

Metamorfoses no espaço metropolitano de São Luís (MA)

Resumo

A metrópole é uma realidade no Brasil, contudo a produção dessa forma ocorre em ritmos e temporalidades diferentes e reproduz a relação centro-periferia. Assim, o objetivo deste artigo é analisar os aspectos espaciais da metropolização na capital maranhense. A centralização da riqueza e da população, a fragmentação do tecido urbano com a constituição de núcleos com diferentes níveis de centralidade e a produção de novos territórios com a implantação de unidades habitacionais em municípios metropolitanos foram as principais características do fenômeno estudado.

Palavras-chave: Urbanização, Economia política, Metrópole.

Abstract

METAMORPHOSES IN THE METROPOLITAN SPACE OF SÃO LUÍS (MA)

The metropolis is a reality in Brazil, however production of this form occurs at different rhythms and temporalities and it reproduces the center-periphery relationship. Thus, the purpose of this article is to analyze the spatial aspects of metropolization in the capital of Maranhão state. The centralization of wealth and population, the fragmentation of the urban fabric with the constitution of nuclei with different levels of centrality and the production of new territories with the implementation of housing units in metropolitan municipalities were the main characteristics of the phenomenon studied.

Key-words: Urbanization, Political economy, Metropolis.

1. Introdução

A metrópole emerge da potencialização da centralidade pela produção mercantil, pois o capital colocou o espaço urbano enquanto condição para valorização. Dessa forma, a cidade como concentração de objetos, pessoas, capitais e mercados foi levada à saturação e implodiu/explodiu. Essa metáfora lefebvriana não se aplica somente à disposição espacial dos fragmentos múltiplos e disjuntos que se reúnem num tecido porque trata-se da vitória da troca sobre o uso, da economia política da urbanização, da instituição da crise da moradia e da segregação como expressão espacial da luta de classe.

Enquanto forma, é um aglomerado com intensas trocas internas e externas, forte polaridade multiescalar e alta densidade de área construída, inclusive com a conurbação de vários municípios o que evidencia a fusão da cidade com a região¹. Logo, há em curso uma metropolização, “isto é, não apenas o crescimento e a multiplicação das grandes cidades, mas a concentração crescente dentro delas de populações, atividades e riquezas” (ASCHEER, 1995, p. 16)².

A metrópole é a escala ideal dos investimentos, por isso as regiões metropolitanas de São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Brasília, Curitiba, Salvador, Recife, Fortaleza, Campinas, Manaus, Vitória, Goiânia, Belém e Florianópolis concentram 62% da capacidade tecnológica, 55% do valor industrial das empresas que exportam e 50,3% do PIB do país (RIBEIRO et al., 2015).

São Luís é um centro periférico no Brasil, contudo é responsável por quase 50% do PIB maranhense e 1/3 da população do estado. Na primeira década do século XXI, a economia do Maranhão foi a que mais cresceu no país em virtude das exportações de commodities. Tal fato intensificou a urbanização dos municípios na Ilha do Maranhão e a consequente metropolização dos territórios. Assim, o objetivo deste artigo é analisar os aspectos espaciais do fenômeno na capital maranhense. O texto está dividido em quatro seções. A segunda – após esta introdução – trata a metrópole como decurso histórico; a terceira aponta os desdobramentos do processo no espaço ludovicense. Seguem-se as Considerações Finais.

2. Metropolização no Brasil

A partir da década de 1990, as cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo perderam participação na população do país com o aumento do contingente demográfico urbano em aglomerados de porte grande e médio. Por isso, Milton Santos (2005) chegou a cogitar um fenômeno de desmetropolização associado a uma expansão urbana de centros médios e urbes com mais de um milhão de habitantes, fora das principais metrópoles. De acordo com Santos (2005, p. 93):

[...] os números revelam que, paralelamente ao crescimento das aglomerações grandes e muito grandes, há lugar, também, para o aumento das cidades intermediárias e das respectivas populações. Pode-se, aqui, desde logo, falar em desmetropolização? O que, em todo caso, está se verificando é a expansão da metropolização e, paralelamente, a chegada de novas aglomerações à categoria de cidade grande e cidade intermediária. Um percentual cada vez mais expressivo da população que vive em núcleos com mais de 20 mil habitantes vai, agora, para as grandes cidades médias (SANTOS, 2005, p. 93).

Os dados levantados no final da primeira década do século XXI (IBGE, 2010) mostram que a tendência de redução da população em grandes centros continua e também se estendeu a Porto Alegre e Recife. Contudo, as demais metrópoles – Belém, Belo Horizonte, Campinas, Curitiba, Florianópolis, Fortaleza, Goiânia, Grande Vitória, Manaus e Salvador, em sua maioria, mantêm sua participação ou têm o percentual alargado.

O Brasil contava com trinta e cinco Regiões Metropolitanas (RMs) e três Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico RIDEs até 2010 (RIBEIRO et al., 2015). Elas abrangiam 444 municípios, estavam distribuídas por vinte e dois estados da federação, enquanto as RIDEs eram formadas por municípios de diferentes unidades federativas. Portanto, a metropolização avança pelo território e apresenta diferentes formas.

A formação do espaço metropolitano brasileiro tem sua origem na industrialização por substituição de importação, especialmente a partir de 1950, ocorrendo de forma concentrada em São Paulo, e de uma maior desarticulação das economias regionais. Conseqüentemente, a capital paulista tornou-se o centro de comando da vida econômica do país e o destino dos principais fluxos migratórios. À medida que o tecido urbano

explodia em periferias, as estruturas internas da cidade implodiam e o resultado foi a configuração da primeira metrópole brasileira.

