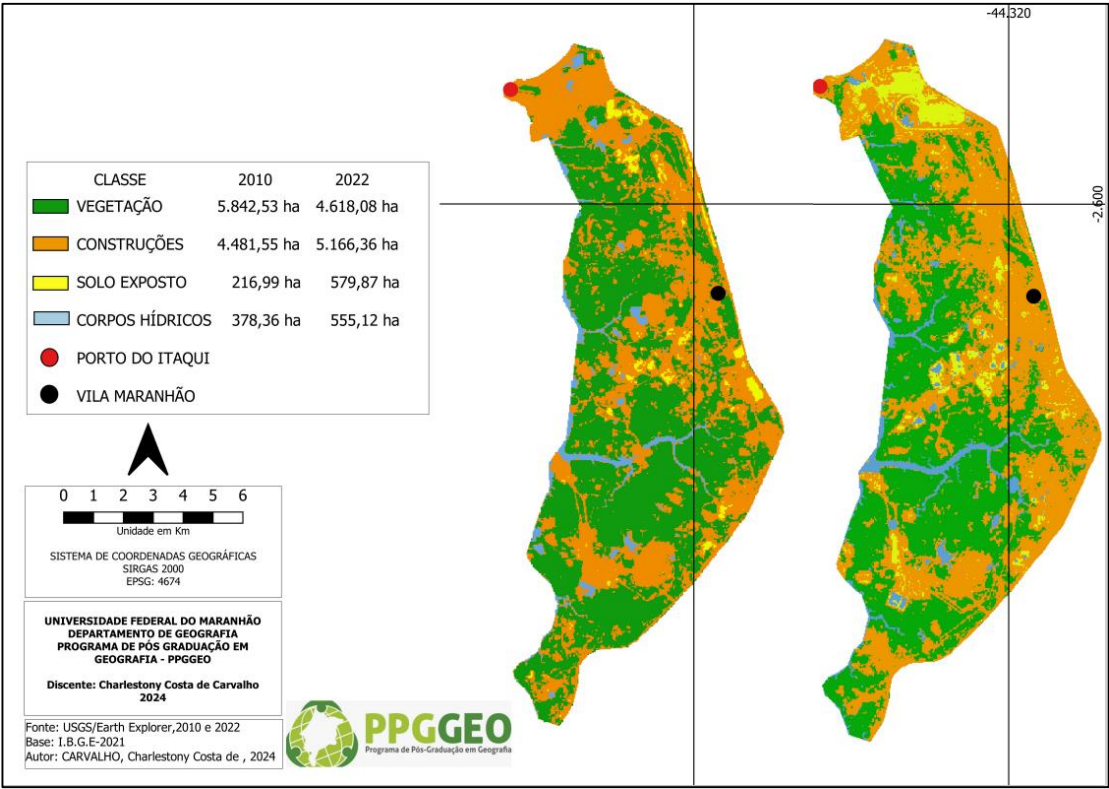
Durante as audiências públicas, surgiram vários questionamentos sobre a divulgação do edital de convocação, o que ajudou a explicar a baixa participação popular. Também houve questionamentos sobre a revisão simultânea do Plano Diretor e da Lei do Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano e Rural (Burnett; Santos; Zagallo, 2020).

Diante disso, a 1ª Promotoria de Justiça, presente nas audiências, solicitou o desmembramento dos processos de revisão simultânea das duas leis. Assim, seria feita, inicialmente, a revisão do Plano Diretor, e, posteriormente, a revisão do restante da legislação urbana. O Ministério Público Estadual acatou essa proposta (Burnett; Santos; Zagallo, 2020).

Com a recomendação do Ministério Público acolhida, em 2017 iniciou-se um processo de revisão apenas do Plano Diretor, que foi proposto em 2019. Uma das principais mudanças foi a redução da área rural em 41%, de 20.820 ha para 12.127 ha. Mais de 8.000 há passariam a ser classificados como área urbana.

Mostramos detalhadamente na (Figura 05) os usos da terra na parte sudoeste e sul da Ilha do Maranhão entre os anos de 2010 e 2022, conhecida como área Itaqui-Bacanga, onde se insere a Vila Maranhão. Este recorte será analisado, pois, como descrito anteriormente, a área dos usos analisados é maior que a área da comunidade, mas isso se faz necessário para o entendimento da dinâmica ocorrida na região.

Figura 5 – Transformações no uso da terra, área Itaqui-Bacanga, entre os anos de 2010 e 2022



Fonte: Carvalho (2024)

Assim teríamos um espraiamento da mancha urbana de São Luís, intensificando-se também a atividade industrial na ilha, pois se disponibilizaria mais áreas para a ampliação do Distrito Industrial. No quadro 01 apresentamos as áreas medidas no QGIS, em imagens de satélite nos anos de 2010 e 2022.

Quadro 1- Comparativo das transformações ocorridas no entorno da Vila Maranhão entre os anos de 2010 e 2022

ANO	CONSTRUÇÕES	VEGETAÇÃO	SOLO EXPOSTO	CORPOS HÍDRICOS
2010	4.481,55 ha	5.842,53 ha	216,99 ha	378,36 há
2022	5.166,36 ha	4.618,08 ha	579,87 ha	555,12 há
DIFERENÇA	684,81 há	1.224,45 ha	362,88 ha	176,76 há

Fonte: Carvalho (2024)

É notória as diferenças que os modelos nos apresentam. A área estudada passa por diversas alterações em suas feições e as mudanças implementadas pelo Plano Diretor da Cidade de São Luís, abriram a possibilidade de novos usos da terra. Consequentemente, a evolução dos usos e ocupações foi diversificada, trazendo diferenças que as representações cartográficas demonstram.

As alterações proporcionadas pela ocupação humana passam por transformações, como o aumento de 684,81 há no entorno da Vila Maranhão, representando um incremento de 14,47% no período avaliado. Os novos usos foram provocados pelo oferecimento das áreas a novos empreendimentos imobiliários, voltados para condomínios populares e habitação para pessoas de baixa renda, reproduzindo a lógica observada nos grandes centros urbanos. Ao mesmo tempo, em que há uma segregação socioespacial da população, há a implementação de áreas industriais no local analisado, como grandes empresas relacionadas ao transporte de mercadorias, uma termoelétrica, indústrias de manipulação de fertilizantes, produção de cimento, além da abertura de novos postos de combustível para suprir a demanda, e áreas destinadas exclusivamente para estacionamento de carretas. Essas empresas se fixaram na área, impulsionadas pelo novo e melhor acesso aos portos da cidade.

Consequentemente a esses novos usos, temos também uma perda considerável de área vegetada. O desmatamento da área em questão abre espaço para novas construções, mas há outro fenômeno presente na região estudada: empresas de extração de minerais, como laterita,

areia e barro (argila), usados na construção civil, uma atividade que cresce e demanda materiais para sua expansão, principalmente pela construção de novos empreendimentos na cidade.

Esse desmatamento resultou em uma perda de 1.224,45 ha de área vegetada no período, representando um desmatamento de 20,95% em relação à área medida nos anos de 2010. Como consequência, há uma maior probabilidade de áreas com erosão, pois a perda da cobertura vegetal acelera processos de escorregamento de massa e assoreamento de corpos hídricos, além de aumentar a sensação de calor; ou seja, alteração no microclima.

Em relação aos parâmetros das medições anteriores, apresentamos o solo exposto. Os usos relacionados à área construída e à perda de vegetação, demonstrados nos modelos, indicam um aumento das áreas de solo exposto. Em 2010, tínhamos 216,99 ha, e em 2022, esse número aumentou para 579,87 ha de área sem construção e sem vegetação, representando um aumento de 167,23% em relação a 2010. Esse resultado é provavelmente devido ao crescimento das áreas desmatadas para implantação de novos empreendimentos industriais ou à retirada da vegetação para construções de novas moradias, ainda não ocupadas (não construídas).

O solo exposto, juntamente com o crescimento das áreas impermeabilizadas e a perda de vegetação, representa as alterações sofridas na área. Os impactos são de ordem espacial, mas trazem consequências socioambientais consideráveis, como aumento da temperatura, perda de solo pelo escoamento superficial, assoreamento de corpos hídricos, e outros efeitos relacionados às mudanças nos usos dessas áreas.

Quando tratamos dos corpos hídricos, também observamos um aumento significativo nas áreas ocupadas por esses corpos, que pode ser explicado pelo momento da coleta das imagens. Como se trata de uma região costeira, a amplitude de marés é um fator importante, resultando numa diferença de 176 ha nas áreas ocupadas por esses corpos d'água entre 2010 e 2022.

7 O PORTO DO ITAQUI NO CONTEXTO DA ÁREA ITAQUI-BACANGA

Ao tratar dos indicadores sociais relacionados ao crescimento do número de importações e exportações ligadas ao fenômeno "PORTO", e os impactos dessa dinâmica econômica nos indicadores sociais da Vila Maranhão, vale a pena iniciar nosso referencial com autores que discutem a construção de indicadores sociais, o que são indicadores, onde surgiram e para que servem.

Um Indicador Social, de forma geral, é uma medida quantitativa dotada de um significado social, utilizada para substituir, quantificar ou operacionalizar um conceito social abstrato, com interesse teórico ou pragmático. Trata-se de um recurso metodológico que informa algo sobre a realidade social e até sobre mudanças que ocorrem em uma determinada sociedade (Jannuzi, 2021).

O termo "Indicadores Sociais" apareceu pela primeira vez na literatura oficial na década de 1960. Segundo Altman (1981), eventos históricos importantes marcaram esse período, como o assassinato do presidente Kennedy e a Guerra do Vietnã. Conforme Altman (1981, p. 189), a maioria dos estudos teóricos e empíricos sobre as mudanças sociais estava voltada para o problema da modernização e do desenvolvimento industrial. Para o autor, a origem dos Indicadores Sociais está vinculada à teoria sociológica da "Modernização", que é uma adaptação do "Funcionalismo" norte-americano. Para Megale (1976, p. 669), “[...] numa visão funcionalista, os indicadores sociais são elementos de promoção ou afirmação do sistema, sem atingir a estrutura do mesmo”.

Tratando-se de indicadores sociais, duas obras se destacam como marco de referência: "The Annals", uma coletânea com 21 artigos publicados em 1967, e "Toward a Social Report", lançado em 1969, que vincula os indicadores sociais à temática do planejamento governamental (Altman, 1981; Indic. Soc., 1979).

Com a ligação entre indicadores sociais e planejamento, surge uma demanda considerável na construção desses indicadores, o que rompe as fronteiras norte-americanas para o desenvolvimento do tema. De acordo com Costa (1975, p. 23), “[...] a atividade do cientista social e do planejador está sempre ligada a um sistema de valores [...]”, e esses valores é que irão determinar o que se planeja e para quem. Existem diversos organismos mundiais dedicados ao estudo de indicadores sociais, como a Organização das Nações Unidas (ONU), a

Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) e a Comunidade Econômica Europeia (CEE).

No Brasil, o uso de indicadores sociais para o planejamento começou em 1975. Nos anos 1970, o crescimento econômico brasileiro foi significativo, mas não melhorou a distribuição de renda nem diminuiu a pobreza extrema. Segundo Oliveira (1985), no Brasil ocorreu a regulação keynesiana, mas sem direitos sociais, o que representou uma forma distinta de crescimento em comparação com os países mais avançados. Oliveira também ressalta que no Brasil foi identificado o "Estado de Mal-estar Social", onde o crescimento econômico ocorreu sem a contrapartida de participação nos benefícios sociais.

Ainda no Brasil, no que diz respeito à abrangência temática e à possibilidade de desagregação espacial, a principal fonte de informações para a construção de indicadores municipais é o Censo Demográfico, realizado a cada 10 anos (Hakkert, 1996). O último Censo foi realizado em 2022, gerando uma defasagem de 12 anos em relação à última coleta de dados, em 2010.

De acordo com a destinação, os indicadores sociais podem ser classificados. A classificação mais comum divide-os segundo a área temática da realidade social a que se referem, como indicadores de saúde, educação, mercado de trabalho, demografia, habitação, infraestrutura urbana, renda e desigualdade, entre outros. Existem ainda outras classificações, como indicadores socioeconômicos, de condições de vida, de qualidade de vida, desenvolvimento humano ou indicadores ambientais (N. Unidas, 1988).

Nesse sentido, mostramos na (Figura 6) os setores censitários estudados e a importância dos indicadores sociais como instrumentos fundamentais para o monitoramento e a revisão da dinâmica urbana e dos cenários socioeconômicos de determinadas áreas, como é o caso da Vila Maranhão.

Observamos que a quantidade de setores censitários aumentou entre a pesquisa de 2010 e 2022. Em 2010, o IBGE apresentou sua pesquisa em 4 áreas definidas, e em 2022 ampliou para 6, devido ao crescimento populacional e à ampliação da área ocupada pela Vila Maranhão.

Na (Figura 6) apresentamos a localização espacial dos setores censitários analisados. Trata-se de 2 imagens de satélite, com a área de estudo em branco, demonstrando o aumento da mancha urbana da Vila Maranhão nos anos pesquisados. O polígono que representa a área maior, é uma parte do Disal de São Luís e abriga as comunidades tradicionais, que buscam a

reprodução de seu modo de vida. Nessa área, ocorreu a maior transformação no uso da terra, antes rural e agora industrial.

