ESPAÇO EM REVISTA
ISSN: 1519-7816
https://periodicos.ufcat.edu.br/espaco

POLÍTICA HABITACIONAL EM TIMON, MARANHÃO: uma análise sobre a instalação do Programa Minha Casa Minha Vida.

Juciara de Oliveira Sousa[1]
Antonio Joaquim da Silva[2]

SOUSA, Juciara de Oliveira; SILVA, Antônio Joaquim da. POLÍTICA HABITACIONAL EM TIMON, MARANHÃO: uma análise sobre a instalação do Programa Minha Casa Minha Vida. **Espaço em Revista**, Catalão, v. 27, n. 2, p. 167–190, 2025. DOI: https://doi.org/10.70261/er.v27i2.75072 Disponível em: https://periodicos.ufcat.edu.br/index.php/espaco/article/view/75072

Esta obra está licenciada com uma Licença CC BY 4.0 . Esta licença permite que outros distribuam, remixem, adaptem e criem a partir do seu trabalho, mesmo para fins comerciais, desde que lhe atribuam o devido crédito pela criação original.

Recebido: 06/05/2025 | **Aceito:** 22/12/2025 | **Publicado**: 16/01/2026

Resumo: Na história da urbanização brasileira, foram diversas as políticas e seus respectivos programas habitacionais (Fundação Casa Popular, Programa Habitar Brasil, Programa Morar Melhor, Programa Minha Casa Minha Vida). Em cada programa identifica-se uma característica similar: às distintas nuances da transformação do espaço urbano. O artigo apresenta como objetivo analisar a (re)configuração espacial em Timon, Maranhão, provocada pelo Programa Minha Casa Minha Vida. Sua base metodológica consiste no levantamento bibliográfico, registros fotográficos e dados primários oriundos do trabalho de dissertação de Sousa (2023). Como resultado, aponta-se a ação dos agentes produtores do espaço utilizando como instrumento o Programa Minha Casa Minha Vida nas novas produções, formas e funções espaciais, configurando assim a atual malha urbana da cidade de Timon, Maranhão.

Palavras-chave: Programa Minha Casa Minha Vida. Timon-MA. Produção espacial.

POLÍTICA DE VIVIENDA EN TIMON, MARANHÃO: un análisis de la implementación del Programa Mi Casa Mi Vida.

Resumen: En la historia de la urbanización brasileña, hubo varias políticas y sus respectivos programas de vivienda (Fundación Casa Popular, Programa Habitar Brasil, Programa Morar Melhor, Programa Minha Casa Minha Vida). En cada programa se puede identificar una característica similar: los diferentes matices de la transformación del espacio urbano. El artículo tiene como objetivo analizar la (re)configuración espacial en Timón, Maranhão, provocada por el Programa Minha Casa Minha Vida. Su base metodológica está constituida por un levantamiento bibliográfico, registros fotográficos y datos primarios del trabajo de tesis de Sousa (2023). Como resultado, se destaca la acción de los agentes productores de espacio,

[1]Mestre no DHG-CAXIAS Departamento De História E Geografia – Caxias Universidade Estadual Do Maranhão Brasil e-mail: geografaeprofa.juciara@gmail.com
[2]Possui licenciatura plena em Geografia e títulos de mestre e doutor em Desenvolvimento e Meio Ambiente pela Universidade Federal do Piauí (UFPI). Atua como professor no Departamento de Formação de Professores, Letras e Ciências da Universidade Federal do Piauí, em Teresina (PI), Brasil. e-mail: antoniojoaquim@ifpi.edu.br

utilizando el Programa Minha Casa Minha Vida como instrumento en nuevas producciones espaciales, formas y funciones, configurando así el tejido urbano actual de la ciudad de Timon, Maranhão.

Palabras-clave: Palabras clave: Programa Mi Casa Mi Vida. Timón-MA. Producción espacial.

Introdução

Na história da urbanização brasileira, foram diversas as políticas e seus respectivos programas – habitacionais (Fundação Casa Popular, Programa Habitar Brasil, Programa Morar Melhor e dentre outros). Em suma, cada programa deixou sua marca e no caso do Programa Minha Casa Minha Vida, identifica-se uma característica similar aos demais: às distintas nuances da transformação do espaço urbano, conforme apontam os estudos de Carvalho e Medeiros (2017); Rolnik (2015); Meireles e Castro (2017).

Doravante é conveniente frisar que os conjuntos habitacionais são resultado da ação dos agentes produtores do espaço, que atuam de modo combinado e contraditório para a promoção da expansão urbana. Num cenário cujo déficit habitacional é elevado, aproximadamente 5,8 milhões de moradias no Brasil (Brasil, 2019), leva-nos refletir sobre a necessidade da implantação de políticas e programas habitacionais no país; em contraponto, considera-se também a necessidade de estudos sobre os impactos socioespaciais destas políticas no espaço urbano.

Neste contexto de elevado déficit habitacional, inclui-se a cidade de Timon, Maranhão, que nos últimos dez anos, segundo pesquisa de Sousa (2023), tem visto sua população aumentar exponencialmente e assim contribuindo para aprofundar, do local para o global, o problema do acesso a uma moradia digna. Quando se dirige ao problema do déficit, corrobora-se à ideia daqueles cidadãos que não possuem casa, porém sabe-se que neste panorama incluem-se pessoas em moradias precárias ou que moram em lugares insalubres.

Dito isso, mediante ao crescimento populacional que se refletirá no crescimento da malha urbana, através da construção de casas populares, a cidade de Timon, testemunha a explosão imobiliária - tendo como painel de fundo, uma especulação do solo urbano como nunca visto e que repercute até os dias atuais, seja pelo acúmulo de capital, seja pelos inúmeros problemas ambientais, ou mesmo pela carência de equipamentos urbanos (Sousa, 2023).

Neste viés de políticas habitacionais tem-se o Programa Minha Casa Minha Vida, o qual foi implantado em Timon no ano de 2009. Em síntese, o Programa organiza-se em três

fases: na primeira fase foram construídas 2.000 moradias no bairro Boa Esperança. A segunda fase do programa iniciou em 2012, com a construção de 3.514 casas populares nos bairros Mutirão, Joia, Cidade Nova, Flores e Parque Alvorada. E a terceira fase ocorreu em 2016, quando foram construídos 1.500 imóveis populares nos bairros Joia e Flores (Sousa, Filho, 2019).