A metrópole é a forma que surge da confluência de um duplo processo ou, se preferir, um processo com dois aspectos: industrialização e urbanização (LEFEBVRE, 2001). No Brasil, ela ofereceu as condições territoriais à instalação da grande indústria, à organização do mercado consumidor e à concentração, de forma precária, do proletariado.

A industrialização não pode ser encarada no seu sentido estrito, ou seja, a implantação de fábricas nos diferentes lugares. Mas, como processo social que inclui formação do mercado nacional mediante a integração do território e a expansão do consumo nas formas mais diversas, o que ativa a urbanização dos espaços a nível nacional. Esse decurso contou com forte participação do Estado brasileiro que desenvolveu um conjunto de estratégias, designadas por Davidovich (1998) como políticas de urbanização, e visaram a ampliar a modernização brasileira. Dentre elas, estavam: aparelhamento das grandes cidades; desconcentração da indústria com a localização de plantas industriais em alguns pontos do território nacional, principalmente em regiões economicamente periféricas; expansão do capital fixo – portos, hidrelétricas, sistemas de transporte, energia e comunicações; e institucionalização das regiões metropolitanas. Esse conjunto de fatores contribuiu com o crescimento de grandes cidades e o surgimento do fenômeno metropolitano em todas as regiões do país.

A concentração das funções industriais e político-administrativas em São Paulo e Rio de Janeiro atraiu grande parte do fluxo migratório nacional dos anos de 1950 e 1960, portanto esses núcleos já possuíam mais de um milhão de habitantes e eram identificados como metrópoles em meados dos anos sessenta do século XX (DAVANZO et al., 2011). O crescimento de grandes cidades ocorreu em todas as regiões do país na década de 1970, por isso o governo federal reconheceu institucionalmente a metropolização brasileira com a criação das RMs de São Paulo, Rio de Janeiro, Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Curitiba e Porto Alegre.

Tratava-se de um projeto geopolítico de integração do território nacional e do desenvolvimento industrial com base em uma sociedade dominantemente urbana. Partia-se da concepção de que uma rede de cidades funcionalmente interdependente e hierarquizada asseguraria a consecução de

metas comuns e equilíbrio do sistema (DAVIDOVICH, 2003). As primeiras RMs apresentavam graus diferentes de concentração demográfica, presença de funções urbanas diversificadas e especializadas e existência de área de influência. Além disso, o conjunto metropolitano possuía as seguintes características: constituído por mais de um município em torno de uma urbe central que lhe dava o nome e representava uma área bem maior que as demais; objeto de planejamento, pois receberam distritos industriais em sua periferia e concentravam serviços de interesse coletivo.

A década de 1980 no Brasil foi marcada pela redução da capacidade de investir do Estado e o elevado custo de administração da dívida externa, o que gerou uma queda no crescimento da economia e o esgotamento do modelo de desenvolvimento baseado na substituição de importações. O elevado crescimento da dívida externa comprometeu mais de um terço do Produto Nacional Bruto no final da década de 1990 (OLIVEIRA, 2011) e, conseqüentemente, afetou o funcionamento normal e contínuo de boa parte de nossas atividades econômicas, em particular as industriais, tão dependentes do exterior no fornecimento de materiais semiacabados, componentes em geral, equipamentos etc.

Na verdade, a crise brasileira repercutia os efeitos da dificuldade do capital em ampliar suas taxas de lucro a nível internacional. Por esse motivo, houve uma reestruturação do regime de acumulação (passagem do fordismo à flexibilização³) e a internacionalização das economias nacionais com o objetivo de driblar os efeitos da valorização crítica do valor. Internacionalizar significou desregulamentação dos mercados nacionais e maior concorrência entre os países, o que exigiu transformações na atividade produtiva com o deslocamento de plantas industriais para áreas com baixo valor de troca da força de trabalho e centralização de atividades de comando nas metrópoles.

Desde o final da Segunda Grande Guerra Mundial, o capitalismo retomou a sua expansão num grau e numa intensidade, jamais vistos anteriormente. Aos poucos, as formas singulares e particulares de reprodução do capital, compreendidos como nacionais e setoriais, se subordinaram a uma acumulação global e assumiram novas características. Trata-se da internacionalização capitalista, que ganhou força com o fim da Guerra Fria e a desagregação do bloco socialista; a desregulamentação dos mercados; e

o surgimento de novas tecnologias nas áreas de comunicação e transporte que funcionam, simultaneamente, como condição e fator de intensificação do processo. Esse novo ciclo de expansão do capitalismo foi definido por Ianni (1999; 2006) como globalização enquanto Chesnais (1996) preferiu o termo mundialização.

Para Ianni (1999; 2006), a globalização é o desenvolvimento do capitalismo, em forma extensiva e intensiva, e processo civilizatório. Com base em novas tecnologias, criação de valores de uso e recriação da divisão internacional do trabalho, as forças produtivas básicas (capital, tecnologia, força de trabalho e divisão laboral) ultrapassaram fronteiras geográficas, históricas e culturais, multiplicando-se as formas de articulação e contração. Além disso, há também uma internacionalização da produção, pois as unidades produtivas se instalam em diversos países e se apoiam na organização flexível do trabalho (terceirizações e subcontratações).

A mundialização, conforme Chesnais (1996), deve ser pensada como uma fase específica da valorização porque engloba o conjunto das regiões do mundo onde há recursos e/ou mercados. Ademais, o decurso é marcado mais pelo investimento internacional do que pelo comércio exterior e tem reflexo nas estruturas produtivas e no intercâmbio de bens e serviços. Essa fácil mobilidade do capital contou com modificações na organização do sistema bancário e financeiro internacional com o desenvolvimento de redes e sistemas de informática. Dessa forma, o valor ficou à vontade para colocar em concorrência as diferenças no valor de troca da força de trabalho entre um país e outro, permitindo a apropriação de uma mais-valia global.