Figura 6- Mapa dos setores censitários da Vila Maranhão 2010 e 2022



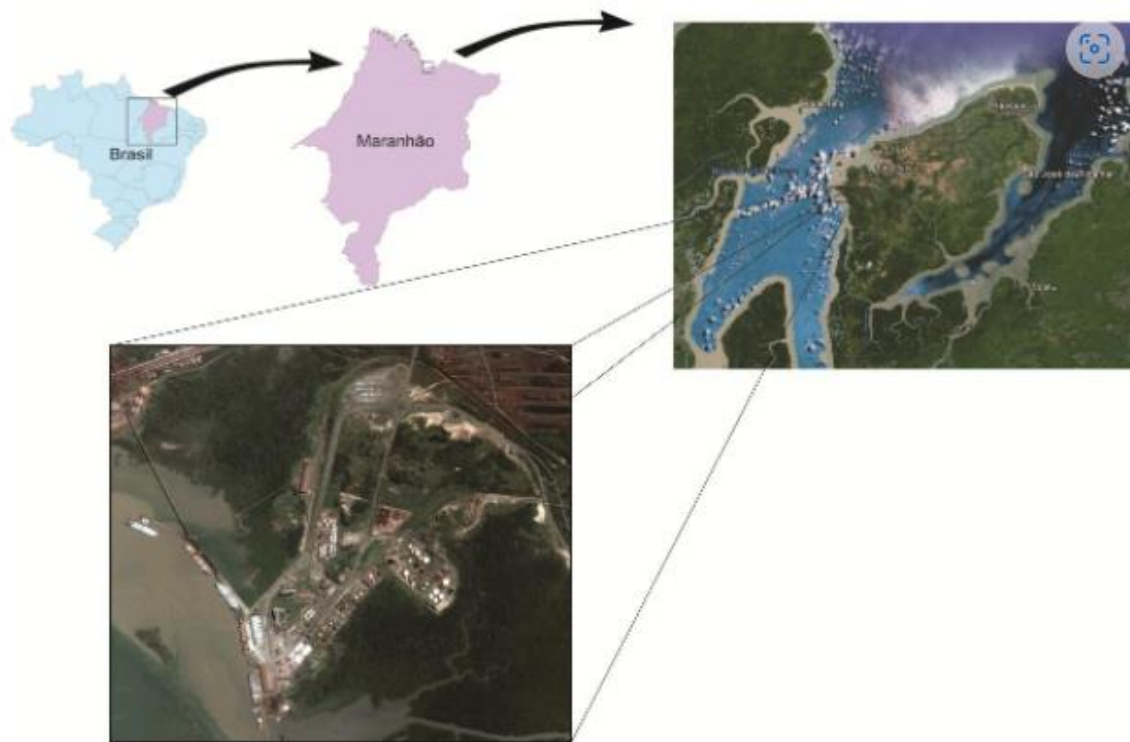
Fonte: Carvalho (2024)

7.1 Porto do Itaqui sua expansão e os circuitos da economia

A poligonal do Porto do Itaqui tem seus limites com o distrito industrial e, se localiza a oeste da Ilha do Maranhão, na baía de São Marcos no município de São Luís, a cerca de 11 km do centro da cidade, tem como área cerca de 5 100 000 m², entre os paralelos 02° 34' Sul e 02° 36' Sul e meridianos 44° 21' Oeste e 44° 24' Oeste, (EMAP, 2024).

Na (Figura 7), apresentamos o MAPA de localização do porto produzido e disponível no sitio da Emap (Empresa Maranhense de Administração Portuária).

Figura 7 - localização do Porto do Itaqui



Fonte: EMAP (2024)

Um porto público que junto com o Porto Ponta da Madeira (terminal da Vale para embarque de ferro) e Terminal da Alumar, formam o maior complexo portuário da América Latina, com posição geográfica privilegiada, devido a sua proximidade com mercados norte americano e europeu, dispõe de condições para movimentação de grandes volumes de carga (EMAP, 2024).

Possui ligação com importantes ferrovias no Brasil, além de possuir conexão ferroviária única que o consolida como principal corredor logístico do centro-norte do país, estratégico para distribuição de combustíveis, graneis minerais e agrícolas e também celulose, a conexão ferroviária e interligada com a Ferrovias transnordestina e à estrada de ferro Carajás, podendo chegar até o porto de Santos em São Paulo (EMAP, 2024).

Na (Figura 8), demonstramos a estrutura atual das instalações do Porto do Itaqui.

Figura 8 – Foto aérea das instalações atuais do Porto do Itaquí



Fonte: Emap (2024)

De acordo com a EMAP, no ano de 1972, foram concluídos dois berços de atracação, o de nº 101 e 102, que deram início às operações portuárias. Em 1976, outro berço foi entregue, com a denominação de Berço 103. Houve uma ampliação já no ano de 1994, com a inauguração dos Berços 104 e 105. Posteriormente, em 1999, ocorreu mais uma ampliação, com a entrega dos Berços 106 e 107. Em dezembro de 2012, foi inaugurado o Berço 100, e no ano de 2017, foi entregue o Berço 108. Já em 2022, mais um berço foi entregue, o de nº 99, demonstrando a ampliação e a capacidade de movimentação de cargas ao longo de sua existência (EMAP, 2024). Como demonstramos na Figura 9.

Figura 9- localização dos Berços de Atracação do Porto do Itaqui.



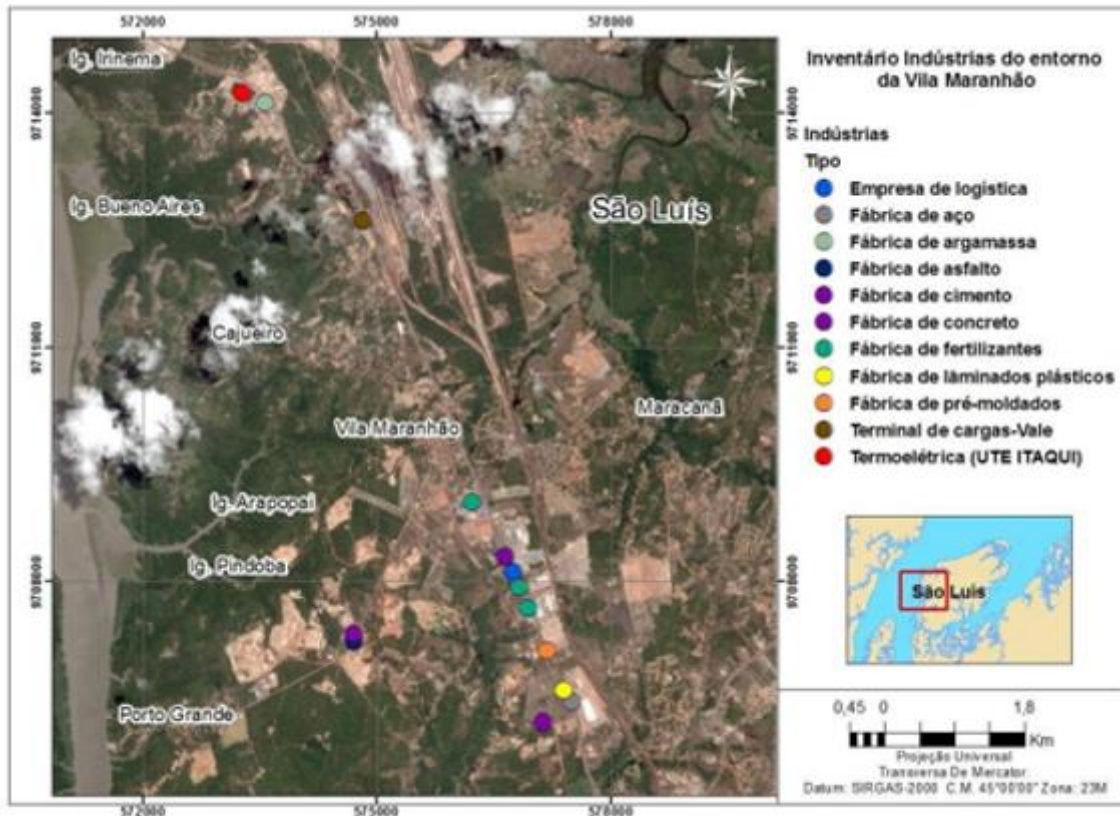
Fonte: Emap (2024)

Certamente houve mudanças na estrutura do Porto do Itaqui, o que proporcionou um aumento significativo na movimentação de cargas, com recordes batidos ano após ano. Apenas a título de exemplo, no ano de 2022, foram movimentados 33,6 milhões de toneladas, e no ano seguinte, 2023, a movimentação foi de 36,4 milhões de toneladas (EMAP, 2024).

Toda essa movimentação de cargas passa pela rodovia BR-135 e pela ferrovia que margeia a Vila Maranhão, gerando grandes riquezas e também mudanças significativas no território.

Em relação a essas mudanças, Santos (2008) construiu a teoria dos circuitos da economia, que tenta explicar as disparidades sociais pelas quais o Brasil passa. Dessa forma, essa teoria é de grande importância para esta pesquisa, propondo também discutir o planejamento urbano e regional. Vale lembrar que os circuitos da economia se definem como o conjunto de atividades realizadas em contextos econômicos, históricos e sociais, que conectam classes sociais de forma distinta pela atividade produtiva, status e consumo. Na (Figura 10), ilustramos as empresas nas proximidades da Vila Maranhão, que representam bem os circuitos ali divididos.

Figura 10 – Mapa de empreendimentos nas proximidades da Vila Maranhão



Fonte: Viana (2015)

Segundo Milton Santos, formulador da Teoria dos Circuitos da Economia, o circuito superior é marcado por relações impessoais, sem laços de familiaridade ou proximidade entre trabalhador e o objeto produzido, com a produção de grandes volumes de mercadorias e o capital circulando cada vez mais rápido, possibilitando novos investimentos e uma maior produção.

Já o circuito inferior se apresenta como o contraste com o circuito superior, sendo a expressão da população que busca, por meios próprios, alternativas para a sobrevivência, sobretudo em um país marcado pela desigualdade social. Dessa forma, esse circuito é o que mais se utiliza dos serviços que o Estado deveria oferecer, como assistências que, por muitas vezes, são asseguradas por lei, mas que faltam às camadas mais pobres da população. Para o entendimento e análise da pesquisa em questão, essa teoria deve ser aplicada e comparada nas diferentes escalas que se relacionam neste recorte espacial.

7.2 Espaço Geográfico da Vila Maranhão

Autores como Rogério Haesbaert (2004), Costa e Ramos (2004), Marcos Aurélio Saquet (2007), Milton Santos (2008), David Harvey (2005), entre outros geógrafos e pesquisadores, analisaram o território seguindo linhas de percepção que ultrapassaram as fronteiras do político, social e cultural, em diferentes momentos da história.

Influenciados pela teoria do valor de Karl Marx, o conceito de território não foi central na renovação da geografia dos anos de 1960 a 1980, pois o foco desse movimento era o conceito de espaço (Saquet, 2007a). Santos e Silveira (2001) ressalta que os novos recortes e as novas formas de funcionamento do território eram consequência do papel que a ciência, as tecnologias e a informação exercem na globalização.

Para Rogério Haesbaert (2004) em seu livro intitulado *O mito da desterritorialização: do fim dos territórios à multiterritorialidade*, que apresenta uma síntese sobre o quadro teórico desenvolvido na sua obra, a partir de influências de autores como Robert Sack, Claude Raffestin, Gilles Deleuze, Durkheim e Foucault, destacam que a concepção territorial ultrapassa o político-jurídico-estatal e caminha para uma concepção mais ampla, que busca compreender fenômenos de identificação ou não, enraizamento ou não, da sociedade no espaço.

Dessa forma, podem existir territórios como espaços controlados e apropriados pelo Estado, por um grupo ou por atividades econômicas, nas vertentes básicas da política, da cultura, da economia e da naturalidade. E, em três perspectivas teóricas — a materialista, a idealista e a perspectiva integradora — surge a ideia de territórios integrados em rede.

Para Milton Santos, o território tem que ser habitado para que se torne interessante para as discussões geográficas. Partindo dessa afirmação, Milton cria a proposição de "território usado" e assim pensa em objetos e ações, sendo, portanto, sinônimo de espaço habitado, de espaço humano (Santos, Souza e Silveira, 1996).

A proposta é que a sociedade possa exercer um constante diálogo com o território, diálogo esse explicitado por meio do uso do território, ou seja, por meio das heranças sociais, das coisas naturais e artificiais, da sociedade em seu movimento atual.

O território tem sido usado pelas forças hegemônicas do capital de forma privilegiada, e o Estado passa a ser um mero coadjuvante no processo de uso corporativo do território. Dessa forma, o uso dos territórios segundo a lógica capitalista passa a ser ordenado e usado de forma

que desenvolve desigualdades, contradições e combinações, tornando-se, assim, fragmentado (Santos, 2007).

No nosso recorte a fragmentação apresenta conflitos nos usos, que vão desde a retirada de comunidades tradicionais para o uso de empresas transnacionais que trabalham com o transporte e a produção de mercadorias, até as mudanças do Plano Diretor da cidade, que atribui novos usos à terra, reforçando a ideia de Milton Santos, quando afirma que “na realidade mundial, revela-se um conflito que se agrava no momento atual: o conflito entre o território local e o território global” (Santos, Souza, Silveira, 1996, p. 53).

Nesse contexto de mercado globalizado e de fragmentações, o território passa a ser usado tendo como principal premissa "a necessidade do mercado". Assim, podemos dizer que “o capital é a força econômica da sociedade [...] Constitui necessariamente o ponto de partida e o de chegada [...]” (Marx, 2003a, p. 257). Há, portanto, territórios de densidade e de rarefação, de rapidez e de lentidão, de luminosidade e opacidade, com territórios que mandam e outros que obedecem (Santos; Silveira, 2001).

É certo que o Estado deve decidir sobre o grau e a maneira da abertura dos territórios a esses agentes, mediar os conflitos entre os hegemônicos e os hegemonzados, decidir pelos interesses locais, regionais, nacionais e internacionais, sem se omitir dessa tarefa. O Estado pode e deve participar dessa luta, colocando na mesa regras e normas que favoreçam todos os agentes sociais, sem exceção (Harvey, 2005).

Diante dessas ações determinadas pelo Estado, percebemos a necessidade da utilização da teoria formulada por Milton Santos, a teoria dos dois circuitos da economia — circuitos inferiores e circuitos superiores. O autor traz uma discussão sobre os processos de transformação radical dos espaços desses países, como a chegada de grandes grupos empresariais, responsáveis pelo "crescimento econômico", e a inserção do Brasil no mercado mundial, o que resulta na geração de mão de obra excedente. Dessa forma, Santos (2008, p. 37) explica:

A existência de uma massa de pessoas com salários muito baixos ou vivendo de atividades ocasionais, ao lado de uma minoria com rendas muito elevadas cria na sociedade urbana uma divisão entre aqueles que podem ter acesso de maneira permanente aos bens e serviços oferecidos e aqueles que, tendo as mesmas necessidades, não tem condições de satisfazê-las. Isso cria ao mesmo tempo diferenças quantitativas e qualitativas no consumo. Essas diferenças são a causa e efeito da existência, ou seja, da criação ou da manutenção, nessas cidades, de dois circuitos de produção, distribuição e consumo dos bens e serviços.