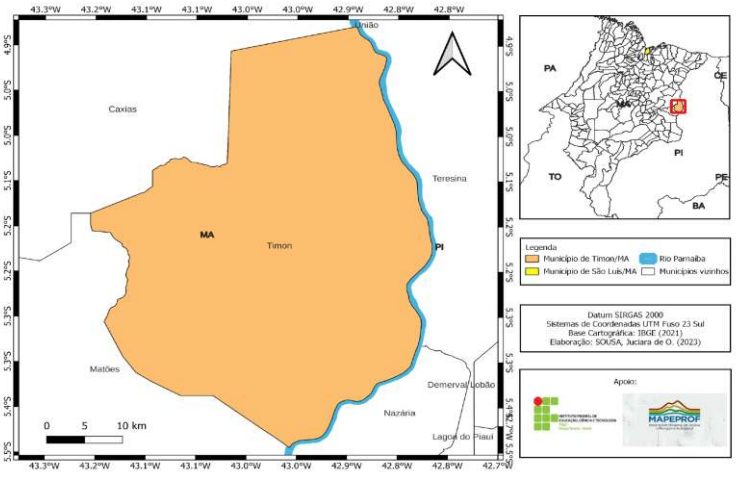
Tratando-se do espaço urbano timonense, no último decênio (2010 – 2020) a pesquisa se revela na seguinte pergunta: *Seria o PMCMV responsável pelo aumento do perímetro urbano e pela produção do espaço em Timon?* Partindo desse questionamento, o artigo apresenta como objetivo analisar a (re)configuração espacial em Timon, Maranhão, provocada pelo Programa Minha Casa Minha Vida.

Material e métodos

Área de estudo

Timon possui uma área territorial de 1.741 km², o município localiza-se a 05º 05‟ de latitude sul e a 42º 50‟ de longitude oeste, estando a 69 km acima do nível do mar, distante 426 km da capital – São Luís – por rodovia e 322 km por linha reta. Apresenta densidade demográfica de 89,18 hab./km², segundo dados do IBGE (2010).

Figura 01 - Localização espacial da cidade de Timon, Maranhão.



Fonte: SOUSA, 2023.

O município encontra-se parcialmente localizado na microrregião geográfica de

Caxias e na mesorregião do Leste Maranhense, situada à margem esquerda do Rio Parnaíba (Figura 01). Limita-se ao leste com a capital do Piauí – Teresina – onde faz parte da Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina-RIDE; ao norte e ao oeste limita-se com o município de Caxias e ao sul com o município de Matões (Sousa, Filho, 2019).

Procedimentos metodológicos

Os dados apresentados fazem parte do material de pesquisa da dissertação - Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) e a (re)produção do espaço urbano em Timon, Maranhão, de Sousa (2023). A pesquisa supracitada foi desenvolvida com base em 07 indicadores e 48 variáveis, desse modo o presente artigo contempla informações correspondentes a dois, dos sete indicadores da pesquisa - os indicadores mobilidade, e habitação.

A pesquisa apresenta abordagem exploratória e qualitativa, o qual foi realizado como procedimento: levantamento bibliográfico - em repositórios institucionais, e biblioteca virtuais como Portal Capes e Google Acadêmico - coleta de dados - através da utilização de ferramentas como: observação sistemática e registro fotográfico.

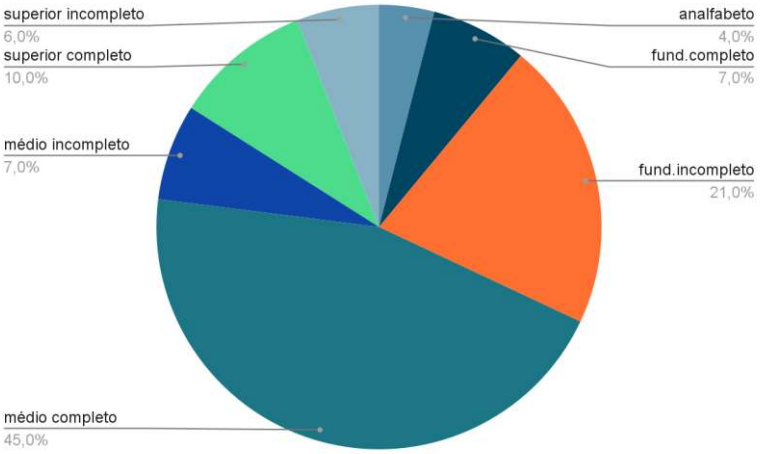
Resultados

Características da população estudada

A pesquisa contemplou uma amostra de 100 moradores residentes nos conjuntos do Programa Minha Casa Minha Vida, os quais participaram da pesquisa, ao responder um questionário. A amostra foi selecionada através de critérios como: interesse em participar da pesquisa, maior acessibilidade para contato e, em áreas de maior garantia de segurança (Sousa, 2023).

O perfil da amostra apresenta em sua maioria, pessoas maduras e/ou adultas (com idades acima de 18 anos), compreendendo a faixa etária de 31 a 40 anos, em seguida da faixa etária de 41 a 50 anos, com o percentual de 37% e 28% respectivamente. O grau de escolaridade apontado na pesquisa, consistiu em sua maioria as pessoas que possuíam o ensino médio completo com 45% do total compreendido, ou seja, quase a metade dos entrevistados de acordo com a imagem abaixo:

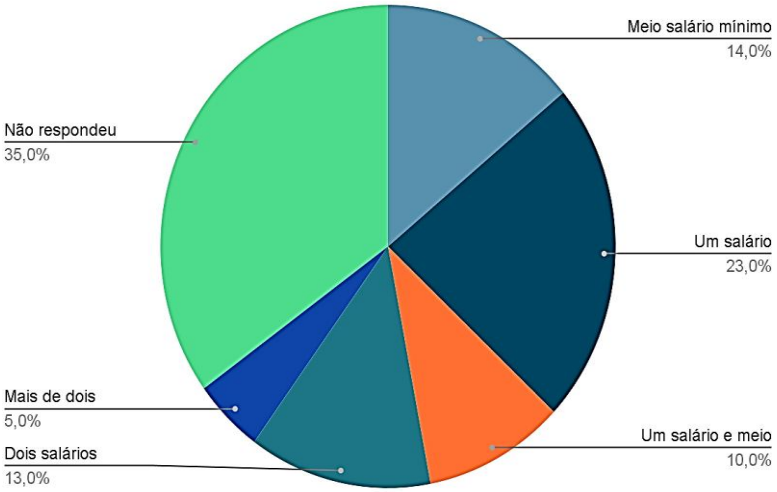
Figura 02 - Escolaridade da população participante da pesquisa



Fonte: SOUSA, 2023.