Além da relação entre a internacionalização do capital e a da produção, os dois autores mencionados citam a globalização dos princípios jurídicos-políticos e a conseqüente destruição da possibilidade de levar adiante políticas próprias. Pressionados pela imensa dívida externa, os países periféricos foram obrigados a seguir as políticas econômicas orientadas pelo Fundo Monetário Internacional e pelo Banco Mundial. Assim, aderiram aos projetos de privatização, liberalização do comércio, monetária e financeira. Sem a generalização dessas medidas por parte das nações, “o capital financeiro internacional e os grandes grupos multinacionais não teriam podido destruir *tão depressa e tão radicalmente*⁴ os entraves e freios

à liberdade deles de se expandirem à vontade e de explorarem os recursos econômicos, humanos e naturais, onde lhes for conveniente” (CHESNAIS, 1996, p. 34).

Essa internacionalização capitalista tem efeito nas áreas metropolitanas, visto que “há elos financeiros de agentes financeiros internacionais e toda e qualquer cidade” (DAMIANI, 2006, p. 136). Os espaços urbanos não convergem para um modelo único, em virtude do processo diferencial, todavia algumas mudanças tendem a ocorrer em todas elas, principalmente nos grandes centros.

Já mencionamos que a globalização capitalista precisou reestruturar a produção, momento definido por Harvey (2005) como passagem do regime de acumulação fordista ao flexível. De maneira sucinta, poderíamos afirmar que:

[...] o padrão de acumulação flexível articula um conjunto de elementos de continuidade e descontinuidade [...]. Ele se fundamenta num padrão produtivo organizacional e tecnologicamente avançado, resultado da introdução de técnicas de gestão da força de trabalho próprias da fase informacional, bem como da introdução ampliada dos computadores no processo produtivo e de serviços. Desenvolve-se em uma estrutura produtiva mais flexível, recorrendo freqüentemente [sic] à desconcentração produtiva, às empresas terceirizadas etc. Utiliza-se de novas técnicas de gestão da força de trabalho, do trabalho em equipe, das “células de produção”, dos “times de trabalho”, dos grupos “semiautônomos”, além de requerer, ao menos no plano discursivo, o “envolvimento participativo” dos trabalhadores, em verdade uma participação manipuladora e que preserva, na essência, as condições do trabalho alienado e estranhado. O “trabalho polivalente”, “multifuncional”, “qualificado”, combinado com uma estrutura mais horizontalizada e integrada entre diversas empresas, inclusive nas empresas terceirizadas, tem como finalidade a redução do tempo de trabalho (ANTUNES, 2007, p. 52).

Essas transformações na organização do trabalho associadas à liberalização dos mercados impactaram a produção “e o funcionamento das principais aglomerações metropolitanas latino-americanas, afetando tanto suas articulações externas como sua própria dinâmica e configuração interna” (MATTOS, 2004, p. 159). A possibilidade de comandar o processo de trabalho à distância permitiu que o capital industrial separasse espacialmente as fases de elaboração e execução do processo produtivo. Assim, as funções de comando, pesquisa e desenvolvimento continuaram concentradas nas metrópoles (sedes das grandes corporações) enquanto

a produção se dispersou por várias regiões onde os salários são baixos, a proteção social inexistente e os benefícios fiscais são muitos.

As metrópoles foram selecionadas para receber as funções de comando em virtude da disponibilidade de sistemas de comunicação capazes de permitir contatos instantâneos com o ambiente global; contingentes amplos e capacitados de recursos humanos; condições para uma comunicação direta cotidiana entre as pessoas que desenvolvem as tarefas mais modernas; e mercado capaz de garantir acesso a uma ampla demanda solvente (MATTOS, 2004). À medida que o espaço metropolitano é cada vez mais *locus* da gestão do capital, transformações econômicas, sociais e territoriais ocorrem nessa base espacial.

Do ponto de vista da economia, há uma passagem da produção no espaço à produção do espaço⁵ e a metrópole tornou-se máquina de crescimento. Às funções de direção, são somados os serviços para produção (financeiro, jurídico, contábil, *marketing* e imobiliário); os de reprodução (saúde, educação e lazer); e a distribuição e comercialização das mercadorias.

Em relação ao social, a fuga e/ou fim dos empregos industriais e a incapacidade do setor terciário de absorver a demanda de trabalhadores levam ao desemprego estrutural e à expansão do setor informal. A impossibilidade de pagar pelo solo urbano em virtude da queda dos rendimentos provoca um movimento de ocupação de terrenos cada vez mais distante do centro da cidade e a consequente formação de favelas e loteamentos clandestinos. Terra vazia é cada vez mais rara nas metrópoles, então explodem as ocupações de prédios abandonados nas áreas centrais e há um segmento da população que simplesmente passa a morar na rua. Desse modo, a internacionalização do capital também está associada a novas formas de segregação.