Uma busca mais apurada nos trouxe referências que estudam a relação dos indicadores sociais com a atividade portuária. No entanto, notamos que poucos autores discorrem sobre essa questão.

De acordo com Guimarães *et al.* (2014), as instalações portuárias causam impactos sociais nas comunidades próximas, devido ao rearranjo no trânsito de acesso, ao crescimento populacional desordenado, à violência, prostituição, realocação de atividades econômicas e de mão de obra. Além desses impactos, há também a poluição do ar, da água e do solo, entre outros impactos ambientais.

Esses autores afirmam que existem muitos estudos acadêmicos com abordagem ambiental e econômica, mas poucos trabalhos direcionados à temática social e principalmente, relacionados à melhoria ou não dos indicadores sociais. Tais trabalhos de caráter econômico e ambiental podem ser encontrados nas obras de Yun e Choi (1999), Demirci (2003), Cortez *et al.* (2013), Barros *et al.* (2011), Almaz e Altiok (2012), entre outros.

Guimarães *et al.* (2014) destacam a análise das movimentações portuárias no aspecto social, mas não descrevem como quantificá-las ou qualificá-las por meio de indicadores. Dessa forma, isso se torna um desafio para esta pesquisa.

Outro ponto relevante é a classificação da área da Vila Maranhão segundo o Macrozoneamento Urbano definido pelo Plano Diretor de São Luís (São Luís, 2023).

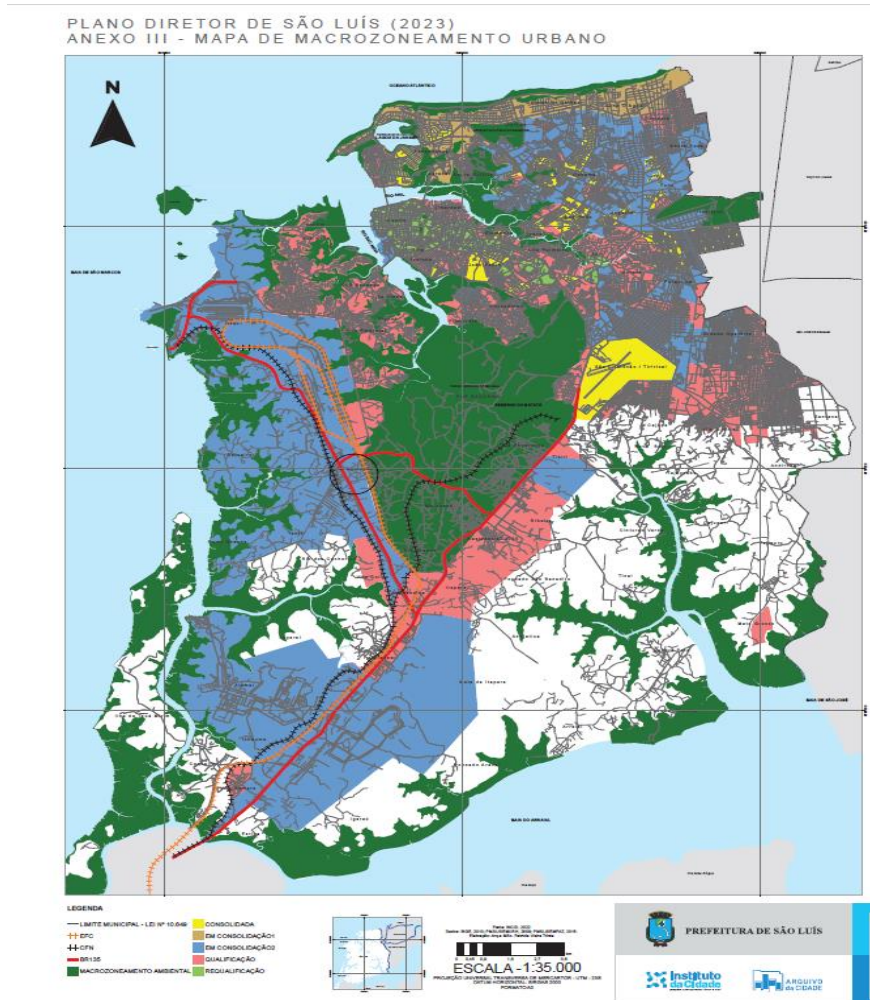
O Macrozoneamento da cidade, representado na Figura 14, classifica a Vila Maranhão como uma área "em consolidação", o que significa, de acordo com o Plano Diretor, que a área está em processo de urbanização e desenvolvimento, com o objetivo de integrar os bairros, melhorar a infraestrutura e a qualidade de vida, e promover o crescimento ordenado da região.

Áreas com boa infraestrutura e certo grau de urbanização, mas que requerem qualificação urbanística; - São áreas com grande potencial para o adensamento e para a verticalização; - São áreas habitadas tanto por população de baixa renda e baixo nível de escolaridade, quanto por população de renda média e alta e bom nível de escolaridade; - Apresentam condições favoráveis à atração de investimentos imobiliários privados (São Luís, 2023).

No entanto, a partir do trabalho de campo realizado na Vila Maranhão e apoiados nos dados apresentados dos Setores Censitários que compõem a área mencionada, a localidade deveria ser classificada como uma "**área de qualificação**". De acordo com o mesmo documento do Plano Diretor, "**área de qualificação**" significa: "Áreas que apresentam infraestrutura básica precária; - Caracterizam-se pela concentração de assentamentos espontâneos; - São áreas ocupadas predominantemente por população de baixa renda e baixo

nível de escolaridade; - Áreas com baixa valorização para o mercado imobiliário” (São Luís, 2023).

Figura 11 – Mapa de representação do macrozoneamento urbano de São Luís



Fonte: São Luís (2023)

Dessa forma, percebemos certa generalização das áreas no Plano Diretor de São Luís (2023), uma vez que as análises provavelmente foram inadequadas, como ilustrado pelo exemplo citado. Outra possibilidade é que, ao utilizar essa nomenclatura para a área, o planejamento busque justamente facilitar o que se pretende para o local, ou seja, possibilitar o uso do território para a especulação imobiliária e para a implantação de empresas de grande porte.

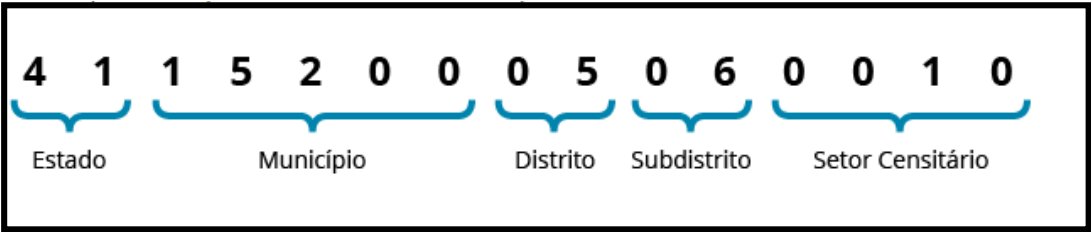
8 DISCUSSÕES

Nossa discussão se baseia em dados do IBGE sobre os resultados divulgados em 2010 e em 2022, dados esses do Censo Demográfico, que se constitui como a principal fonte para o conhecimento das condições de vida de uma população, em todos os municípios brasileiros, incluindo recortes territoriais internos, proporcionando subsídios para um melhor planejamento social e econômico do país (IBGE, 2024).

Nos últimos anos, desde a divulgação do Censo Demográfico de 2010, houve uma grande demanda da sociedade por dados mais desagregados, constituídos por recortes territoriais diferentes daqueles que usualmente eram publicados, ou mesmo delimitações territoriais formais pré-estabelecidas (IBGE, 2024).

Diante do exposto, os dados divulgados sobre setores censitários são a maneira como o IBGE disponibiliza as informações, tratando esses setores como a principal unidade de coleta e divulgação dos dados estatísticos, correspondendo a uma porção em que o Território Nacional é fragmentado. Identificado por um código numérico único em nível nacional, composto por números que identificam os distritos, subdistritos, município, estado e situação, se rural ou urbana, conforme demonstrado na (Figura 12) (IBGE, 2024).

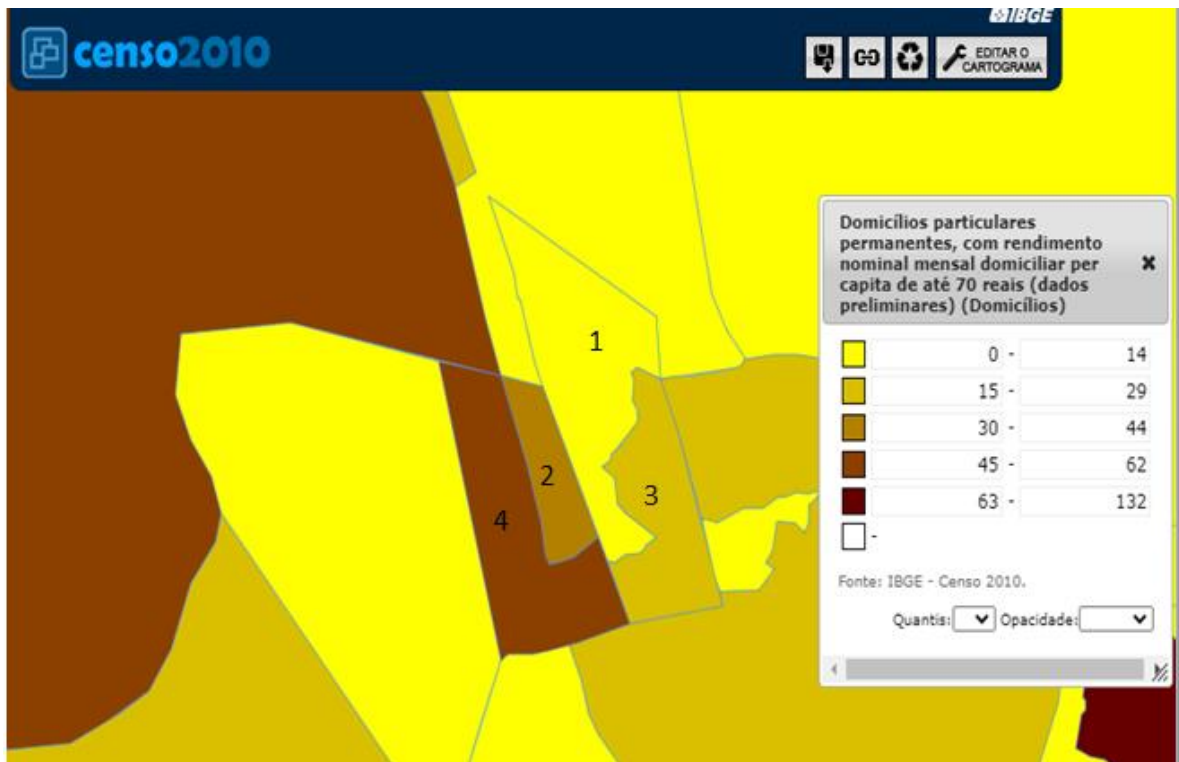
Figura 12- Descrição da formação dos códigos dos setores censitários



Fonte: IBGE (2024)

8.1 Dados dos setores censitários da Vila Maranhão em 2010

Ao analisarmos os setores censitários que compõe a Vila Maranhão dispomos de 04 setores ao todo para o censo de 2010, com numeração específica, seguindo em ordem temos o setor nº1 211130005000960, representado na figura nº 13, com a numeração 01, seguidos pelo setor nº 211130005000961, representado pelo nº 2, o setor nº 211130005000962, representado pelo nº 3 e finalizando o setor de nº 211130005000963, representado pelo nº 4.

Figura 13- Censo 2010

Fonte: IBGE (2024)

Na Figura n. 13, trazemos a representação gráfica dos setores censitários de 2010 da Vila Maranhão, representada como mapa temático e apresentando cores que determinam a quantidade de domicílios com renda de até 70 reais. No Setor 1, temos até 14 domicílios com essa renda per capita; no Setor 2, os dados se referem a valores variáveis de 30 a 44 domicílios com essa renda; no Setor 3, está entre 15 e 20 domicílios com renda per capita de 70 reais; já o Setor 4 apresenta a maior quantidade de domicílios com essa renda, variando de 63 a 132 domicílios.

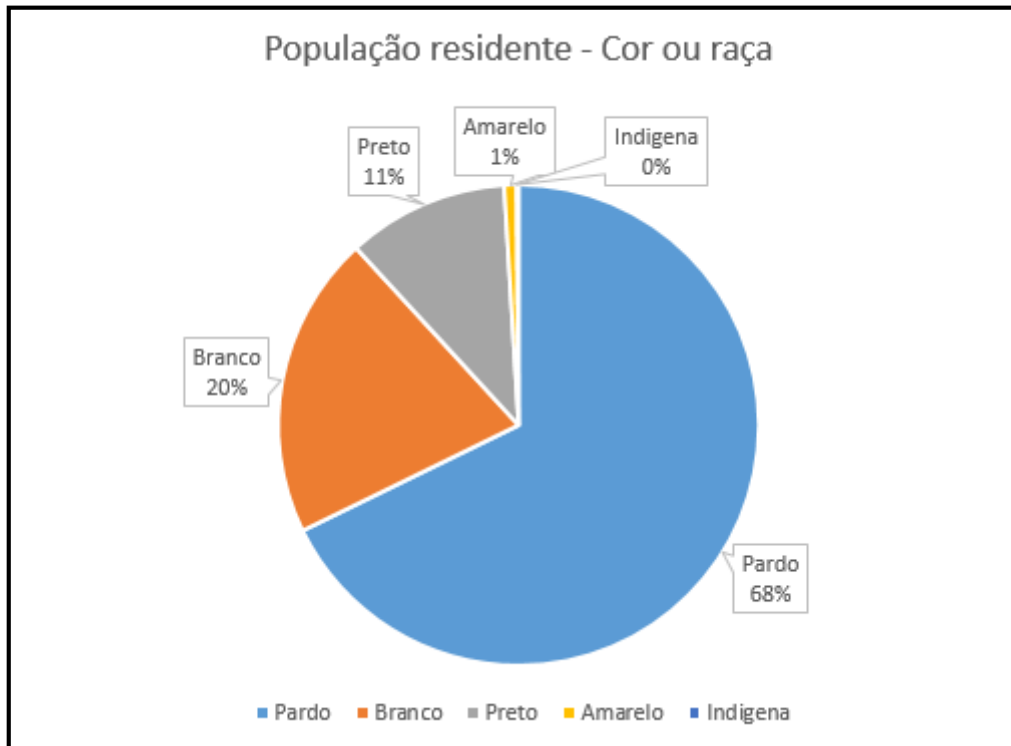
Ressaltando que essa renda de 70 reais per capita, no ano de 2010, representava o indicador da linha de pobreza. A proporção maior dessas pessoas, cerca de 6,3%, estava situada em municípios com população de 10 a 20 mil habitantes, bem diferente do município de São Luís, que já contava com aproximadamente 1 milhão de habitantes em 2010 e possuía uma renda per capita de R\$ 805,36, segundo o IBGE.