A amostra participante configura-se em pessoas que trabalham na sua maioria sob o regimento de contratos, ou ainda sendo trabalhadores informais por exemplo, as diaristas e os professores de reforço, ou ainda pessoas sem remuneração como as donas de casa (por exemplo), ou nem mesmo sem trabalho, encontram-se dependendo de outros para sobreviver; todos esses configuram a alternativa “outros”, que obteve o percentual de 65% das respostas no questionário. Portanto, as pessoas que trabalham - neste caso estão incluídas as categorias 'autônomos e carteira assinada’ - giram em torno dos 35% dos entrevistados. Por seguinte, obteve-se o percentual de 35% do total dos entrevistados que não responderam ao questionamento da sua renda familiar mensal conforme a seguir:

Figura 03 - Situação da renda familiar dos participantes da pesquisa.



Fonte: SOUSA, 2023.

Analisando a reconfiguração espacial da cidade de Timon, através do PMCMV

O espaço como categoria do pensamento e realidade prática traz em si a ideia de referência para o ser humano, uma vez que é a sua condição de existência, assim como as transformações da sociedade, trazem como consequência, modificações espaciais (Carlos, 2016).

Conforme aponta Lefebvre (2000), o espaço é abstrato, surge como resultado das relações de poder, da economia, do social, portanto é um produto social. Na perspectiva de Santos (1988), o espaço é resultado da ação dos homens sobre o próprio espaço, intermediados pelos objetos, naturais e artificiais. Já Damiani (2004) compreende o espaço remetendo-se à configuração de espaço social, como produto da sociedade, como ponto de reunião do conjunto de produtos.

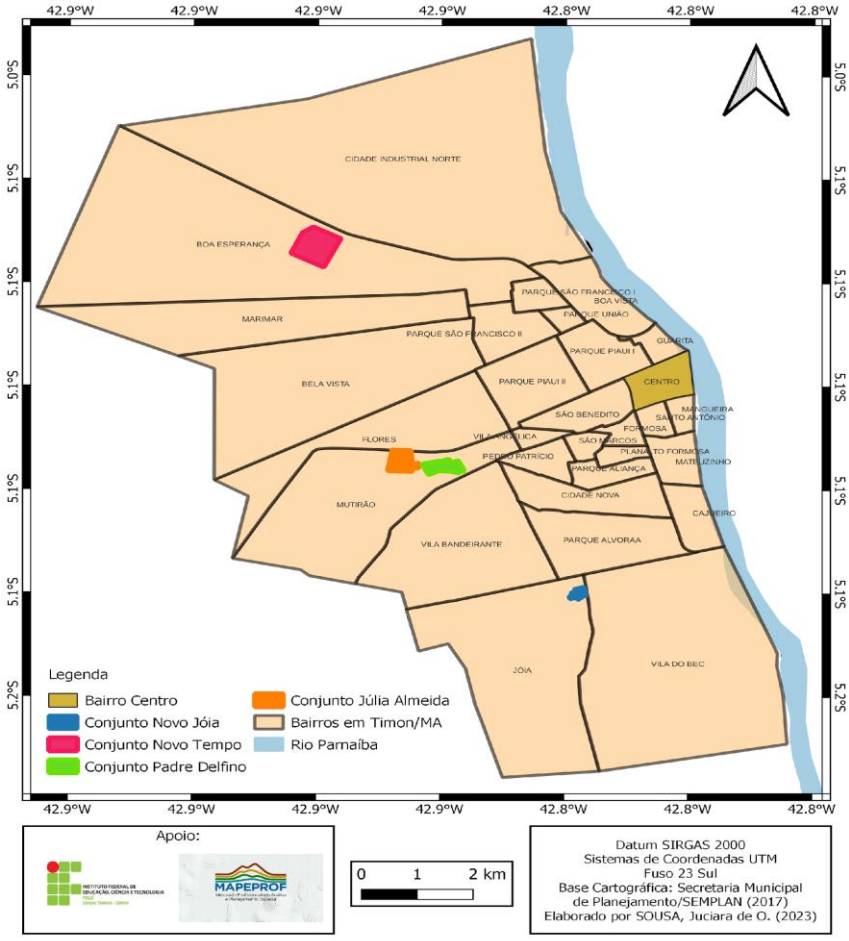
Contudo, para Carlos (2016), a noção de produção do espaço marca a compreensão do espaço enquanto produto da ação humana para a compreensão do movimento triádico, que entende o espaço pelo movimento ininterrupto que o define enquanto condição, meio e produto da reprodução social. O sentido de espaço está, portanto, associado à ação humana, à produção, ligando-se à noção de atividade e de trabalho, o que o situa no âmbito do processo de produção, do modo como o trabalho se divide a partir da hierarquização do grupo, de sua orientação, das relações de propriedade que comandam a divisão de seus, a técnica e o conhecimento.

Paralelamente à abordagem desta pesquisa, a noção de produção do espaço em Timon vem passando por mudanças no seu conteúdo e nas formas de uso do espaço, os quais expressam uma estrutura social crescentemente complexa e diferenciada, ou dito de outra forma, que consistem em reflexo, meio e condição social. Entretanto, para Sousa (2014) essas transformações não são proporcionalmente acompanhadas de investimentos em infraestruturas urbanas e políticas urbanísticas de regulação da produção do espaço urbano.

Levando em consideração, os escritos de Corrêa (2017) o qual cita como sendo, os agentes produtores do espaço: os proprietários dos meios de produção, os grupos sociais excluídos, o Estado, os agentes imobiliários, os agentes fundiários; especificamente no cenário urbano de Timon vê-se à ação proeminente dos três últimos citados.

Organizando as ideias sobre a dinâmica do programa PMCMV, tem-se o seguinte raciocínio: são adquiridas terras – privadas, geralmente arrendadas e/ou por concessão, ou públicas – para construção dos conjuntos, são contratadas empresas construtoras/imobiliárias para execução das obras (exemplo: PMCMV Entidades), é realizado sorteio das casas pela prefeitura numa ação conjunta com as secretarias responsáveis (neste caso as famílias contempladas deverão estar cadastradas pelo Centro de Referência em Assistência social – CRAS) e ter renda comprovada no valor inferior a 1,5 salários mínimos (Brasil, 2009).