Dentre as transformações territoriais, podemos citar a suburbanização do tecido metropolitano e a reestruturação urbana. Com a gestão do capital concentrada no espaço metropolitano e a liberalização dos mercados de capital, uma quantidade imensa de investimentos internacionais se realiza em negócios imobiliários. O resultado desse maior fluxo de capital imobiliário é a produção de novos artefatos arquitetônicos (edifícios corporativos, centros comerciais, parques aquáticos, hotéis, *resorts*, centros

de convenções, aquários, pontes estaiadas, condomínios e loteamentos fechados etc.). Os novos objetos se dispersam pelo tecido urbano em busca de preços mais baratos da terra, o que gera a produção de novas centralidades que passam a concorrer com o centro histórico, esse cada vez mais esvaziado e ocupado por segmentos proletarizados. Embora as orientações dos organismos internacionais recomendem o Estado mínimo, as ações estatais como redução de impostos contribuem com o aumento do consumo de mercadorias como o automóvel e a casa própria. Motorizadas, frações da classe média compram casas, lotes e apartamentos no subúrbio e realizam o fetiche da vida suburbana. A combinação de todos esses elementos produziu uma forma metropolitana dispersa, policêntrica, segregada e estruturada por eixos rodoviários.

A Grande São Luís (foco deste artigo) compõe um segundo grupo de RM, instituídas conforme os termos da política urbana presentes na Constituição Federal de 1988. Muitas regiões metropolitanas foram criadas na década de 1990 pela iniciativa estadual com a finalidade de recriar a força da aglomeração como fator de crescimento econômico e de valorização do capital. No entanto, essas novas unidades apresentam geralmente estruturas sociais, econômicas, políticas e espaciais menos diversificadas que as RM mais antigas. Em alguns casos, são unidades especializadas em atividades siderúrgicas, petroquímicas ou portuárias como o Vale do Aço, a Grande Vitória e a Baixada Santista, por exemplo.

Embora exista uma diversidade de formas de concentração urbana no Brasil, a metrópole continua sendo uma grande concentração demográfica, de capitais, multifuncional (indústrias modernas, comércio diversificado e serviços especializados) e com boas condições de infraestrutura, que funcionam como capital fixo porque atendem, principalmente, as demandas da indústria.

O espaço metropolitano resulta da extensão territorial de um centro principal e a conseqüente conurbação com o tecido urbano, formando um arranjo espacial que integra econômica e socialmente um conjunto de municípios. A metropolização não se caracteriza somente pela contigüidade territorial mas também pela espacial, através da conectividade em rede, e pela polarização econômica. Além disso, a metrópole revela a essência do moderno, pois amalgama o novo e o arcaico; a riqueza e a pobreza.

Após apresentar os aspectos da metropolização no Brasil, abordaremos as consequências desse fenômeno no território da capital maranhense.

3. O espaço metropolitano ludovicense

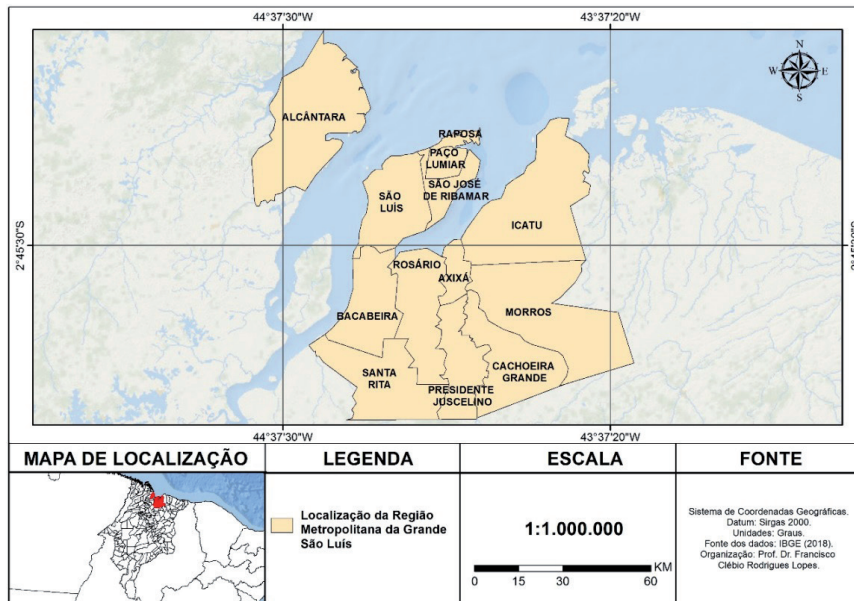
O Maranhão passou por fortes transformações econômicas entre 2000 e 2010 visto que a sua economia se expandiu 6,9% a.a., posicionando o estado acima da região Nordeste (4,5% a.a.) e do Brasil (4,0% a.a.). Tal dinâmica resulta do crescimento das exportações de *commodities* minerais e agrícolas, impulsionado pela industrialização chinesa; das transferências federais que cresceram numa taxa de 5% a.a.; e do crédito ao consumo e ao financiamento imobiliário (IMESC, 2008). Os investimentos públicos e privados objetivam dotar o território de meios técnicos (ampliação da refinaria do Consórcio de Alumínio do Maranhão – ALUMAR; duplicação da Estrada de Ferro Carajás – EFC; construção da Hidrelétrica do Estreito; e implantação do Píer IV da Companhia Vale do Rio Doce- CVRD) capazes de escoar a produção de minérios do Complexo de Carajás e grãos através do Porto de Itaqui em São Luís⁶.

A capital maranhense é a porta de entrada e saída dessa fronteira agromineral brasileira, portanto tornou-se o destino de correntes migratórias vindas de outros estados e países o que desencadeou um aumento das taxas de crescimento populacional (2% a.a. entre 2000 e 2010, superior a do estado de 1,52% a.a.) e de urbanização (82%) tanto na capital quanto nos municípios vizinhos (IPEA, 2014). Torna-se perceptível a formação de uma área metropolitana em virtude da articulação funcional entre as cidades que compõem a Ilha do Maranhão com contiguidade espacial e/ou territorial da mancha de ocupação (portos, aeroportos, cidades-dormitório, investimentos econômicos, infraestrutura, mananciais hídricos etc.).