A partir deste ponto, apresentamos os dados disponíveis no IBGE sobre os setores censitários da Vila Maranhão, utilizando parâmetros como número de habitantes, quantidade de domicílios, número de pessoas alfabetizadas, divididos entre homens e mulheres,

abastecimento de domicílios por água, energia e com coleta de resíduos sólidos, dos setores estudados.

Iniciamos com o Gráfico 1, demonstrando a cor ou raça da população residente nos quatro setores censitários estudados, representados na Figura 13.

Gráfico 1- População residente dividido por cor ou raça (2010)

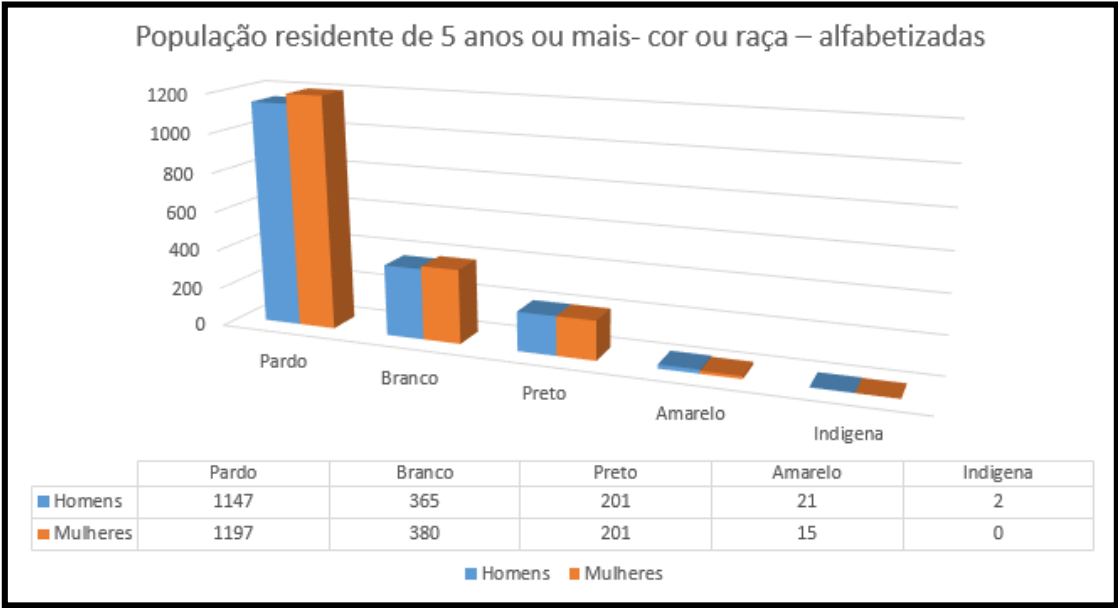


Fonte: IBGE (2024)

Os Setores Censitários que representam a Vila Maranhão apresentam uma população residente de 4.071 indivíduos, com a maioria se declarando parda, representando 68% da população. Seguem-se os autodeclarados brancos, que representam 20%, e a comunidade negra, com 11%. Os autodeclarados amarelos representam 1% da população e, por fim, os indígenas somam 5 indivíduos, o que corresponde a 0,01% da população.

A distribuição da população por cor ou raça dos Setores Censitário é a seguinte:

Gráfico 2 - População residente de 05 anos ou mais, alfabetizada e dividida entre homens e mulheres e por raça (2010)

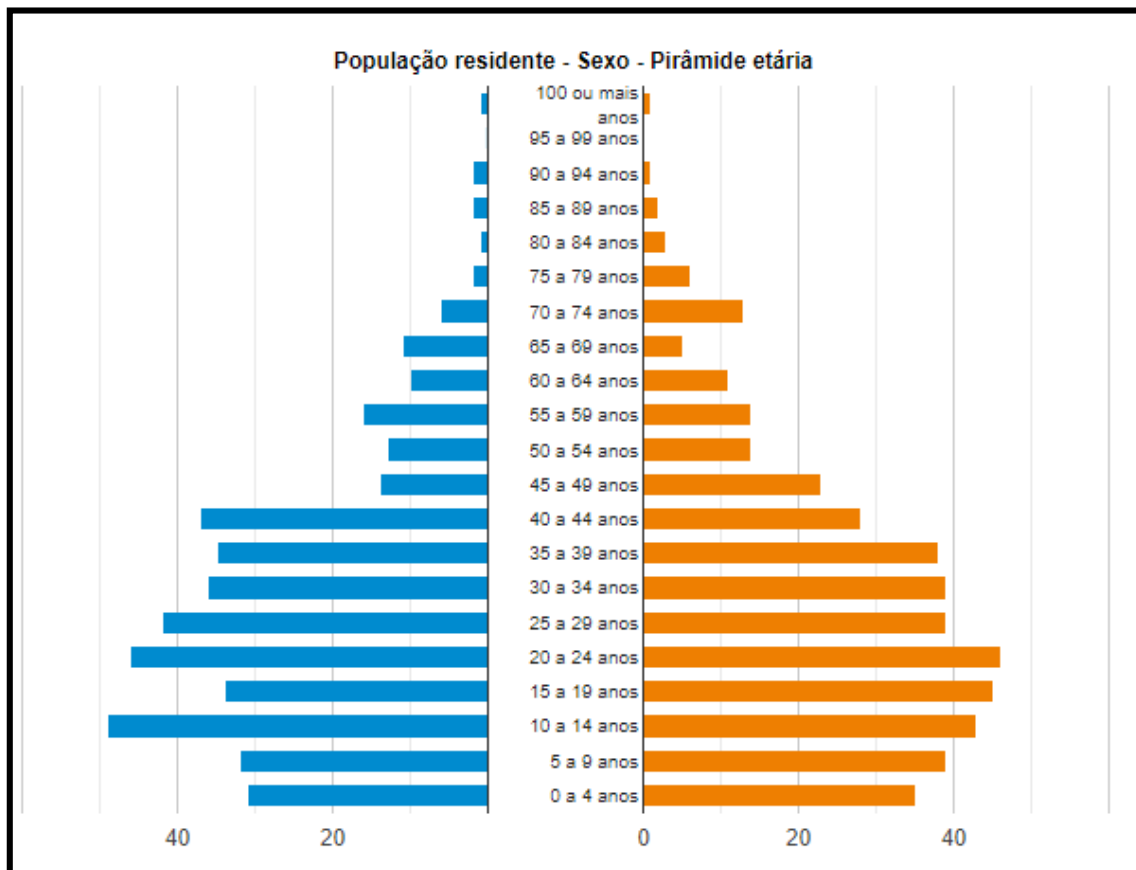


Fonte: IBGE (2024)

No Gráfico 2, é demonstrada a taxa de alfabetização da Vila Maranhão. A população total dos setores censitários pesquisados, predominantemente parda, possui 1.147 homens e 1.197 mulheres alfabetizados, o que resulta em 2.344 pessoas alfabetizadas. No entanto, há um saldo de 435 pessoas consideradas analfabetas. Para a população autodeclarada branca, composta por 745 indivíduos, há 365 homens e 380 mulheres alfabetizados, com um saldo de 86 analfabetos. A população autodeclarada negra é composta por 201 homens e 201 mulheres alfabetizados, com um total de 40 indivíduos analfabetos. Entre os asiáticos, todos os 21 homens e 15 mulheres são alfabetizados. Por fim, entre os indígenas, dos 5 indivíduos registrados no Censo de 2010, 2 são alfabetizados e 3 são analfabetos.

No gráfico 3, apresentamos a pirâmide etária dos referidos Setores Censitários da Vila Maranhão, dividido entre homens e mulheres:

Gráfico 3 - População residente por sexo e idade (2010)

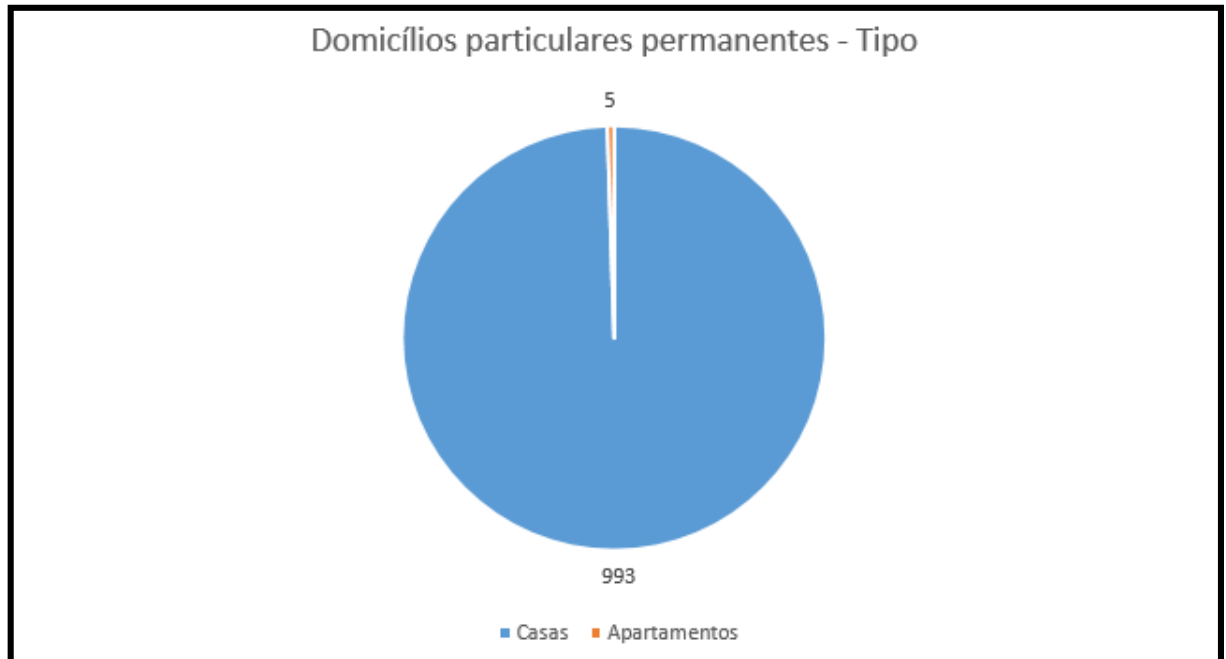


Fonte: IBGE (2024)

Os Setores apresentam quase um equilíbrio entre homens e mulheres nas faixas etárias até os 44 anos e, nos residentes acima dessa idade as mulheres são a maioria, sendo maior a quantidade de homens na faixa etária dos 40 aos 44 anos, nos chama a atenção que ainda há uma certa representatividade de pessoas bem idosas, na faixa etária dos 70 aos 94 anos e o aparecimento de pessoas com mais de 100 anos.

No gráfico 4, apresentamos os tipos de domicílios nos setores.

Gráfico 4- Domicílios particulares por tipo (2010)

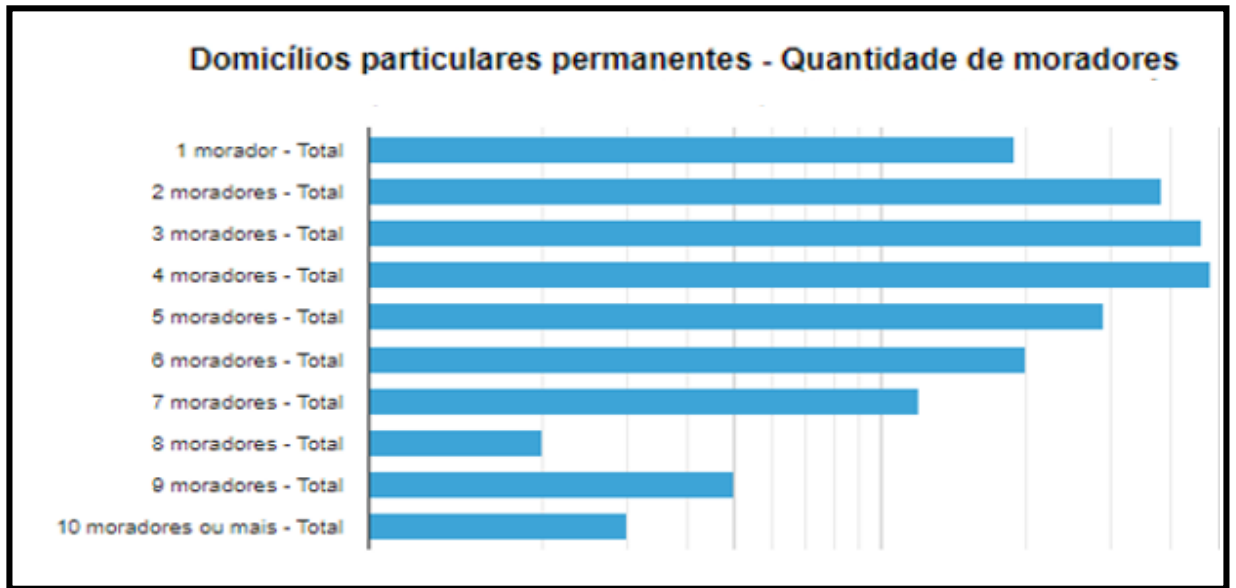


Fonte: IBGE (2024)

Os setores pesquisados apresentam uma predominância de casas como tipo de habitação, totalizando 993 casas e apenas 5 domicílios em apartamentos. Esse dado evidencia a horizontalidade das construções na área. Em termos de condição de uso, 81,15% dos imóveis são próprios, 11% são alugados, e os 4% restantes são imóveis cedidos, seja por empregadores ou outras formas de ocupação.