Figura 04 - Localização dos conjuntos habitacionais da pesquisa na cidade de Timon, Maranhão, em relação ao centro



Fonte: SOUSA, 2023.

Anterior ao momento efêmero de entrega das unidades habitacionais para a população, ocorre outros processos importantes: um deles é a escolha do local dos conjuntos, que em regra são em áreas limítrofes do perímetro urbano e/ou distante ao núcleo da cidade, conforme podemos observar na Figura 04. A possível explicação plausível conforme descreve Sousa (2023) é que quanto maior a área, essa terá mais casas construídas, evidenciando um elevado número de famílias assistidas. Como fator resultante, as áreas próximas a este empreendimento/conjunto serão valorizadas (considerar nessa afirmação o elemento temporal).

No entanto, acerca do local desses conjuntos, especialistas sobre o tema a exemplo de Rolnik (2014), nos alertam sobre a reafirmação do padrão de localização de habitação social que já se reproduz nas cidades brasileiras há muitas décadas, no qual os pobres urbanos são relegados às áreas longínquas e geralmente subequipadas.

Doravante, áreas essas que, quando pertencentes aos proprietários fundiários, antes (e depois) da entrega dos conjuntos habitacionais, provavelmente não tinham função/valor social.

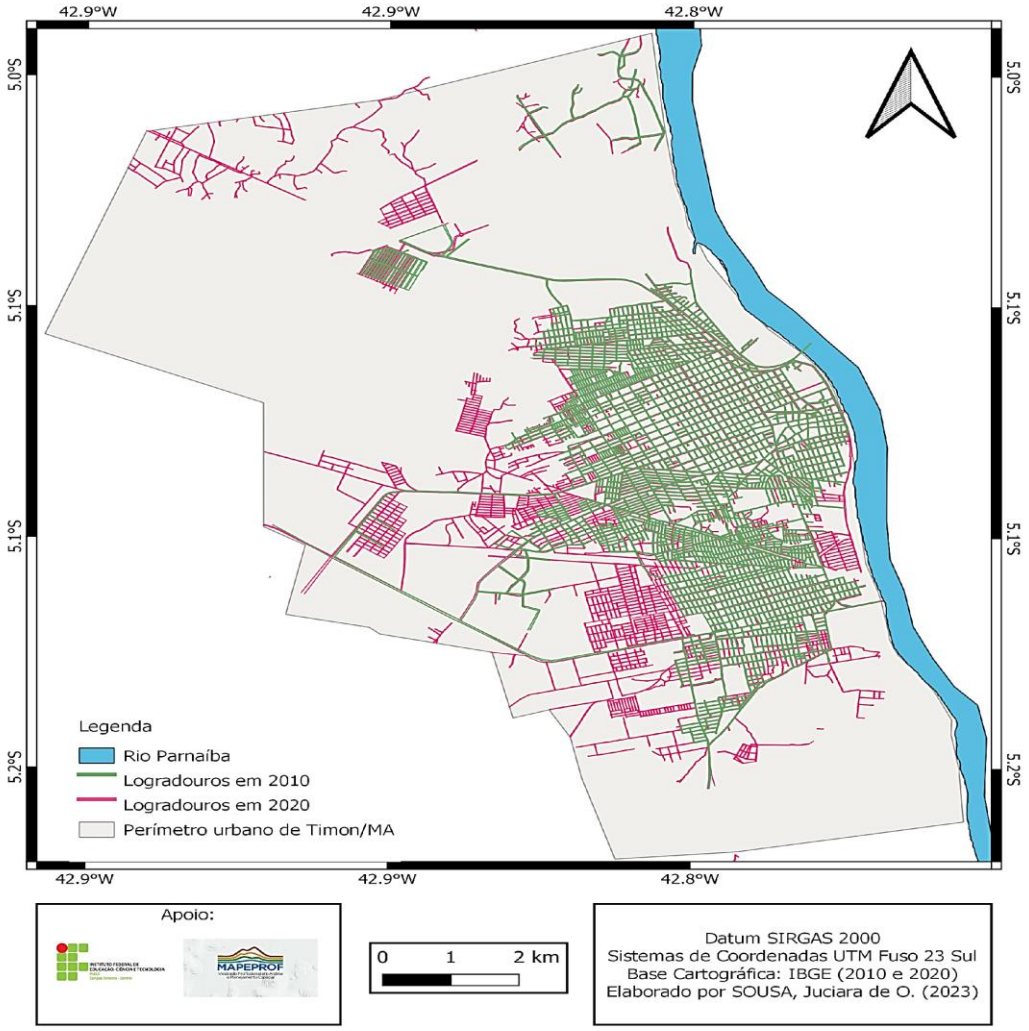
Contudo, com o crescente movimento viário e populacional, conjuntamente com a implantação dos elementos urbanos (exemplo: calçamento das vias de circulação, sistema de abastecimento de água, energia, cabos de internet etc.) adjunto da evolução temporal, essas parcelas de terras serão compradas pelos promotores imobiliários.

Esses constroem residenciais a preços atraentes ao mercado, voltado exclusivamente para população de alto poder aquisitivo, evidenciando uma parceria eficiente entre Estado, promotores imobiliários e fundiários. Os novos residenciais em conjunto com os do PMCMV resultam em novas reproduções do espaço, contribuindo para o processo de flexibilização da malha urbana da cidade.

O cenário descrito encaixa-se com o processo existente nos conjuntos habitacionais do PMCMV em Timon. Cabe frisar que o processo descrito não é uma exclusividade na cidade de Timon, ele ocorre em diferentes espaços urbanos no Brasil como apontam os estudos de Marguti (2012) e Therry (2017).

Os conjuntos habitacionais constituintes desta pesquisa – Novo Tempo, Novo Jóia, Padre Delfino e, Júlia Almeida (ver figura 04), compõem a primeira fase da implantação do PMCMV em Timon (2011 a 2014), promovendo assim, significativas transformações espaciais na cidade. Observando a Figura 05, destaca-se a produção de novas áreas urbanas, através de novos logradouros em 2020 – no mapa eles estão destacados na cor vermelho escuro, enquanto os logradouros de 2010 estão na cor verde.

Figura 05 - Evolução do espaço urbano de Timon, Maranhão, entre os anos de 2010 a 2020.



Fonte: SOUSA (2023).

Na figura, apresenta-se as principais vias da expansão do perímetro urbano em Timon nos anos de 2010 a 2020. O movimento de expansão territorial segue nos sentidos noroeste, oeste e sudoeste de Timon, onde coincidentemente estão localizados os maiores conjuntos habitacionais do programa.