A metropolização começa a incorporar outros territórios além da Ilha em função de interesses econômicos⁷ ou da mobilidade diária da força de trabalho. Dessa forma, a Região Metropolitana da Grande São Luís (RMGSL), composta pelos municípios de Alcântara, Axixá, Bacabeira, Cachoeira Grande, Icatu, Morros, Presidente Juscelino, Paço Lumiar, Raposa, Rosário, Santa Rita, São José de Ribamar e São Luís foi instituída

pela Lei Complementar N° 174/2015 (figura 1). No entanto, estudos realizados pelo Observatório das Metrôpoles⁸ sobre a metropolização revelaram que a integração de São José de Ribamar e Paço Lumiar era média, a de Raposa era baixa e a de Alcântara muito baixa. A condição insular de São Luís dificulta uma maior aproximação com as cidades continentais, por isso a relação é maior com as quatro urbes no interior da Ilha do Maranhão.

Figura 1
MAPA DA RMGSL



Fonte: IBGE, 2018.

Em 2010, a RMGSL possuía uma população de 1.492.370 habitantes (22,7% da população estadual), uma área de 9.304,638km² (2,8% do território maranhense), uma densidade demográfica de 160,4 hab./km² e um PIB de R\$ 20 bilhões (43,53% do estadual), o que evidencia uma forte centralização da riqueza e da população numa pequena parte do território (IBGE, 2010). As desigualdades ocorrem também no interior da região metropolitana visto que existem locais (Ponta D'Areia, Ponta do Farol,

Renascença II e Calhau) em São Luís com IDH-M⁹ muito alto (0,948), enquanto que Alcântara apresenta valores baixos de IDH-M (0,573).

São Luís é uma metrópole periférica na hierarquia urbana brasileira, entretanto é o principal centro do Maranhão, com uma influência sobre 202 municípios, logo sofreu os maiores impactos do acelerado crescimento econômico estadual entre 2000 e 2010. Dentre eles, o incremento demográfico de 144.809 habitantes (16,6%), que fez da capital maranhense uma cidade milionária, com 1.014.837 habitantes (equivalente a 15,4% da população estadual e a 60% da RMGSL) e expansão do PIB em aproximadamente R\$ 14 bilhões. O aumento de seu PIB em 373% foi proveniente do desenvolvimento das atividades terciárias e da indústria já que houve um declínio do setor agropecuário. O primeiro grupo, composto por comércio, manutenção e reparação de veículos automotores e motocicletas, administração pública, atividades imobiliárias e alugueis, transporte, armazenagem e correios, teve uma ampliação de 364%. No segundo, construção civil e indústria da transformação (produção de alumínio e suas ligas em formas primárias) são as principais atividades e teve uma ampliação em 147% (IBGE, 2000; 2010).

As atividades terciárias, responsáveis por 59,7% (IMESC, 2015) do PIB de São Luís, se especializam em núcleos de bairros de maior adensamento populacional e ao longo dos eixos de circulação. As artérias mais representativas são as avenidas Getúlio Vargas (Monte Castelo), João Pessoa (João Paulo), Castelo Branco (São Francisco), Guajajaras (São Cristóvão), Jerônimo de Albuquerque (Vinhais/ Angelim/ COHAB-Anil), Leste-Oeste (COHATRAC), Daniel de La Touche (COHAMA), Principal (Cidade Operária), Odylo Costa Filho (Anjo da Guarda) e Holandeses (Calhau).

O terciário se materializa no espaço ludovicense mediante a implantação de estruturas que reúnem comércio e serviços especializados num único espaço (os *shopping centers* verticalizados, por exemplo), empreendimentos atacadistas de capital internacional, redes regionais de supermercados, centros de serviços (médicos, automotivos e outros), hotéis, concessionárias e pequenos aglomerados comerciais que congregam lojas de material de construção e hipermercados. Tais formas se distribuem desigualmente na cidade de acordo com a qualidade da infraestrutura, assim

os *shopping centers* preferem o triângulo “nobre” (Renascença-COHAMA-Calhau) e os hotéis se instalam no norte de São Luís (FERREIRA, 2014).

As atividades terciárias redefinem a relação centro-periferia, já que sua instalação em áreas residenciais de classe média ou proletarizadas com pouca ou nenhuma densidade comercial anterior, criam novas centralidades e elevam o preço dos terrenos. Nas áreas de extração maior de renda, o adensamento é viabilizado com a mudança do potencial construtivo através da verticalização. De acordo com Burnett (2012):

Atualmente, em São Luís, a construção de torres ocorre em três situações urbanas distintas: em áreas de baixa densidade, onde elas são exceção, como Ponta do Farol e Renascença I; em áreas de alta densidade, onde elas se concentram e predominam; e em áreas ainda desocupadas, como a faixa definida pelas avenidas Litorânea e dos Holandeses, que se estende da Ponta do Farol ao Calhau e ao Olho d’Água (BURNETT, 2012, p. 71).

As atividades citadas produzem espaços, daí sua associação com o setor imobiliário (construção civil, indústria produtora de material de construção, comercialização de terrenos e manutenção predial), que também é responsável pela moradia. Em relação à habitação, é possível destacar dois momentos da relação entre urbanização e programas habitacionais. O primeiro ocorreu entre 1971 e 1991, com a produção de 22.909 unidades habitacionais, distribuídas em 54 conjuntos habitacionais e a ocupação de um território dez vezes maior ao constituído nos 350 anos anteriores¹⁰. O segundo ocorreu com a criação do Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV) pelo Governo Federal, em 2007, e o aumento do crédito para famílias com rendimentos de até cinco salários mínimos via Caixa Econômica Federal (CEF), o que possibilitou a expansão da incorporação em áreas periféricas de São Luís e na zona rural dos municípios de São José de Ribamar e Paço Lumiar.