O gráfico 5, demonstra a quantidade média de pessoas que ocupam os domicílios da Vila Maranhão.

Gráfico 5- Domicílios particulares permanentes, quantidade de moradores (2010)

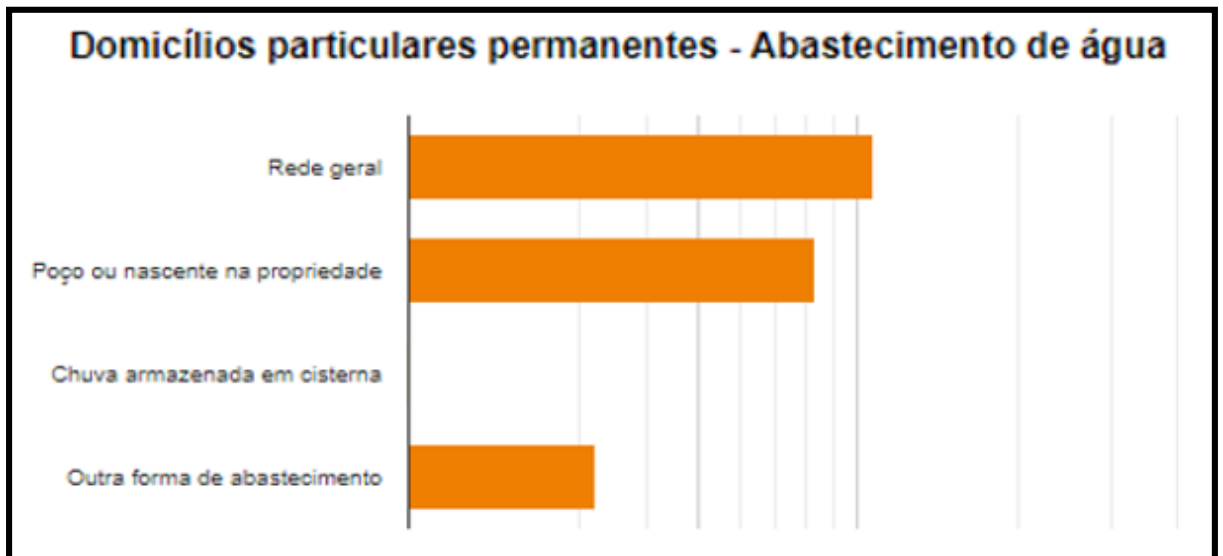


Fonte: IBGE (2024)

A grande maioria dos domicílios são ocupados por 02 a 05 moradores, sendo seguidos por imóveis ocupados por somente uma pessoa, mas temos imóveis ocupados por 07, 08, 09 e o que chama a atenção são imóveis ocupados por 10 moradores ou mais.

No gráfico 06, apresentamos os domicílios abastecidos por água potável:

Gráfico 6 - Domicílios particulares- abastecimento de água (2010)

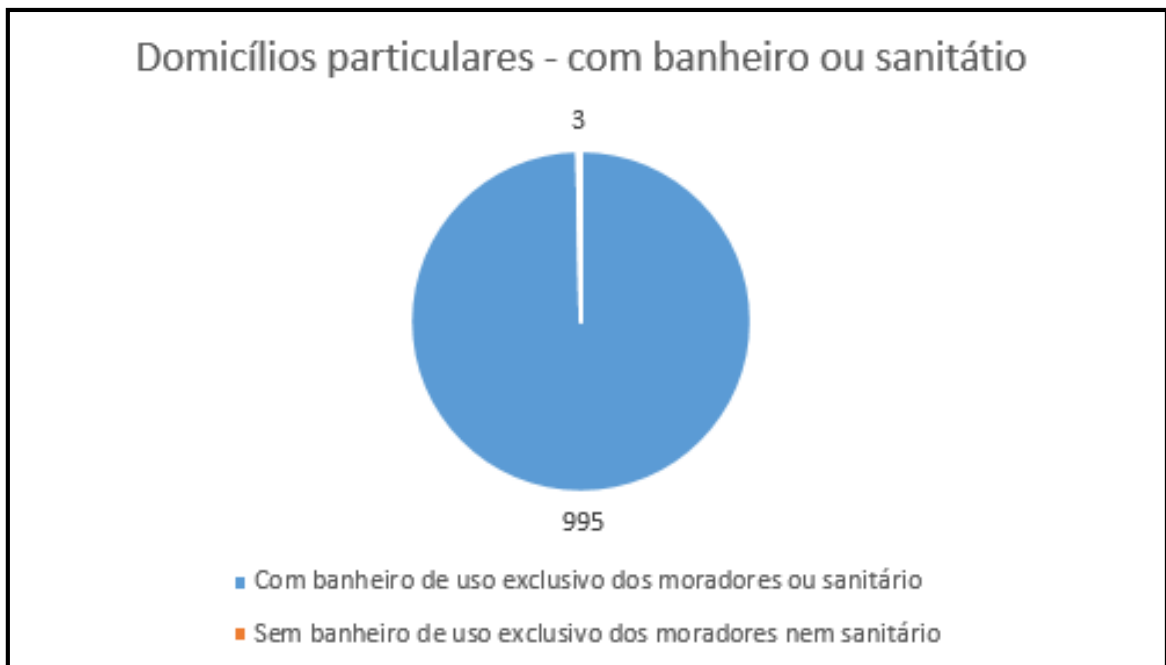


Fonte: IBGE (2024)

A grande maioria dos domicílios é abastecida pela rede da Companhia de Saneamento Ambiental do Maranhão-CAEMA, porém temos um número muito próximo que são abastecidos por poços, que podem ser artesanais e poços comuns cavados em suas propriedades, prática muito comum em comunidades tradicionais ou residentes remanescentes do interior, tais como os moradores da Vila Maranhão, a questão do uso de cisternas não foi captado na pesquisa, mas aparecem outras formas de abastecimento, como carros pipa e água cedida por vizinhos.

O gráfico 7, apresenta o saneamento dos domicílios relacionados a banheiros nas residências:

Gráfico 7- Domicílios particulares- com banheiro ou sanitário (2010)

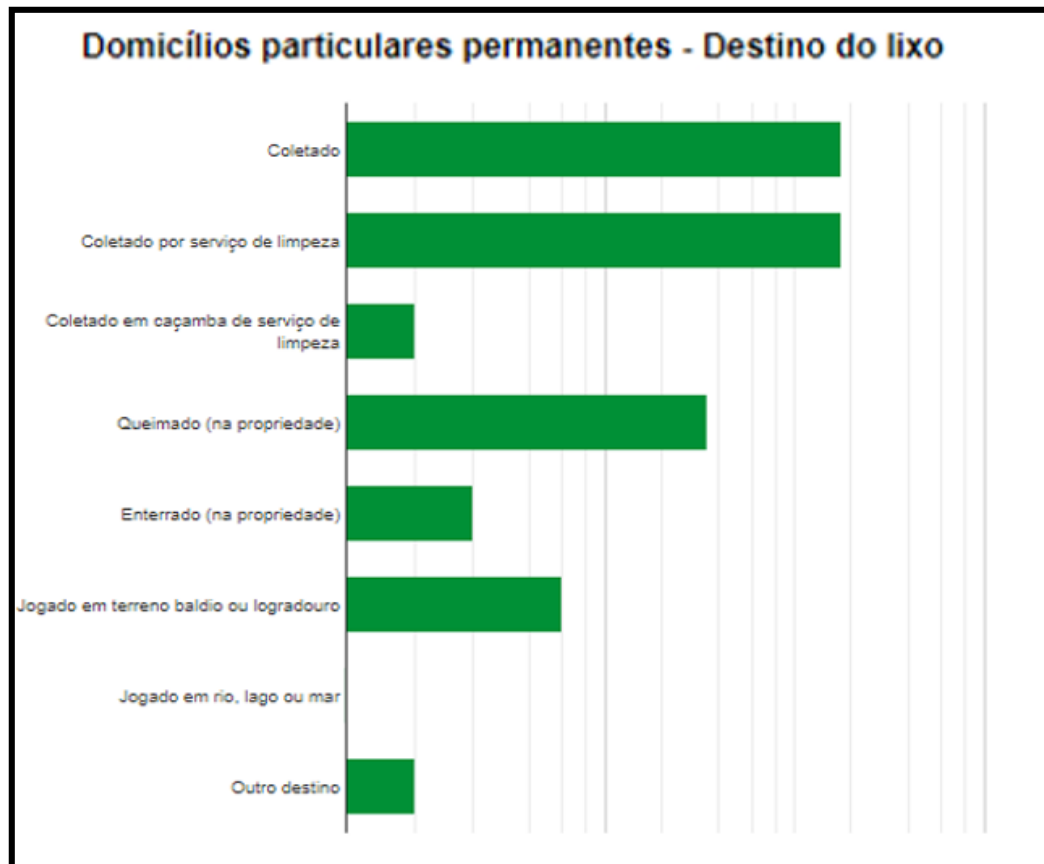


Fonte: IBGE (2024)

Nos setores com compõe a Vila Maranhão em um total de 998 domicílios, quase a totalidade dos imóveis possui banheiros próprios e a presença de bacias sanitárias, mas há a presença de 03 imóvel sem banheiro, contabilizados no Censo de 2010, o que nos remete a possível utilização de fossa séptica.

O gráfico 8, mostra destinação dos resíduos sólidos produzidos dentro desses setores censitários:

Gráfico 8 - Domicílios particulares permanentes- destino do lixo (2010)

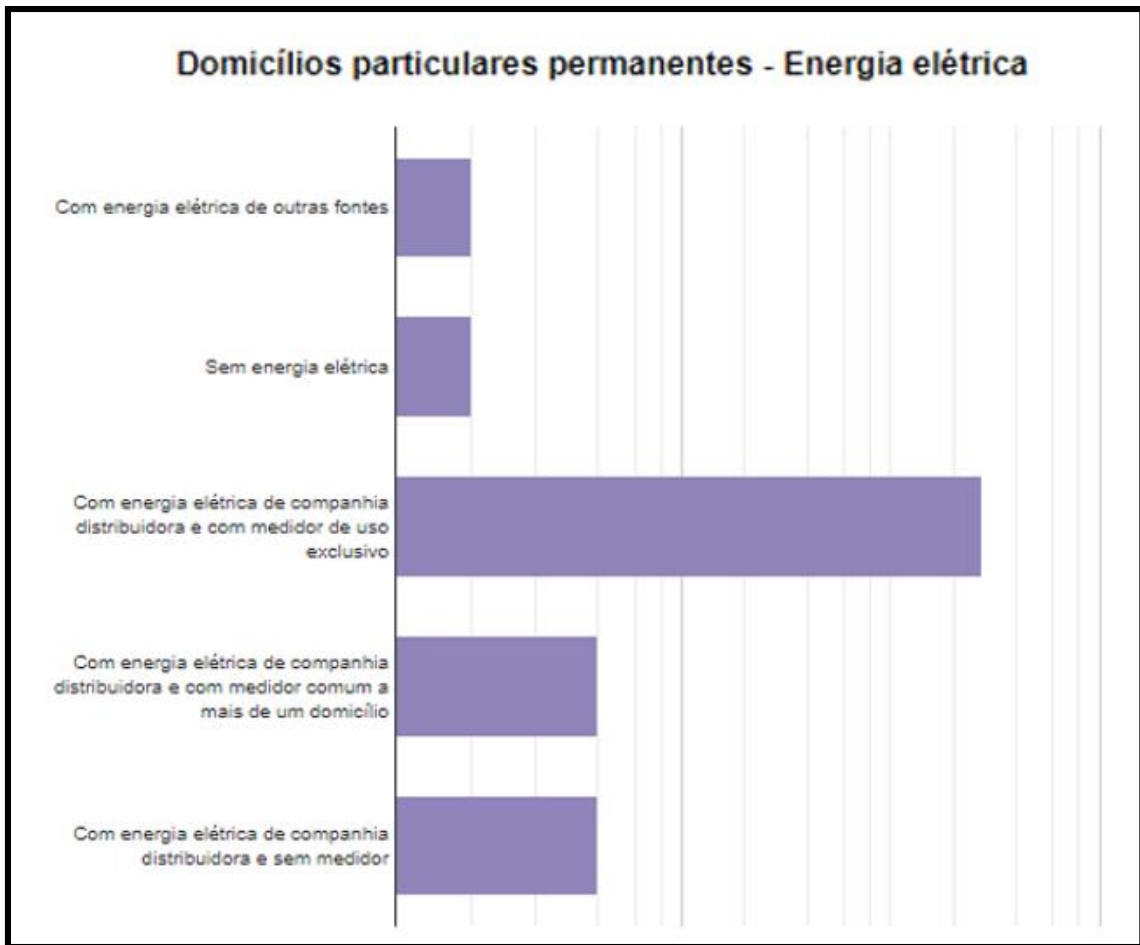


Fonte: IBGE (2024)

Como a comunidade é servida por coleta de resíduos disponibilizada pela prefeitura de São Luís, a maioria dos imóveis destina seu lixo a coleta domiciliar, mas chama muito a atenção a quantidade de imóveis que ainda se utilizam de queima dos resíduos como forma de se livrar dos resíduos sólidos, outros imóveis admitiram na pesquisa que destinam seus resíduos em terrenos abandonados próximos a suas residências.