Analisando os conjuntos habitacionais do PMCMV na cidade de Timon/MA

No processo de expansão urbana é interessante analisar a qualidade dos conjuntos habitacionais do programa PMCMV, tendo em vista que a construção desses imóveis ocasiona uma transformação espacial, tanto no sentido de formas quanto em sua funcionalidade.

Ao abordarmos temas como: tempo de moradia, local de origem do indivíduo, e número de cômodos da residência por exemplo, permite-nos refletir sobre as formas e as novas funções espaciais numa perspectiva temporal, o que é exatamente a proposta deste tópico.

Um dos questionamentos feitos junto a população estudada corresponde ao status da propriedade da casa, onde 84% dos moradores afirmam que moram em casa própria; embora existam também outros segmentos como: casas alugadas e casas cedidas, os quais somam 16% do total diagnosticado. Cabe salientar que, o prazo de pagamento das unidades habitacionais estudadas fixa-se em torno de dez anos, ou seja, as casas entregues em 2012 atualmente já estão quitadas, inclusive alguns entrevistados salientaram essa informação durante a pesquisa.

Percebeu-se durante a pesquisa de campo, casas inabitadas, casas sem indícios de moradores ou com o mínimo de preservação, em suma casas abandonadas, de acordo com a constatação abaixo:

Figura 06 - Casa abandonada localizada em um dos conjuntos pesquisados.



Fonte: SOUSA, 2023.

O abandono dessas casas, levanta algumas reflexões, porém destaca-se uma em especial: o isolamento geográfico e consequentemente as limitadas vias de circulação e de serviços no residencial. Será mesmo que uma família, por exemplo, more em casa de aluguel

há anos não almeja sua casa própria? possivelmente a resposta será positiva.

Dado esse contexto em que a casa seja distante do núcleo central da cidade, que haja dificuldade para o deslocamento, seja para o trabalho ou mesmo para o acesso a serviços básicos como hospitais, supermercados, bancos, por exemplo, esses e outros condicionantes possuem um peso e resultam na decisão da família em não residir no conjunto, ocasionando a perpetuação do vínculo ao aluguel.

Sobre o tempo de residência nos conjuntos habitacionais, 50% da população estudada apontou estar morando entre 06 e 10 anos no conjunto, correspondendo à metade do quantitativo pesquisado, destaca-se também que cerca de ¾ da população, ou seja 36%, moram no conjunto há mais de 10 anos, revelando o fato dessas pessoas estarem nos conjuntos do PMCMV desde sua inauguração e entrega, à população contemplada no sorteio. Diante dos dados citados, considera-se os quantitativos referentes ao tempo de moradia entre meses a 05 anos (14% do total pesquisado), uma perspectiva de que estes moradores configuram-se aos que residem em casas de aluguel e/ou cedidas.

Além disso, há o terreno das residências, se é murado ou não, no qual obteve-se o percentual de 90% dos terrenos serem murados, em contrapartida recordemos que essas casas foram entregues à população, sem estarem muradas. E com o tempo, o dono da residência teve o cuidado de realizar a construção conforme a seguir.

Figura 07 - Casas dos conjuntos sem muro (seta A) e murada (seta B).



Fonte: SOUSA, 2023.

A casa murada remete a ideia de privacidade e segurança, que é um direito do cidadão conforme menciona o artigo 144 da Constituição Federal. Ainda neste contexto, os 10% apresentados na pesquisa são de terrenos murados parcialmente ou mesmo de terrenos sem muros. Essa configuração se harmoniza com as análises de Silva Júnior e Silva (2022) de que os investimentos em segurança residencial/privada, por meio de muros e cercas elétricas, por exemplo, são potencializados pelas práticas criminosas, o que tem diminuído consideravelmente a circulação das pessoas nas ruas, em qualquer turno diário, e as possibilidades de manutenção das sociabilidades comunitárias.

Um dado que chamou atenção foram as modificações/construções na estrutura das casas realizadas pelos moradores, por exemplo, apresenta-se mudança na repartição da sala-cozinha, ou aumento do número de quartos, ou mesmo construção de garagem etc. Neste sentido, 35% dos participantes da pesquisa já realizaram alguma mudança estrutural na sua casa - aqui estão somadas as opções ‘de 06 cômodos (24%)’ e ‘Mais de 06 cômodos (11%)’.

Na planta original, as residências do programa PMCMV possuem espaço destinado ao quintal; para verificar a informação, foi questionado aos moradores se a sua casa possui quintal. E a maioria da população, cerca de 98%, afirmou ter o espaço em suas casas. Evidenciando que, embora tenham sido realizadas mudanças na casa, foi preservado o quintal.

Ressalta-se o valor e o significado do espaço destinado ao quintal para uma família, especialmente para aquelas que possuem filhos, sendo um espaço de convivência, lazer, hortas urbanas, reprodução de saberes e vivências conforme apontam os estudos de Silva (2004), Silva (2019), e Costa et al. (2022).

Os "quintais" constituem-se em espaços estreitamente relacionados com a vida doméstica das famílias, geralmente localizados ao redor das residências, comportando funcionalidades e atividades variadas como encontros familiares, cultivo de jardins e hortas, criação de animais, rodas de conversas e brincadeiras. Sendo importantes espaços de reprodução da vida (Costa et al., 2022).

Mediante as informações supracitadas, percebe-se que o espaço urbano em Timon, passa por transformações não somente em âmbito espacial mas em sua forma - inicialmente na substituição de vegetação nativa ou área de pastagem, para a construção de habitações, e posteriormente essas habitações são alvos de novas transformações em suas formas, mediante as características socioeconômicas do morador.

As transformações urbanas em Timon no contexto dos conjuntos habitacionais do PMCMV atingem a funcionalidade de suas formas, pois as unidades habitacionais tem como função elementar a moradia de famílias, no entanto, posteriormente algumas delas adquirem outras funções, geralmente no âmbito econômico tais como: mercantil, farmácia, açougue, padaria dentre outras.

Sobre a origem ou terra natal dos moradores dos conjuntos habitacionais, apresenta-se um cenário interessante: embora mais da metade dos moradores, equivalente a 55% no total pesquisado já morasse em Timon, tanto na zona urbana quanto na zona rural, foi verificado a presença de migrantes de outros municípios até mesmo de outros Estados. Entre os municípios citados encontram-se localizados no Maranhão, Ceará e Piauí (destaque para a capital Teresina, compreendido em 15% da origem da população residente), em São Paulo e no Pará, em consonância com o quadro abaixo:

Quadro 01 - Origem dos residentes nos conjuntos pesquisados.