Entre 2009 e 2013, o PMCMV contratou a construção de 15.085 unidades habitacionais (UHs) em São Luís, 12.711 em São José de Ribamar e 5.280 em Paço Lumiar com o objetivo de atender uma população que possui rendimentos de até R\$ 1.600,00 (CEF, 2017). O programa tem impacto direto na expansão da área construída das cidades, contudo os efeitos são maiores nas cidades metropolitanas do que na metrópole. Por exemplo, o PMCMV significou um aumento de 29,85% no número de domicílios particulares

permanentes em São José de Ribamar; 19,49% em Paço Lumiar e 5,45% em São Luís¹¹. No entanto, pesquisas¹² mostraram que UHs construídas nos municípios metropolitanos receberam pessoas que residiam na capital e viram a possibilidade de realizar o “sonho da casa própria” fora da metrópole em virtude do preço dos imóveis. Tal fato implicou numa migração pendular para satisfazer as necessidades de trabalho e/ou estudo.

Assim, empreendimentos multifamiliares, com edificações de até três pavimentos em locais com precárias condições de urbanização, contribuem para a expansão da mancha urbana em direção a leste e a conseqüente conurbação dos territórios municipais (São Luís, São José de Ribamar e Paço Lumiar). Além da fronteira oriental que se estende por terrenos da Bacia do rio Paciência ao longo da rodovia MA 201, o tecido urbano segue a oeste sobre áreas de ecossistema fluviomarinho em direção ao Distrito Industrial e à área Itaqui-Bacanga; ao sul, ao longo da BR 135, de encontro ao continente e ao norte, orientado pela produção imobiliária de alto padrão ao longo da rodovia MA 203 no sentido São Luís-Raposa.

Do ponto de vista territorial, a metrópole se fragmentou em seis grandes polos urbanos com diferentes níveis de centralidades: Centro, Anjo da Guarda, João Paulo, Renascença, COHAB e São Cristóvão (GARCEZ, 2009).

O Centro e o centro histórico não coincidem já que esse último compreende o núcleo original da cidade e as áreas de expansão ocorrida nos séculos XVIII, XIX e início do XX, portanto reúne os bairros da Praia Grande, Centro, Apicum, Desterro, Madre Deus, Camboa, Belira, Macaúba e Coréia (PAIVA, 2009). O Centro mantém um nível de centralidade elevado em virtude da concentração do comércio de rua, dos edifícios administrativos, do conjunto arquitetônico tombado e da concentração de pontos de ônibus, contudo sofre com a redução da população residente, o que resulta numa intensa movimentação diurna e em ruas vazias durante a noite. Além disso, o abandono de logradouros, calçadas e edifícios transmite uma sensação de insegurança, que afasta a população de melhor poder aquisitivo, logo ele é, cada vez mais, o “centro da periferia”.

A construção da Barragem do Bacanga, em 1970, com a finalidade de ligar a área central e o Porto de Itaqui, possibilitou a expansão territorial em sentido sudoeste e o surgimento do bairro do Anjo da Guarda. A sua origem

está ligada a um loteamento implantado para abrigar a população palafitada do Goiabal, que havia sido desabrigada por um incêndio. Atualmente, se destaca pelo comércio, pelos serviços e pela densidade demográfica. Contudo, apresenta problemas de saneamento básico, transporte público e altas taxas de criminalidade.

O João Paulo surgiu como periferia imediata do Centro em virtude do prolongamento do corredor viário Centro/Anil na década de 1960, com a finalidade de interligar os bairros mais distantes – Liberdade, Monte Castelo, Fátima, Caratatiua, Jordoa e Sacavém. A consolidação desse bairro atraiu atividades comerciais, bancos, clínicas populares e escolas privadas para o entorno das avenidas Getúlio Vargas e João Pessoa. No comércio, se destacam o atacado na rua Riachuelo e a feira com cerca de quinhentos vendedores na rua Projetada no entorno do mercado.

O Renascença constitui parte da cidade nova, pois sua ocupação data da década de 1970, com a construção das pontes José Sarney e Bandeira Tribuzzi sobre o rio Anil, todavia ele detém a melhor infraestrutura urbana da cidade. Tal situação favoreceu a concentração de atividades do terciário superior ao longo da avenida Colares Moreira e produziu um centro empresarial moderno. A paisagem verticalizada é composta por prédios de arquitetura arrojada que abrigam *shopping centers*, clínicas, escritórios de profissionais liberais, faculdades privadas, concessionárias, boutiques de luxo e restaurantes.

O conjunto urbano da COHAB foi implantado em 1976 pela extinta Companhia de Habitação Popular do Maranhão (COHAB/MA) e financiado pelo Banco Nacional da Habitação (BNH). Contou com 1.111 unidades habitacionais destinadas a moradores de baixa renda, inclusive, alguns eram ex-palafitados dos bairros de Caratatiua e Alemanha. A proximidade com a avenida Jerônimo de Albuquerque, a implantação do Terminal de Integração do COHAB/COHATRAC em 2004 e a presença do Mercado Público propiciaram o desenvolvimento de um centro periférico com a presença de comércio varejista, clínicas populares e agências bancárias.