O gráfico 9, apresenta a questão das ligações elétricas e usos nos Setores Censitários da Vila Maranhão.

Gráfico 9- Domicílios particulares permanentes – energia elétrica



Fonte: IBGE (2024)

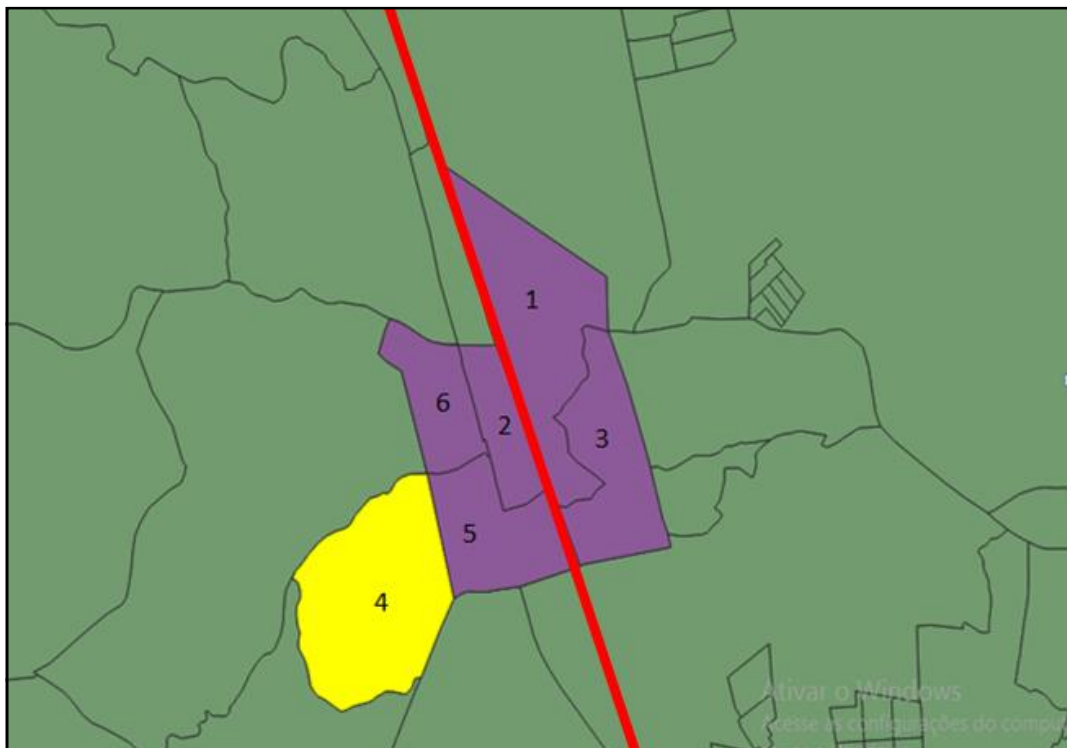
O gráfico 9 representa os domicílios e suas formas de acesso à energia elétrica, que em sua maioria é ligada a rede de abastecimento da companhia de energia local e com medição exclusiva, mas aparece domicílios que são ligados a rede e compartilham o medidor de energia, imóveis também ligados a rede e sem medidor, mas apresentam uma outra forma de fornecimento de energia, possivelmente a utilização de energia solar, aparecem imóveis sem energia elétrica.

8.2 Dados dos setores censitários da Vila Maranhão de 2022

Para início da discussão dos dados dos setores censitários de 2022, vamos nomear e apresentar novos setores que foram divididos e outro que foi criado para alcançar a mancha urbana aumentada dentro da Vila Maranhão, ressaltamos que houve uma mudança da

nomenclatura utilizada no Censo Demográfico de 2022, sendo que os números finais dos códigos foram alterados e acrescidos com a letra “P” ao final. Na figura nº 14, apresentamos os setores censitários e fazemos uma simplificação da representação para melhor compreensão.

Figura 14 - Representação gráfica dos setores censitários da Vila Maranhão, 2022



Fonte: IBGE (2024)

De acordo com a nomenclatura atual o setor censitário 211130005000960P é representado na figura pelo nº 1; seguidos pelo setor 211130005000961P, representado pelo nº 2; o terceiro setor 211130005000962P foi representado pelo nº 3; o quarto setor 211130005001362P foi representado pelo nº 4, sendo o novo setor criado para abranger o crescimento da mancha urbana; o quinto setor 211130005001764P foi representado pelo nº 5; e finalizando com o sexto setor 211130005001765P representado pelo número 6, em vermelho demonstramos o traçado da BR -135, que corta a Vila Maranhão bem ao centro dos Setores Censitários.

Pode-se observar que houve um aumento dos setores censitários em relação ao ano de 2010, pois a Vila Maranhão continha apenas 04 setores e agora no Censo de 2022 temos 06, pois um setor censitário foi dividido ao meio e foi criado mais um.

Em uma entrevista realizada em 12 de junho de 2024, com o analista técnico do IBGE em São Luís, José Reinaldo, foi solicitado acesso aos dados dos setores censitários da comunidade Vila Maranhão, pois o site do IBGE se apresentava confuso. Nessa entrevista foi dito que os dados do Censo demográfico de 2022 ainda não estavam completos e não haviam sido publicados.

Chamamos a atenção na figura nº 15 a respeito da tela do site do IBGE, quando solicitado dados de “agregados por Setores Censitários Preliminares – população e domicílios”, encontramos algumas tabelas explicativas e alguns arquivos em Excel e SHP, shape files, contudo, ao baixar essas tabelas, foram encontrados poucos dados para concluir essa comparação com o Censo de 2010.

Figura 15 - Pesquisa sobre agregados por Setores Censitários 2022



Fonte: IBGE (2024)

Os dados que foram encontrados se referem à tabela de atributos disponibilizados em arquivo de Shape File, sendo necessária a utilização do Software QGIS para acessa-los. Descritos na figura nº 16 os dados disponíveis estão codificados de acordo com as especificações do IBGE, sendo descrito como:

Figura 16- Tela da tabela de atributos de arquivo do IBGE, sobre os setores pesquisados

NM_CONCURB	v0001	v0002	v0003	v0004	v0005	v0006	v0007
São Luís/MA	1136	439	439	0	3,086957	0	368
São Luís/MA	1160	464	464	0	3,204420	0,276243	362
São Luís/MA	1059	416	416	0	3,000000	0,283286	353
São Luís/MA	31	8	8	0	4,428571	0	7
São Luís/MA	1147	437	437	0	3,151099	0,274725	364
São Luís/MA	373	176	176	0	3,330357	3,571429	112

Fonte: IBGE (2024)

Tabela 2 - Descrição dos códigos apresentados nas tabelas de atributos do arquivo de dados do IBGE, sobre os Setores Censitários

Para melhor compreensão sobre o que é descrito sobre esses códigos do IBGE, apresentamos a tabela nº 2, disponível no próprio site da instituição.

V0001	Numérico	<i>Total de pessoas</i>
V0002	Numérico	<i>Total de Domicílios</i>
V0003	Numérico	<i>Total de Domicílios Particulares</i>
V0004	Numérico	<i>Total de Domicílios Coletivos</i>
V0005	Real	<i>Média de moradores em Domicílios Particulares Ocupados)</i>
V0006	Real	<i>Percentual de Domicílios Particulares Ocupados Imputados</i>
V0007	Numérico	<i>Total de Domicílios Particulares Ocupados</i>

Fonte: IBGE (2024)

Diante dos dados apresentados chegamos aos seguintes números dispostos na tabela nº 3 e, descrito pela nomenclatura dos códigos do IBGE.

Tabela 3- Dados disponíveis na tabela de atributos dos setores censitário da Vila Maranhão 2022.

SETORES	HABITANTES	DOMICILIOS	DOMICILIOS PARTICULARES	DOMICILIOS COLETIVOS	MÉDIA DE MORADORES	DOMICILIOS OCUPADOS
1	1160	464	464	0	3,2	362
2	1136	439	439	0	3,08	368
3	1147	437	437	0	3,15	364
4	1059	416	416	0	3	353
5	373	176	176	0	3,33	112
6	31	8	8	0	4,28	7
TOTAIS	4 906	1 940	1 940	0	2,82	1 566

Fonte: IBGE (2024)

Nos dados apresentados, podemos observar as seguintes transformações ocorridas na área de estudo:

Número de habitantes: Em 2010, a população residente nos Setores Censitários que compõem a Vila Maranhão era de 4.071 pessoas. Em 2022, esse número subiu para 4.906 pessoas, resultando em um crescimento de 20,51% no período pesquisado.

Número de domicílios: Em 2010, havia 998 domicílios na área de estudo. Em 2022, esse número aumentou para 1.940 domicílios, entre casas e apartamentos, o que representa um crescimento de 94,38% em relação a 2010.

É importante esclarecer a diferença entre domicílios próprios particulares e domicílios coletivos. De acordo com o IBGE, domicílios próprios particulares referem-se a todas as habitações no local pesquisado, enquanto domicílios coletivos incluem instalações como orfanatos e presídios. No caso da área pesquisada, não foram identificados domicílios coletivos.

Número de moradores por domicílio: A média de 2,82 moradores por domicílio se manteve praticamente a mesma de 2010. Contudo, devido à inconsistência dos dados, não é possível afirmar com precisão se houve uma mudança no padrão de acomodação por domicílio.

Imóveis desocupados: Um dado novo revelado pelo Censo de 2022 é que, ao contrário de 2010, quando todos os imóveis eram ocupados, 374 domicílios estão desocupados. Esse dado não foi registrado no Censo de 2010.

Os indicadores utilizados nessa pesquisa, ainda não foram liberados no Censo de 2022, de acordo com José Reinaldo, analista do IBGE, esses dados relativos a ‘agregados por Setores Censitários’ são os mais complexos, por se tratar da menor unidade a ser pesquisada, dessa forma justifica-se a demora em a sua divulgação.

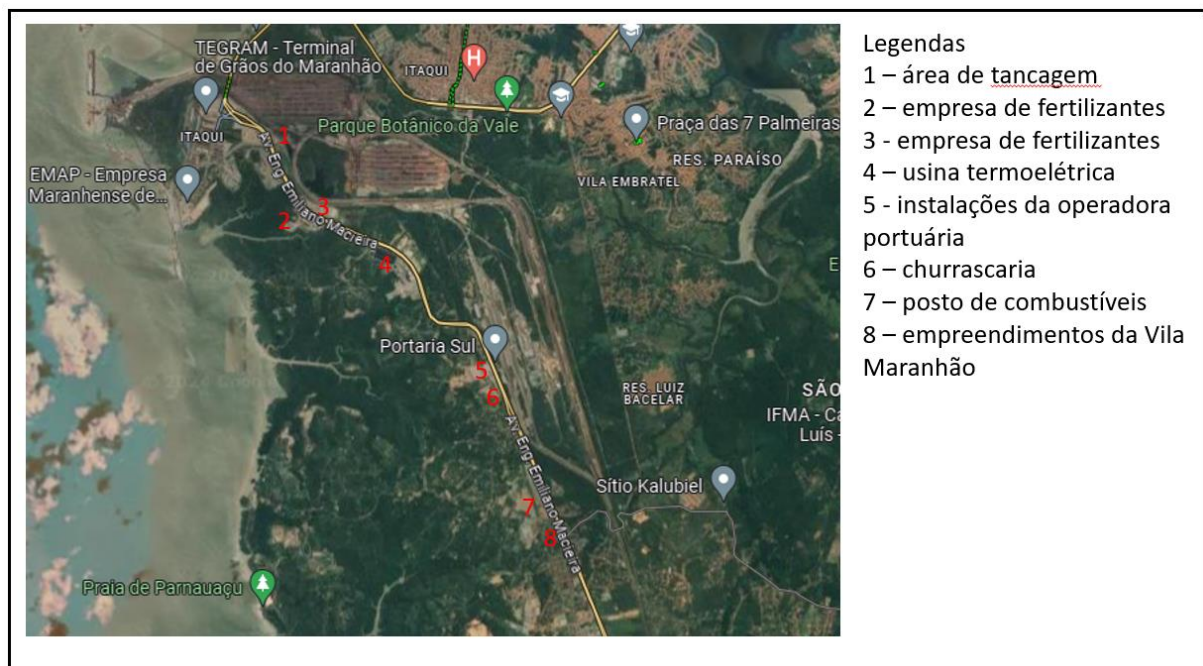
8.3 Análise de Imagens de Acordo com os Circuitos da Economia

Ao imaginarmos como realizar uma análise da organização espacial contida na área de estudo, buscamos mais uma vez as contribuições do geógrafo Milton Santos para o entendimento das questões levantadas acerca dos circuitos da economia. Em seu livro *Espaço Dividido* (2004), Milton oferece as reflexões necessárias para embasar nossa discussão.

Partindo do princípio formulado pelo autor, a criação e existência de dois circuitos distintos dentro da economia, principalmente nos países em desenvolvimento, surge a partir do conceito de “Modernização ou Modernizações”, que descreve as implicações temporais da reorganização do espaço.

Em visita de campo realizada em 06 de julho de 2024, tomamos como ponto de partida o Porto do Itaqui, em São Luís, e seguimos até a Vila Maranhão, com o objetivo de entender, por meio de registros fotográficos, as configurações na paisagem, ocorridas pelas “Modernizações” dos negócios ali instalados. Essas configurações podem nos dar a dimensão da existência dos dois circuitos da economia propostos por Milton Santos. O nosso percurso está descrito na Figura nº 17, que apresentamos a seguir.

Figura 17- Caminho percorrido em atividade de campo



Fonte: Carvalho (2024)

A Figura nº 17 demonstra o caminho percorrido durante a atividade de campo, que parte do Porto do Itaqui pela BR-135, em direção à Vila Maranhão, passando por uma área de tancagem de combustíveis, algumas empresas de fertilizantes, transportadoras e, por fim, chegando aos negócios da Vila Maranhão.

Primeiramente, encontramos a área de tanques de combustíveis, sendo construída logo nas proximidades do Porto do Itaqui. Trata-se de uma obra pertencente aos Terminais Marítimos de Pernambuco, de grande importância para a distribuição e armazenagem de combustíveis que abastecem o Maranhão e outros estados vizinhos. A obra, financiada pelo Banco do Nordeste, foi iniciada em 2024 e ainda está em execução.