Estados	Municípios
Pará	Castanhal
Piauí	Altos, Aroazes, Esperantina, Floriano, Luzilândia, Piripiri, Piracuruca e Teresina
Ceará	Baturité e Fortaleza
São Paulo	São Paulo (capital)
Maranhão	Buriti Bravo, Caxias, Codó, Luís Domingues, Matões, Parnarama, Pedreiras, Santa Inês, São Luís, Sant'anna do Maranhão, e Urbano Santos

Fonte: SOUSA (2023).

A informação sustenta a ideia de que o programa PMCMV tem contribuído para o aumento do contingente populacional, das novas produções espaciais, questionado neste estudo. Os dados populacionais evidenciam que nos últimos anos a cidade vem apresentando elevado número de habitantes. Segundo o IBGE (2023), em 2010 a população timonense era de 155 mil habitantes e a estimativa para 2021 gira em torno de 171 mil, uma diferença de 16 mil habitantes no intervalo de 10 anos.

Analisando a mobilidade espacial da cidade de Timon/MA

Um dos fatores que contribuem para o acentuado déficit habitacional no Brasil é a mobilidade urbana. É equivocadamente ineficaz a construção de conjuntos populares sem uma estrutura mínima de vias de circulação que interligue esse espaço com as demais áreas da cidade. Sem uma estrutura eficaz de mobilidade que inclui ciclovia, sinalização horizontal e vertical, e principalmente linha de ônibus, por exemplo, esses conjuntos tendem ao isolamento espacial e social, fazendo com que as famílias abandonem as casas com o transcorrer do tempo..

O item "calçamento" consiste no revestimento de ruas através de pedras ou paralelepípedos. Sobre a variável, foi perguntado se no conjunto havia ruas de calçamento. Como resultado, 72% das pessoas relataram que os conjuntos possuem ruas com calçamento, 27% afirmaram não ter calçamento e 1% não soube responder, assinalando a opção 'não sabe'. Esse resultado, remete-nos à seguinte situação: inúmeras ruas (principalmente as secundárias) dos conjuntos possuem calçamento, à exceção desta premissa é o conjunto Novo Tempo, o qual foi entregue à população com todas as vias de circulação asfaltadas.

A segunda pergunta, foi como você avalia a estrutura do equipamento?

Para isso, 33,3% dos moradores disseram que a estrutura dessas ruas estão, tanto regulares, como péssimas. No entanto, temos o percentual de 31,9% das ruas avaliadas como uma boa estrutura e 1,4% dos moradores avaliaram como ótima sua estrutura. Os moradores que apontaram a estrutura das ruas sendo 'boa' e 'ótima' segue a mesma premissa da variável Meio-fio, onde foi considerada durante a avaliação somente a rua na qual percorre-se diariamente, desconsiderando as outras vias existentes.

Figura 08 - Calçamento em via secundária do conjunto habitacional Novo Jóia.



Fonte: SOUSA, 2023.

Segundo relatos da população e anotações da observação sistemática, existem ruas com calçamento em bom estado de conservação, enquanto outras acumulam problemas estruturais tais como: pedras soltas, buracos com profundidade variável e dentre outras. Inclusive foi apontado em alguns relatos a dificuldade de locomoção de pessoas com necessidades especiais, por exemplo os cadeirantes.

Com relação ao item Asfalto, foi questionado junto à população se havia presença de ruas com asfalto. Como resposta, 97% dos moradores afirmaram ter ruas com a variável citada, 2% afirmaram não ter asfalto no conjunto e 1% não soube responder, mostrando-se indeciso.

As respostas desta variável refletem a situação similar a variável calçamento. Como

resposta positiva, os moradores se basearam no estado das principais vias de circulação

dos conjuntos, negligenciando as vias secundárias, tratando-se assim de um olhar pontual e não global. Quanto às respostas negativas à presença do item, segue o mesmo raciocínio: o olhar do morador de modo pontual, específico para a rua onde mora.

Outra pergunta referente ao item estudado foi: como você avalia a estrutura do asfalto existente nas ruas dos conjuntos habitacionais? Desse modo, 49,48% das pessoas avaliaram a estrutura do item como 'boa', outros 6,2% avaliaram como 'ótimas'. Para essa situação foi considerado o estado de conservação das principais vias de circulação as quais estão asfaltadas, em todos os conjuntos estudados.

Nas avaliações 'regulares' e 'péssimas' (equivalente aos percentuais 32% e 11,4% respectivamente), os moradores levaram em consideração para além de sua rua, mas a totalidade do bairro, lembrando-se de trechos comprometidos estruturalmente, até mesmo assinalando o local exato da situação.

Uma informação levantada pelos moradores é o papel da empresa Águas de Timon, para a redução da qualidade das ruas asfaltadas. Atualmente, a empresa tem realizado várias operações de manutenção do sistema de abastecimento de água e a implantação do sistema de esgotamento sanitário, com isso o surgimento de valas profundas devido aos reparos nas vias.

Outra informação refletida durante a pesquisa, trata-se da qualidade do asfalto implantado nos conjuntos, o pensamento veio à discussão devido ao asfalto geralmente não resistir ao período chuvoso, sendo necessário a manutenção das vias, após o período supracitado e que geralmente não ocorre o serviço de manutenção destas.

Figura 09 - Rua principal (com asfalto) no conjunto habitacional Novo Tempo



Fonte: SOUSA, 2023.

De acordo com o visualizado na observação sistemática, as ruas com asfalto variam com relação a sua estrutura. No geral, as ruas são regulares conforme vemos na Figura 09; entretanto, um fator que comprometeu a estrutura asfáltica de várias ruas (inclusive muitas ruas de calçamento também) têm sido as obras de saneamento realizadas pela empresa Águas de Timon, conforme já mencionado anteriormente.

Quanto à sinalização das vias, foi realizada análise através da pergunta: No conjunto, há presença de sinalização nas vias? A pesquisa apontou que 96% da população diz não haver qualquer tipo de sinalização nos conjuntos habitacionais, 3% afirmaram haver sinalização nas ruas, e ainda 1% da população mostrou-se indecisa.