O aglomerado Cidade Operária/São Cristóvão abrange cerca de 30 bairros e sua ocupação ocorreu em meados da década de 1980 em virtude da implantação de conjuntos habitacionais e ocupações realizadas por movimentos em defesa da moradia em São Luís. No bairro da Cidade Operária,

são 3.523 empresas ativas, de acordo com dados da Junta Comercial do Estado do Maranhão (JUCEMA). Desses, 1.487 são microempreendedores individuais que faturam até R\$ 5 mil por mês e o restante é formado por micro e pequenas empresas (salões de beleza, padarias, academias, bares e restaurantes). Além dessas, o bairro conta com lojas de departamentos, unidades das grandes redes de supermercados e agências bancárias que se instalaram nos principais corredores (CARVALHO, 2015). No São Cristóvão, o comércio de peças de automóveis e a presença de agências bancárias (Banco do Brasil, Itaú, Bradesco, Santander e Caixa Econômica) são os destaques dentre as atividades terciárias, que se localizam nas avenidas Guajajaras e Lourenço Vieira da Silva.

A fragmentação do território ludovicense em conjuntos urbanos expressa a metropolização do espaço no interior da Ilha do Maranhão, ou seja, “a enorme concentração (de pessoas, atividades, de riquezas, de coisas e de objetos, de instrumentos, de meios e de pensamentos) na realidade urbana, e a imensa explosão, a projeção de fragmentos múltiplos e disjuntos” (LEFEBVRE, 2004, p. 26) (centros, periferias, favelas, distritos industriais etc.), que se articulam através das redes. O decurso ocorre em diferentes níveis na RMGSL porque o ritmo da acumulação mundial dita o tempo de integração das porções espaciais ao processo. Nesse sentido, o tecido metropolitano é mais consistente nas áreas insulares em virtude dos interesses imobiliários e dos fluxos da migração pendular enquanto os interesses seletivos do econômico incorporam mais lentamente os fragmentos continentais. A metropolização avança em todas as direções na ilha e produz um tecido policêntrico e fragmentado em territórios que se articulam através dos objetos técnicos.

4. Considerações Finais

A metropolização não é simplesmente a extensão física da mancha urbana, mas a expansão da centralidade ao ponto de levá-la à crise. Tal fato só pode ser compreendido no interior de uma sociedade, na qual sua reprodução é determinada pelo valor. Assim, a metrópole, por reunir uma

massa imensa de objetos e homens objetificados, oferece vantagens numa economia internacionalizada.

Se a indústria tem procurado se afastar das grandes cidades, embora se localize ao longo de rodovias de rápida conexão com o espaço metropolitano, atividades terciárias (*shopping centers* e hipermercados) se multiplicam junto aos eixos de maior circulação internos ou externos à urbe. Além do comércio, serviços de informação, publicidade, contábil, médico, educacional e de seguros buscam localizações seletivas no interior da metrópole e produzem uma arquitetura particular de edifícios inteligentes com fachadas espelhadas e dotados de heliportos. Amalgamada com os espaços modernos, a periferia empobrecida de urbanidade ocupa uma maior porção do tecido urbano, que avança em várias direções.

São Luís reproduz as características do processo, contudo num ritmo diferente dos principais núcleos do país, visto que sua produção se dá conforme o desenvolvimento desigual. A metropolização do espaço ludovicense ocorre com diversificação de atividades terciárias, surgimento de centros com níveis de centralidades distintos, formação de fragmentos modernos que se ligam à economia mundial e periferização da mancha pela área rural. Nas periferias das casas sem banheiro, das palafitas, dos aniversários nos quintais, dos carrinhos (táxi coletivo clandestino), do comércio informal, dos territórios das facções criminosas, a maleabilidade das leis da propriedade privada permitem as inúmeras ocupações que se estendem pelos municípios metropolitanos, afinal é preciso fornecer espaços à reprodução do proletariado.

Nesse sentido, é possível afirmar que a urbanização não ocorre sem a fragmentação e a hierarquização do espaço já que o processo ocorre de forma desigual.

NOTAS

¹ Ver Lencioni (2006).

² "c'est-à-dire non seulement la croissance et la multiplication des grandes agglomérations, mais la concentration grandissante en leur sein des populations, des activités et des richesses" (ASCHER, 1995, p. 16).

³ Sobre esse tema ver Harvey (2005).

- ⁴ Itálicos no original.
- ⁵ Sobre esse salto qualitativo ver Lefebvre (2006).
- ⁶ A Usina Hidrelétrica do Estreito foi inaugurada em 2012, a terceira ampliação da refinaria da ALUMAR foi concluída em 2009 e a duplicação da EFC e as obras do PIER IV foram finalizadas em 2017.
- ⁷ Ferreira (2017) destaca os investimentos previstos para o município metropolitano de Baccabeira. O primeiro é uma usina siderúrgica sob responsabilidade da empresa China Brazil Xinnenghuan International Investment (CBSTELL) com um aporte no valor de R\$ 9,750 bilhões e o segundo é uma refinaria no valor de R\$ 10 bilhões.
- ⁸ Os estudos consideraram os municípios integrantes da RMGSL até 2012, ou seja, São Luís, São José de Ribamar, Paço Lumiar, Raposa e Alcântara, e usaram mobilidade da população, taxa de urbanização e atividades não agrícolas como fatores para mensurar a integração dos municípios (RIBEIRO et. al, 2012).
- ⁹ O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal – IDH-M é uma medida que avalia a qualidade de vida e o desenvolvimento econômico de uma população com base em três dimensões: Longevidade (vida longa e saudável), Educação (acesso ao conhecimento) e Renda (padrão de vida decente). O índice varia entre 0 e 1, podendo ser classificado em muito baixo (0-0,499), baixo (0,500-0,599), médio (0,600-0,699), alto (0,700-0,799) e muito alto (0,800-1) (IPEA, 2014).
- ¹⁰ Ver Burnett (2012) e Ferreira (2014).
- ¹¹ Utilizamos o número de domicílios particulares permanentes do Censo de 2010 como valor inicial para calcular o aumento percentual.
- ¹² Ver Santos (2016).