Figura 18 - Obra dos Terminais Marítimos de Pernambuco



Fonte: Carvalho (2024)

Nossa próxima imagem se refere a uma produtora e distribuidora de fertilizantes, que iniciou suas atividades com misturadores de fertilizante nos anos 2000, fertilizantes estes recebidos diretamente pelo Porto do Itaqui, empresa de grande renome local com operações transnacionais, responsável inclusive pela distribuição de fertilizantes em toda a região do MATOPIBA e pelo transporte de parte da safra de grãos do Sul do Maranhão, descrita na figura 19.

Figura 19 - Empresa distribuidora de fertilizantes



Fonte: Carvalho (2024)

O que nos chama a atenção é a grande fila de caminhões dessa empresa estacionados no acostamento da BR- 135, aguardando para descarregar seus produtos, além de ser uma empresa que dispõe de incentivos fiscais para seu funcionamento.

Na figura 19, localizada logo frente dessa empresa, temos outro negócio de produção e distribuição de fertilizantes, disposta em uma grande área o que nos leva a perceber que pelo tamanho do empreendimento, não se trata de uma pequena empresa.

Figura 20 - Empresa produtora e distribuidora de fertilizantes.



Fonte: Carvalho (2024)

Com alguns pontos em comum com a empresa anterior, as placas de identificação da empresa, tem destaque para a SUDENE –Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste, participando assim do projeto de desenvolvimento da região, outra vez a placa de “empresa recebedora de incentivos fiscais”.

Em seguida no nosso trajeto, apresentamos na figura 21, a usina Termoeletrica, de propriedade na ENEVA – Soluções em Energia, que iniciou suas atividades em 2010 e, o funcionamento dessa empresa depende diretamente da sua localização nas imediações do Porto do Itaqui, pois possui inclusive uma esteira transportadora, que recebe o carvão mineral no Porto e direciona diretamente ao seu pátio de armazenagem.

Figura 21- Usina termoeletrica da Eneva



Fonte: Carvalho (2024)

Sendo um empreendimento de grande porte, essa empresa transforma carvão mineral em energia elétrica, amplamente utilizada entre os anos de 2018 a 2022, chegou a receber 01 navio de carvão mineral, com aproximadamente 40 (quarenta) mil toneladas por semana, hoje se apresenta fora de operação, pela não necessidade do sistema elétrico nacional. Mais uma vez a placa de apresentação da empresa consta a SUDENE e os incentivos fiscais para a sua instalação e operação.

Em seguida no nosso trajeto nos deparamos com um grande armazém de propriedade de uma grande operadora portuária, que nas operações do Porto do Itaqui representa a maior operadora, na figura 22, dispomos suas instalações.

Figura 22 - Instalações de operadora portuária na BR-135



Fonte: Carvalho (2024)

Nessa imagem podemos perceber longa fila de caminhões, registro do dia 06 de julho de 2024, aguardando sua vez para descarga em seu armazém, obstruindo todo o acostamento da referida BR-135, essa fila de veículos ocorre durante o dia e a noite, não foram encontradas placas de identificação com relação a projetos e nem a incentivos fiscais dessa empresa.

Na figura 23, dispomos o primeiro empreendimento observado e identificado como pertencente ao circuito inferior da economia, ao longo da BR-135, na área da Vila Maranhão.

Figura 23 - Churrascaria pertencente ao circuito inferior da economia



Fonte: Carvalho (2024)

Com uma apresentação simples e praticamente sem estrutura, essa humilde venda de comida se propõe como uma churrascaria. Neste estabelecimento, não encontramos placas de programas de desenvolvimento ou incentivos fiscais. O objetivo da venda é oferecer refeições aos trabalhadores e/ou moradores do entorno, com preços acessíveis. A falta de estrutura e a ausência de incentivos para o “desenvolvimento” são características marcantes do circuito inferior da economia.

Seguindo o mesmo trajeto pela BR-135, apresentamos a Figura nº 23, que mostra um empreendimento gigantesco, composto por posto de abastecimento de combustíveis, pátio para estacionamento de carretas, que também serve como triagem para veículos que acessam o Porto do Itaqui, além de oficinas mecânicas e até mesmo um hotel.

Figura 24 - Posto de combustíveis e pátio de estacionamento de carretas



Fonte: Carvalho (2024)

Neste grande empreendimento, não foram observadas placas representando incentivos fiscais ou programas de desenvolvimento. No entanto, pelo porte do negócio, é evidente o grande investimento destinado à construção de sua estrutura. O que chama a atenção é a vasta área utilizada para a construção desse estabelecimento.

Na figura 25, apresentamos um mosaico com 06 imagens de empreendimentos já localizados na Vila Maranhão, pela via da BR-135, identificados como pertencentes ao circuito inferior da economia.

Figura 25 - Mosaico de fotos dos empreendimentos da Vila Maranhão



Fonte: Carvalho (2024)

Diante das imagens desses empreendimentos na Vila Maranhão, foi possível perceber como o circuito inferior da economia se manifesta. Muitos desses negócios são de natureza familiar, não são registrados, e carecem de acesso a crédito bancário ou qualquer tipo de incentivo para sua existência. Isenções fiscais parecem não fazer parte da realidade desses estabelecimentos. São negócios simples, sem tecnologia para transações financeiras e

frequentemente, ainda utilizam o sistema de crédito informal baseado na confiança, o popular “fiado”.

Há um abismo evidente entre os grandes empreendimentos, que recebem financiamento e incentivos fiscais, e os pequenos negócios, que estão desamparados em seus territórios de origem. Essa disparidade revela a fragmentação em favor do grande capital, pois, em nome do “desenvolvimento”, tudo é permitido. A questão que fica é: em favor de quem está esse desenvolvimento?

8.4 Relatos das entrevistas na Vila Maranhão

A primeira entrevista foi com a ex-presidente da associação dos moradores da Vila Maranhão, que nos recebeu em sua residência, que fica bem próximo da sede da associação. O principal objetivo, da entrevista, era entender se a expansão do Porto do Itaqui e as empresas instaladas no entorno da Vila Maranhão trouxeram melhorias para a população local, especialmente em relação a emprego e renda.

A entrevistada relatou que no ano de 2018, redigiu um documento ao Ministério Público do Maranhão, pois as empresas instaladas na região não estavam oferecendo empregos para os moradores locais, buscando mão de obra “de fora”, ou seja, de outras áreas. Ela afirmou que, em uma conversa com o Ministério Público, ressaltou que “as empresas se instalam na Vila Maranhão, enriquecem e a comunidade fica mais pobre”. No entanto, a entrevistada observou que, atualmente, as empresas começaram a oferecer oportunidades de emprego para os moradores da área.

Ao ser questionada sobre os tipos de empregos disponíveis para a população local, a entrevistada explicou que os postos oferecidos são, em sua maioria, empregos relacionados à lavagem de carretas, carregamento de materiais, entre outros serviços de menor qualificação. Ela fez questão de destacar que, como representante da associação de moradores, em diversas ocasiões solicitou às empresas apoio para ações sociais ou benefícios para a comunidade, mas nunca obteve resposta. “Eles não fazem benefício algum pela comunidade”, relatou, visivelmente entristecida.

Outro aspecto abordado foi o abandono das instalações da associação de moradores. A entrevistada mencionou que assumiu a presidência em 2018 e que, na época, havia deixado equipamentos importantes, como computadores, mobiliários e até uma lousa digital — todos

essenciais para o funcionamento da associação. No entanto, tudo foi perdido durante a administração anterior, o que a deixou novamente entristecida, conforme ilustrado na figura 26.

Figura 26 - Associação de moradores da Vila Maranhão



Fonte: Carvalho (2024)

A entrevistada também destacou a importância da empregabilidade para os jovens, afirmando: "Com emprego, nossos jovens não vão cair nas drogas ou na criminalidade", referindo-se aos jovens da localidade que não estudam nem trabalham. Ela mencionou que, embora a prefeitura de São Luís tenha investido na zona rural, a Vila Maranhão ainda carece de equipamentos de lazer e de creches para as crianças.

Ao entrarmos nas dependências da Associação de moradores foi encontrado um cenário de total abandono, paredes pixadas, sem o forro, lixo espalhado pelo local, alguns escombros de carteiras escolares e sem nenhum equipamento citado anteriormente, como pertencente a associação.

Ao ser questionada sobre a atual presidência da associação, a entrevistada informou que, atualmente, não há presidente, e que provavelmente haverá uma nova eleição em breve. Quando indagada sobre as melhorias na comunidade nos últimos dez anos, especialmente com a expansão dos portos e a instalação das empresas ao redor, a entrevistada respondeu, com veemência, que "melhorou muito".

Nossa segunda entrevista foi com um morador que pretende reativar a associação de moradores. O objetivo da visita e da entrevista foi explicado, e a primeira pergunta foi sobre os

empregos oferecidos para a população local. O entrevistado relatou que, sim, existem empregos, mas a maioria deles é de "diárias", ou seja, empregos temporários para trabalhadores. Quando perguntado sobre os tipos de trabalho disponíveis, ele explicou que, em sua maioria, os empregos são para a lavagem e limpeza dos veículos que transportam fertilizantes. Ele também observou que as pessoas da localidade, em sua maioria, têm pequenas criações de animais para consumo próprio, o que reforça nosso entendimento de um modo de vida rural. Às vezes, os trabalhadores preferem se dedicar à criação de animais em vez de trabalhar nas empresas da região.

O entrevistado também falou sobre as pessoas mais antigas, que costumavam ter pequenas plantações nos quintais de suas casas, mas que agora buscam outros locais para realizar suas lavouras. Ele mencionou que algumas pessoas abriram pequenos negócios, como salões de beleza e pequenos restaurantes. Ele reclamou da ausência de uma praça de lazer e, ao ser questionado sobre as melhorias trazidas pela implantação das empresas nas redondezas, disse que “trouxe melhoria, sim, tirou muitos jovens das ruas e deu emprego”. No entanto, ele também observou que os empregos disponíveis são, em sua maioria, “serviços manuais, que exigem pouco estudo”, citando como exemplo o trabalho de seus familiares em um lava a jato e no “enlonamento de carretas”.¹¹

Quando perguntado se a oferta de cursos profissionalizantes poderia melhorar a condição de empregabilidade, o entrevistado concordou: “Seria uma melhoria, sim. Com a possibilidade de estudar, os jovens teriam melhores empregos”.

No último trabalho de campo, realizado em 13 de novembro de 2024 na Vila Maranhão, o objetivo foi entrevistar comerciantes locais, buscando as mesmas referências adotadas nas entrevistas anteriores, para entender se houve melhorias na vida das pessoas devido à instalação das empresas ao redor da Vila Maranhão, em relação à expansão do Porto do Itaqui.

Três comerciantes foram entrevistados: um proprietário de um comércio local bem antigo, outro de uma loja de móveis, instalada há 15 anos na região, e o último, um proprietário de açougue.

O primeiro entrevistado, ao ser questionado sobre a melhoria em seu faturamento nos últimos 12 anos, respondeu: "Melhorou com toda certeza", embora tenha reclamado do impacto

¹ Ação de colocação de lonas de proteção de carga, sobre carretas prontas para viagem.

da pandemia de Covid-19. Ele não soube precisar se a melhoria foi causada pelas empresas instaladas nas proximidades ou pelos programas sociais do governo, como o "Bolsa Família".

O segundo entrevistado, ao falar sobre o início de sua loja na localidade, comentou que foi difícil, pois as pessoas da região preferiam fazer suas compras no centro da cidade. No entanto, com o passar do tempo, a confiança foi crescendo, e hoje as pessoas preferem comprar na sua loja em vez de ir até o centro. Ele mencionou como diferencial o serviço de entrega grátis e montagem dos móveis. Quando perguntado sobre a influência das empresas ao redor no seu faturamento, ele respondeu que “os jovens estão tendo mais trabalho e ajudando em suas casas”, o que ajudou a melhorar suas vendas.

O terceiro entrevistado, ao ser questionado sobre a melhoria no faturamento, relatou que seus principais clientes são os restaurantes locais. Com o aumento do fluxo de pessoas na região, suas vendas melhoraram, mas ele mencionou que as famílias estão comprando menos carne devido ao aumento do preço. Ele comentou: "Antes era melhor", referindo-se à preferência das pessoas por carne em vez de galinha, e sugeriu que isso poderia estar relacionado à quantidade de pessoas nas casas, tornando a carne mais cara.

De maneira geral, os comerciantes estavam satisfeitos com o movimento de carretas e pessoas que paravam para fazer uma refeição, comprar algo pequeno ou até pensar em móveis novos para suas casas.

9 CONCLUSÃO

Uma das primeiras conclusões da pesquisa sobre a área da Vila Maranhão, entre 2010 e 2022, foi a identificação de transformações significativas, especialmente no uso da terra e no seu entorno. Observou-se o crescimento das áreas habitadas, a instalação de diversas indústrias e mudanças na cobertura vegetal, com um desmatamento acentuado e o aumento de áreas com solo exposto.

Fica claro que as mudanças nas legislações específicas, como o Plano Diretor e o Zoneamento Ecológico-Econômico, têm o poder de alterar toda a dinâmica de uma área da cidade, principalmente no que se refere aos seus usos. O que foi apresentado na pesquisa mostra que áreas antes destinadas ao uso rural passaram a ser destinadas a usos industriais, o que alterou de forma significativa a vida das pessoas que ali residem.

Segundo o mapeamento do Plano Diretor, a Vila Maranhão é classificada como área "em consolidação", quando deveria ser "área de qualificação", devido à infraestrutura básica precária, à concentração de moradias espontâneas, predominantemente ocupadas por uma população de baixa renda e baixo nível de escolaridade, e, portanto, com baixa valorização no mercado imobiliário. A classificação que no nosso entendimento foi equivocada, pode gerar dúvidas em relação a intencionalidade desse "equivoco", pois na descrição do Plano Diretor sobre o que é área "em consolidação": "São áreas com grande potencial para o adensamento e para a verticalização; [...] Apresentam condições favoráveis à atração de investimentos imobiliários privados" Seria uma tentativa de consolidar na área mais espaços para os empreendimentos do circuito superior da economia, em detrimento do circuito inferior, já instalado no local.