Os 96% que se mostraram contrários, afirmando não haver sinalização nas vias, pontuaram o que ocasiona a ausência desta sinalização; uma das consequências apontadas são os constantes acidentes ocorridos em frente das escolas, postos de saúde, nas vias de acesso aos conjuntos, nos principais comércios da área e nas proximidades das praças. Ou seja, eles alegam a necessidade de sinalização tanto vertical como horizontal nestas áreas supracitadas.

Do percentual que afirmaram existir sinalização nas vias dos conjuntos, foram questionados sobre a qualidade dessa estrutura, na qual 66,7% apontaram que a estrutura seja regular e 33,3% afirmaram que a estrutura seja boa.

Durante a observação sistemática não foi identificado sinalização (semáforos e placas por exemplo), essa ausência tem contribuído para o crescente número de acidentes, geralmente associado a ação de motoristas imprudentes; contudo existe uma precária sinalização horizontal restrita a algumas ruas (inclusive foi essa a sinalização apontada como existente pelos moradores que assinalaram positivamente) nos conjuntos pesquisados.

Com relação às áreas de Ciclovias, que inclusive são espaços destinados à circulação exclusiva de ciclistas, geralmente demarcados por coloração chamativa - vermelho ou laranja - foi questionado se no conjunto havia presença nas ruas com áreas de ciclovia.

Segundo os moradores, 96% destes afirmaram não ter a variável analisada, 2% afirmaram ter ciclovias e os outros 2% mostraram-se confusos. Conforme apontou a maioria da população, durante o percurso da observação sistemática não foi identificado áreas de ciclovia em nenhum dos quatros conjuntos estudados. Já a população que alega ter o item estudado, diz que as áreas se localizam na entrada do conjunto habitacional Novo Tempo.

Para o pequeno percentual que afirmou as áreas de ciclovia, cerca de 2% do total, foi questionado sobre a estrutura do equipamento. Desse modo, 50% relataram que consideram péssima a estrutura existente, e os outros 50% não souberam informar. Em suma, podemos considerar o fato dos próprios moradores, em geral, não conhecerem os equipamentos urbanos nos conjuntos.

Acerca da variável Iluminação pública, foi perguntado aos moradores se havia iluminação nas ruas do conjunto habitacional. Como resposta, 98% confirmaram haver iluminação nas ruas, 1% dissera existir iluminação nas vias e ainda 1% não soube informar. Interessante mencionar que a prestação do serviço é terceirizada, sendo a empresa Equatorial Energia, a responsável pelo serviço, bem como sua manutenção.

Sobre a qualidade do equipamento foi solicitado que a população avaliasse o item; ocorrendo que 33,67% apontaram que a iluminação das ruas se encontra em bom estado de conservação, como também em péssimo estado, e ainda 32,7% apontaram que a estrutura seja regular.

Segundo dados da observação sistemática a variável irá literalmente variar de rua para rua, de conjunto para conjunto. Contudo, verificou-se a existência de postes com estruturas danificadas, e lâmpadas quebradas e/ou queimadas; outro item encontrado frequentemente, tanto nos postes e como nas casas, são os refletores; inclusive a informação descrita foi mencionada pelos moradores que assinalaram a qualidade como sendo péssima.

Já os moradores que alegam a qualidade da iluminação sendo regular a boa, assumem a premissa já mencionada anteriormente - do local para o global - ou seja, desconsidera a situação do conjunto como totalidade, dando ênfase a rua na qual reside, que apresenta qualidade em relação ao serviço questionado.

Para o item de mobilidade Transporte coletivo/linhas de ônibus, foi perguntado se havia linha de ônibus e/ou transporte coletivo do conjunto para as outras áreas da cidade. Segundo 87% dos moradores entrevistados, existe presença dos transportes coletivos no conjunto, outros 12% apontaram não existir o item e, ainda 1% mostrou-se indeciso sobre a situação. Para as pessoas que assinalaram não existir os transportes coletivos, tem-se duas situações: a primeira foi uma forma de protesto, devido à baixa qualidade do equipamento disponível à população; e a segunda situação, trata-se da não necessidade do serviço pela adesão ao transporte próprio.

É interessante pontuar que o problema atual no transporte coletivo, tem impactado no número de automóveis e motocicletas presentes no trânsito da cidade, ocasionando novos problemas de mobilidade urbana, não somente no interior da cidade como também os constantes engarrafamentos ocorridos nas pontes de acesso à cidade de Teresina.

E sobre a qualidade desta variável, também foi questionado aos moradores, como você avalia a estrutura do equipamento. Um total de 57,48% relatou como péssima a atual estrutura do transporte coletivo, outros avaliaram como regular (27,6%), outros avaliaram ainda como boa (12,6%) e ótimo (1,2%), enquanto outros 1,2% mostraram-se indecisos, em correspondência com dados elencados.

Figura 10 - Micro-ônibus passando em um dos conjuntos pesquisados.



Fonte: SOUSA, 2023.

Ressalta-se que para as pessoas que avaliaram o serviço de transporte como regular, boa e ótimo, levaram em consideração a simples existência do equipamento. É a tradução do: 'bom ou mal, o importante é que existe o equipamento'. Pois muitos moradores dependem exclusivamente do serviço, não tendo como se deslocar de outro modo, e assim submetendo-se a horas de espera em paradas de ônibus e/ou no aguardo do conserto do mesmo em vias públicas.

Segundo relatos do questionário e da observação sistemática, decorre a necessidade de explanar informações adicionais sobre a variável: I) a cidade no momento possui uma única empresa de transporte intermunicipal/estadual - a empresa Ramon Alves, a Timon City - e também existe uma empresa/associação de micro-ônibus cuja rota é intermunicipal - rota somente entre os bairros da cidade (ver Figura 10); II) existe um 'suporte' de iniciativa de autônomos, os chamados 'ligeirinhos' que no caso também são transportes coletivos só que em veículos pequenos; III) as linhas de ônibus e micro-ônibus, apesar de haver parada final para todas as linhas e rotas de transportes coletivos urbanos, na prática elas são indefinidas, gerando confusão e insatisfação dos consumidores do serviço; IV) o horário de funcionamento dos equipamentos inicia-se às 06:00 A.M. e encerram às 19:30 P.M. de segunda à sexta, no sábado o horário é das 06:00 às 14:30 P.M., e no domingo não é disponibilizado o serviço; e V) muitos ônibus e micro-ônibus estão sucateados.

Desse modo, visualiza-se um cenário insalubre com relação à mobilidade nos espaços referentes aos conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida na cidade de Timon. Com a deficiência expressa neste tópico, dos principais elementos da mobilidade urbana, desenha-se a dificuldade da população residente nos conjuntos do PMCMV em deslocar-se para as demais áreas da cidade para fins de lazer, saúde, trabalho e dentre outros.