Referências

ANTUNES, R. **Os sentidos do trabalho**: Ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. São Paulo: Boitempo, 2007.

ASCHER, F. **Métapolis ou l'avenir des villes**. Paris: Éditions Odile Jacob, 1995.

BURNETT, F. L. **São Luís por um triz**: escritos urbanos e regionais. São Luís: UEMA, 2012.

CEF-Caixa Econômica Federal. **Habitação – Minha Casa Minha Vida – Empreendimentos**: banco de dados. Disponível em: < <http://www.caixa.gov.br/site/paginas/downloads.aspx> >. Acesso em: 03 dez. 2017.

CARVALHO, G. Bairros independentes. Mais de 3 mil estabelecimentos comerciais funcionais na Operária. **O Estado**, São Luís, 11 de dezembro de 2015, Cidades. Disponível em: <<http://imirante.com/oestadoma/>>. Acesso em: 11 dez. 2015.

CHESNAIS, F. **A mundialização do capital**. São Paulo: Xamã, 1996.

DAMIANI, A. L. Cidades médias e pequenas no processo de globalização. Apontamentos bibliográficos. In: LEMOS, A. I. G. de et al. (compiladora). **América Latina: cidade, campo e turismo**. Buenos Aires: CLACSO; São Paulo: USP, 2006. p. 135-147.

DAVANZO et. al. Metropolização e rede urbana. In: PEREIRA, R. H. M; FURTADO, B. A. (Org.). **Dinâmica urbano-regional: rede urbana e suas interfaces**. Brasília: IPEA, 2011. p. 97-107.

DAVIDOVICH, F. R. Considerações sobre a urbanização no Brasil. In: CRISTOFOLETTI, A. et al. (Org.). **Geografia e meio ambiente no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1998. p. 79-96.

_____. MetrÓpole e contemporaneidade, algumas pontuações. In: CARLOS, A. F. A; GERAIGES, A. I. (Org.). **Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade**. São Paulo: Contexto, 2003. p. 57-72.

FERREIRA, A. J. de A. **A produção do espaço urbano em São Luís do Maranhão: passado, presente; há futuro?** São Luís: UFMA, 2014.

_____. **A reestruturação urbana maranhense: dinâmica e perspectivas**. São Luís: UFMA, 2017.

GARCEZ, K. M. G. **Centro e centralidade em São Luís do Maranhão**. 2009. 123 f. Dissertação (Mestrado em Geografia), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente-SP, 2009.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Loyola, 2005.

IANNI, O. **A era do globalismo**. 4. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1999.

_____. **Teorias da globalização**. 13. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

IBGE. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico 2000: resultados da amostra, Maranhão, Municípios**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

_____. **Censo Demográfico 2010: resultados da amostra, Maranhão, Municípios**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

IMESC. Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos. **Indicadores de Conjuntura Econômica do Maranhão**. São Luís: IMESC, 2008.

_____. **Produto Interno Bruto dos Municípios do Estado do Maranhão: período 2010 a 2013**. São Luís: IMESC, 2015.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Atlas do Desenvolvimento Humano nas Regiões Metropolitanas Brasileiras**. Brasília: IPEA; FJP; PNUD, 2014.

LEFEBVRE, H. **A produção do espaço**. Trad. Grupo “As impossibilidades do urbano na metrópole contemporânea”, do Núcleo de Geografia Urbana da UFMG (do original: *La production de l'espace*. 4. éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: início – fev. 2006. No prelo.

_____. **A revolução urbana**. 2. re. Belo Horizonte: UFMG, 2004.

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

LENCIONI, S. Da Cidade e sua Região à Cidade-região. In: LIMA, L. C.; ELIAS, D.; SILVA, J. B. da (Org.). **Panorama da Geografia Brasileira I**. São Paulo: Annablume, 2006, v. I. p. 65-76.

MATTOS, C. A. de. Redes, nodos e cidades: transformação da metrópole latino-americana. In: RIBEIRO, L. C. de Q. (Org.). **Metrópole: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito**. São Paulo: Fundação Perseu; Rio de Janeiro: FASE, 2004. p. 157-196.

OLIVEIRA, A. U. de. A inserção do Brasil no capitalismo monopolista mundial. In: ROSS, J. L. S. (Org.). **Geografia do Brasil**. 6. ed. São Paulo: EDUSP, 2011.

PAIVA, E. K. de. **Acessibilidade e preservação em sítios históricos: o caso de São Luís do Maranhão**. 2009. 177f. Dissertação de Mestrado (Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília). Brasília, 2009.

RIBEIRO, L. C. de Q. et al. (Org.). **As metrópoles no Censo 2010: novas tendências?** Disponível: <<http://www.observatoriodasmetropoles.net/>>. Acesso em: 30 jan. 2015.

_____. (Coord.). **Níveis de integração dos municípios brasileiros em RMs, RIDEs e AUs à dinâmica da metropolização**. Rio de Janeiro: INCT/CNPq/ CAPES/ FAPERJ, 2012.

SANTOS, J. B. **Metropolização e produção imobiliária na fronteira oriental de São Luís (MA)**. Relatório Parcial da Pesquisa de Iniciação Científica – Bolsa UEMA/FAPEMA, 2016.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: EDUSP, 2005.

Recebido em: 08/01/2018

Aceito em: 26/01/2018