O uso de indicadores sociais, extraídos dos dados censitários de 2010, foi fundamental para entender as mudanças na população residente, as condições de vida e a forma como as pessoas estão inseridas no contexto social. Esses indicadores permitem intervenções tanto do poder público quanto da iniciativa privada, a fim de promover melhorias para a comunidade.

A partir dos dados censitários de 2010, observou-se que a população da Vila Maranhão era predominantemente parda, com muitas famílias morando em casas próprias. A população ainda apresentava certo nível de analfabetismo e predominava em faixas etárias mais jovens, entre 5 e 35 anos. Além disso, a maioria das residências tinha acesso à água de fontes alternativas à rede pública de saneamento e apresentava uma infraestrutura deficiente, como a

falta de banheiros próprios em algumas casas. Quanto à destinação dos resíduos sólidos, apesar da coleta periódica, muitos moradores ainda depositavam seus resíduos em terrenos baldios ou recorriam à queima ou soterramento. Em relação às ligações elétricas, foi identificado que em alguns casos várias residências compartilhavam um único medidor, dados fornecidos pelo IBGE.

A ausência de dados completos do Censo Demográfico de 2022, disponibilizados por setores censitários, deixou algumas lacunas na pesquisa, portanto é uma limitação da pesquisa. Entretanto, observou-se um incremento populacional no período analisado, em 2010, moravam na Vila Maranhão 4.071 pessoas. Em 2022, esse quantitativo subiu para 4.906, ou seja, o crescimento de 20,51%. Em número de domicílios a mudança de 2010 para 2022 foi, respectivamente, de 998 para 1.940, representando 94,38% de mais novas residências. Esse último dado, inclusive, explica o crescimento do número de setores censitários de 4 para 6, delimitados pelo IBGE. Infere-se que o aumento dos indicadores supracitados pode ser o dos impactos diante da expansão do Porto Organizado do Itaqui, no período intercensitário de 2010 a 2022.

Assim, houve uma transformação espacial da Vila Maranhão, em função do acréscimo de domicílios, mas, também no número de empreendimentos identificados como do circuito superior da economia, esses com investimento público. Entretanto, o investimento não chegou até o circuito inferior. As transformações sociais, como renda e escolaridade só poderão ser avaliadas a partir da divulgação dos dados censitários de 2022.

Essas transformações sociais foram analisadas a partir da visão dos moradores entrevistados. Os moradores da localidade esclareceram algumas das lacunas deixadas pela falta de dados do Censo de 2022. Os entrevistados foram solícitos e forneceram informações importantes para a pesquisa, confirmando que, de fato, a vida na Vila Maranhão melhorou nos últimos 12 anos, período que a pesquisa se propôs a analisar.

No entanto, algumas questões importantes foram levantadas pelos moradores durante as entrevistas, como a necessidade de mais apoio por parte das empresas instaladas nas imediações do bairro, a falta de áreas de lazer, a reativação da associação de moradores, e o apoio mais efetivo do poder executivo municipal. Além disso, foi sugerida a implantação de cursos profissionalizantes voltados para as áreas de logística e outras atividades relacionadas ao setor industrial.

Com base nos resultados obtidos, espera-se que a administração da EMAP (Empresa Maranhense de Administração Portuária), responsável pela gestão do Porto do Itaqui, possa utilizar os dados dessa pesquisa para planejar ações que possam influenciar positivamente a comunidade da Vila Maranhão. Compreende-se que a relação Porto-Cidade, deve iniciar pelas áreas mais próximas do entorno do porto, focando na melhoria dos seus indicadores sociais e ambientais. Os recursos gerados pela arrecadação de impostos e pela atividade portuária deveriam ser investidos na melhoria da qualidade de vida da população local e da população maranhense de maneira geral.

REFERÊNCIAS

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Manual de licenciamento ambiental de Portos**. Brasília, DF, 2017. 26 p.

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Meio Ambiente: impactos ambientais**. Brasília, 2024. Disponível em: http://www.antaq.gov.br/Portal/MeioAmbiente_ImpactosAmbientais.asp. Acesso em 20 mar. 2022.

ALMAZ, O. A.; ALTIOK, T. Simulation modeling of the vessel traffic in Delaware River: impact of deepening on port performance. **Simulation Modelling Practice and Theory**, v. 22, p. 146–165, 2012. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1569190X11001924>. Acesso em: 10 out. 2024.

ALTMAN, W. A temática dos indicadores sociais e sua resultante atual: A qualidade de vida. **Indicadores Sociais de Sergipe**, Aracaju, v.3, p.187-204, 1981.

AZEVEDO, A. N. A reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração urbana. **Revista Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, n.10, maio-ago, 2003. Disponível em: <https://e-revista.unioeste.br/index.php/tempohistoricos/article/view/12480>. Acesso em: 10 out. 2024.

BARROS, V. H., COSTA, T. S., OLIVEIRA, A. C. M., & LORENA, L. A. N. Model and heuristic for berth allocation in tidal bulk ports with stock level constraints. **Computers & Industrial Engineering**, Reino Unido, v. 60, p. 606-613, 2011.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 6.040, de 7 de fevereiro de 2007**. Institui a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 2007. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/d6040.htm. Acesso em: 17 jan. 2023.

BURNETT, F. L; SANTOS, L. E. N; ZAGALLO, J. G. Planejamento e caos urbano no brasil periférico: participação truncada, espaço privatizado, crise fiscal em São Luís, Maranhão. **Revista de Políticas Públicas**, São Luís, v. 24, p. 556-576, 2020. Disponível em: <https://www.redalyc.org/journal/3211/321165167030/321165167030.pdf>. Acesso em: 17 jan. 2023.

CASTELLS, M. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

COSTA, T. C. N. A. Considerações teóricas sobre conceito de indicador social: uma proposta de trabalho. **Revista Brasileira de Estatística**, Rio de Janeiro, v.36, n.142, p.167-176, abr./jul. 1975.

CORTEZ, L. C. S; OLIVEIRA, L. R; MARTINS E. F; JESUS, I. R. D; MELLO, J. C. C. B. S. Análise de eficiência na gestão de portos públicos brasileiros em relação ao papel das

autoridades portuárias. **Journal of Transport Literature**, [S.l.], v. 7, n. 2, p. 78-96, 2013.

DEPARTAMENTO de Saúde, Educação e Bem-Estar. *Toward a Social Report*. **Institution Department of Health, Education, and Welfare**, Washington, 1969.

DEMIRCI, E. Simulation modelling and analysis of a port investment. **Simulation**, [s.l.], v. 79, n. 24, p. 94-105. 2003. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/220164579_Simulation_Modelling_and_Analysis_of_a_Port_Investment. Acesso em: 17 jan. 2023.

DENIT. **Obra no acesso ao porto de Itaquí é concluída antes do prazo**. 2010. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/obra-no-acesso-ao-porto-de-itaqui-e-concluida-antes-do-prazo>. Acesso em: 16 mar. 2024.

DUARTE, R. Entrevistas em pesquisas qualitativas. **Educar**, Curitiba, n. 24, p. 213-225, 2004. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/er/a/QPr8CLhy4XhdJsChj7YW7jh/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 16 mar. 2024

DUTRA, A; RIPOLL-FELIU, V. M.; FILLOL, A. G.; ENSSLIN, L. The construction of Knowledge from the scientific literature about the maritime port performance evaluation. **International Journal of Productive and Performance Management**, [s.l.], v. 64, n. 2, p.243-269, 2015.

EMAP. Empresa Maranhense de Administração Portuária. **Porto do Itaqui**. São Luís: Emap, 2024. Disponível em: <https://www.portodoitaqui.com/emap/historico>. Acesso em: 10 maio. 2024.

ESPÍRITO SANTO, J. M. (org.). **São Luís: uma leitura da cidade**. São Luís: Instituto da Cidade, 2006. *E-book*. Disponível em: https://www.saoluis.ma.gov.br/midias/anexos/1442_sao_luis_uma_leitura_da_cidade_parte0_pag2a15.pdf. Acesso em: 16 mar. 2024

FERREIRA, A. J. de A. **A reestruturação urbana maranhense: dinâmica e perspectivas**. São Luís: Edufma, 2008.

GERHARDT, T. A; SILVEIRA, D. T. (org.). **Métodos de Pesquisa**. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2009, p. 33.

GUIMARÃES, V. A.; LEAL JUNIOR, I. C.; D'AGOSTO, M. A.; FERREIRA, A. F.; OLIVEIRA, C. M. Desempenho ambiental de polos geradores de viagem de carga. **Journal of transport Literature**, [s.l.], v. 8, n. 3, p.250-269, 2014.

HAESBAERT, R.; RAMOS, T. T. O mito da desterritorialização econômica. **Geographia**, Niterói, ano 6, n. 12, p. 25-48, 2004.

HAKKERT, R. **Fontes de dados demográficos**. Belo Horizonte: ABEP, 1996.

- HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.
- HOYLE, B. The port-city interface: trends, problems, and examples. *Geoforum*, Amsterdã, n. 4, p. 429-435, 1989.
- IBGE. **Barragem do Bacanga**: São Luís, MA. Biblioteca Virtual, 2024. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo?id=434952&view=detalhes>. Acesso em: 10 maio 2024.
- IBGE. **Censo brasileiro de 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo?id=434952&view=detalhes>. Acesso em: 10 maio 2024.
- JANNUZZI, P. de M. **Indicadores sociais na formulação e avaliação de políticas públicas**, 2021. Disponível em: www.nescon.medicina.ufmg.br/biblioteca/imagem/2012. Acesso em: 10 maio 2024.
- JOSÉ FILHO, Pe. M. **Pesquisa**: contornos no processo educativo. In: DALBÉRIO, O. **Desafios da pesquisa**. Franca: Unesp - FHDSS, p. 63-75, 2006
- MATOS, R. de. **Política e negócios em São Paulo: da abertura dos portos à Independência (1808/1822)**. 2015. Dissertação (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2015.
- MARX, K. **Capital**. v. 2. New York: Boitempo, 2003.
- MARX, K. **Contribuição à crítica da economia política**. Tradução de Maria Helena Barreiro Alves. São Paulo: Martins Fontes, 2003^a.
- MEGALE, J.F. Indicadores sociais e realidade social. In: REUNIÃO DA SOCIEDADE BRASILEIRA PARA O PROGRESSO DA CIÊNCIA, 28., 1976, Brasília. **Anais [...]**. Brasília, 1976.
- MONIÉ, F.; VASCONCELOS, F. N. Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. **Revista Confins**, São Paulo, v. 15, n.12, 2012.
- MONIÉ, F. Globalização, modernização do sistema portuário e relações cidade/porto no Brasil. In: SILVEIRA, M R. (org.). **Geografia dos transportes, circulação e logística no Brasil**. São Paulo: Outras Expressões, p. 229-330, 2011.
- MOREIRA LIMA, B. N. **Histórias do Porto do Itaqui**: crônica. Ideia Criativa: São Luís, 2007.
- OLIVEIRA, F. Além da transição, aquém da imaginação. **Novos Estudos CEBRAP**, São Paulo, n. 12, p. 2-15, jun. 1985.

- OTONI, R. B. A ocupação agrária do povoado Vila Maranhão e a proposta de instalação de um polo siderúrgico em São Luís: soberania ou dependência brasileira através da política de exportação de recursos naturais? *In: JORNADA INTERNACIONAL DE POLITICAS PÚBLICAS*, 2, 2005, São Luís. **Anais [...]**. São Luís: JOINPP, 2005. Disponível em: https://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinppIII/html/Trabalhos2/Ricardo_benedito312.pdf. Acesso em: 19 mar. 2023.
- SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A. de.; SILVEIRA, M. L. **Território: globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec, ANPUR, 1996.
- SANTOS, M. *et al.* **Território e sociedade**: entrevista com Milton Santos. Entrevistadores: Odete SANTOS Mônica de Carvalho e José Corrêa Leite. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2007.
- SANTOS, L. E. N. dos. **Urbanização e planejamento urbano na periferia do Brasil**: a revisão do plano diretor participativo de São Luís, Maranhão (2014-2021). 2022. 323 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2022.
- SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001.
- SANTOS, M. **O espaço dividido**. São Paulo: Edusp, 2008.
- SANTOS, P. L. dos. A imagem enquanto fonte de pesquisa: a fotografia publicitária. **Iniciação científica Cesumar**, Maringá, v. 2, n. 2, p. 63-68, ago./dez. 2000.
- SANTOS, R.F dos. Vulnerabilidade ambiental. Brasília: MMA, 2007.
- SÃO LUÍS. **Lei nº 4.669 de 11 de outubro de 2006**. Dispõe sobre o plano diretor do município de São Luís e dá outras providências. São Luís: Câmara Municipal de São Luís, 2006. Disponível: <https://www.camara.slz.br/download/plano-diretor-2023/>. Acesso em: 10 mar. 2023.
- SALES, P. M. R. de. S. **A relação entre o porto e a cidade e sua (re)valorização no território macro metropolitano de São Paulo**. 1999. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16131/tde-07122004-114641/publico/pmr-salestese.pdf>. Acesso em: 19 mar. 2023.
- SAQUET, M. A. **Abordagens e concepções de território**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.
- VELTZ, P. **Des lieux et des liens. Politiques du territoire à l'heure de la mondialisation**. Paris: Editions de l'Aube, 160 p., 2002.
- VIANA, M. V. **Qualidade do ar e suas implicações na saúde da comunidade de Vila Maranhão, São Luís (MA)**. 2015. 122 f. 2015. Tese de Doutorado. Dissertação

(Mestrado)-Curso de Programa de Pós-graduação em Saúde e Ambiente, Universidade Federal do Maranhão, São Luís.

YUN, W. Y; CHOI, Y. S. A simulation model for container-terminal operation analysis using an object-oriented approach. **Jornal Internacional de Economia da Produção**, [s.l.], v. 59, edição 1-3, 221-230, 1999.