Considerações finais

O artigo buscou analisar a (re)configuração espacial na cidade de Timon provocada pelo Programa Minha Casa Minha Vida. À guisa de conclusão, convêm frisar alguns pontos abordados na pesquisa. Primeiramente, destaca-se a dinâmica capitalista no espaço urbano, onde o solo urbano é tratado como mercadoria de valor e que sua produção é orquestrada pelos agentes de produção espacial, que no contexto de Timon são: o governo federal/municipal (Estado), as construtoras/corretores (promotores imobiliários), e os latifundiários (proprietários

fundiários).

Embora as políticas habitacionais e seus respectivos programas, geralmente tenham ideais coerentes e concisos, na prática eles são corrompidos pelo mercado imobiliário, ficando assim longe dos seus objetivos primordiais, que seria reduzir o déficit habitacional e aumentar o acesso à casa própria.

O segundo ponto, a pesquisa demonstra não somente as novas produções do espaço, mediante a instalação dos conjuntos habitacionais, mas evidencia-se também novas formas e funções no espaço (re)produzido. Além de evidenciar também o crescimento populacional - mediante as populações oriundas da zona rural da cidade e as de outros municípios - bem como a expansão da malha urbana - mediante ao surgimento dos novos logradouros e bairros extensos localizados na franja urbana de Timon.

Para o terceiro ponto, enfatiza-se a problemática vivenciada diariamente - desde a entrega dos conjuntos até os dias atuais - pelos residentes no conjunto: a mobilidade urbana. Os conjuntos do PMCMV apresentam problemas de mobilidade interna e externa à área dos conjuntos.

Os principais problemas de mobilidade interna são decorrentes da qualidade das vias de circulação de pessoas e automóveis, ou seja as ruas e avenidas, sejam elas de calçamento ou asfaltadas, possuem qualidade duvidosas/questionáveis mediante ao material constituinte do item, além da ausência de sinalização horizontal e vertical identificado na pesquisa.

Com relação a mobilidade externa, tem-se a problemática sobre a disposição e a qualidade de linhas de ônibus, onde foi evidenciado na pesquisa que a oferta do serviço não condiz com a alta demanda na área. Isso sem mencionar, que as linhas existentes são limitadas e direcionam a maioria dos bairros da cidade.

Oportunamente, mediante a todas as ponderações descritas, a cidade de Timon tem se expandido horizontalmente com a implantação dos conjuntos do PMCMV, influenciando seu crescimento populacional, contribuindo para o surgimento de inúmeros problemas urbanos, incluindo a questão da mobilidade urbana.

Uma cidade sem planejamento, está propensa ao acometimento de processos como segregação, fragmentação e antecipação espacial, devendo então à gestão municipal a tarefa de planejar e avaliar a implantação das políticas públicas a fim de tratar do reordenamento territorial urbano, como espera-se acontecer na cidade de Timon nos próximos anos.

Referências

BRASIL. Decreto-lei nº 11.977, de 07 de julho de 2009. **Dispõe sobre o Programa Minha Casa, Minha Vida - PMCMV e a regularização fundiária de assentamentos localizados em áreas urbanas.** Brasília-DF: Presidência da República, Casa Civil [2009]. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=node04euh9yvayd4y1wajetlx2fezh14905148.node0?codteor=826725&filename=LegislacaoCitada+-MPV+514/2010 Acesso em: 10 abr. 2022.

BRASIL. Ministério da Integração Nacional. 2019. Disponível em: https://www.gov.br/mdr/pt-br/noticias/dados-revisados-do-deficit-habitacional-e-inadequacao-de-moradias-nortearao-políticas-publicas Acesso em: 02 abr. 2022.

CARLOS, A. F. A. **A condição espacial.** 1ª ed., 2ª reimpressão, São Paulo: Contexto, 2016, 157 p.

CORREA, R. L. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: **A produção do espaço urbano:** agentes e processos, escalas e desafios / CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L. de; SPÓSITO, M. E. B.(org.), 1ª ed., 5ª reimpressão, São Paulo-SP: Contexto, 2017, p. 41-52.

COSTA et al. Quintais Urbanos: Estratégias de Reprodução dos Modos de Vida Tradicionais na Cidade de Belém/PA, Brasil. **Manduarisawa - Revista Discente do Curso de História da UFAM,** volume 6, ano 1, p. 76-97, 2022.

CARLOS, A. F. A. **A condição espacial.** 1ª ed., 2ª reimpressão, São Paulo: Contexto, 2016, 157 p.

CARVALHO, A. de A. V. de; MEDEIROS, V. A. S. de; O papel do programa Minha casa, minha vida no processo de construção das cidades: a perspectiva configuracional. **Urbe:Revista Brasileira de Gestão Urbana** (Brazilian Journal of Urban Management), 9 ed., n. 1º, p. 396-407, 2017.

DAMIANI, A. L. A Propósito do Espaço e do Urbano: algumas hipóteses. **Revista Cidades.** v. 1, n. 1, 2004, p. 79-95.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2010). Disponível em:<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/timon/>. Acesso em: 15 mai. 2023

LEFEBVRE, H. **A produção do espaço.** Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: La production de l'espace). 4e éd. Paris: Éditions Anthropos. 2000.

MARGUTI, B. O. **Conjuntos habitacionais:** estruturação socioespacial e acesso à cidade no município de Santo André. 2012. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro-RJ, 2012.

MEIRELES, E.; CASTRO, C. M. P. de. Provisão do Programa Minha Casa, Minha Vida em São José do Rio Preto, SP: inserção urbana e adequação socioeconômica e ambiental – um estudo de caso do conjunto habitacional Nova Esperança. **Revista Ambiente Construído,** Porto Alegre-RS, v. 17, n. 3, p. 219-233, jul./set., 2017.

ROLNIK, R. (Coord.) **Ferramentas para avaliação da inserção urbana dos empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida**. São Paulo-SP: Laboratório Direito à Cidade e Espaço Público da FAU-USP, 2014, 43p.

RONILK, R. O Programa Minha Casa Minha Vida nas regiões metropolitanas de São Paulo e Campinas: aspectos socioespaciais e segregação. **Revista Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 17, n. 33, p. 127-154, maio 2015.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado.** São Paulo: Hucitec,1988.

SILVA, J. R. S. da. **Caracterização socioeconômica e ambiental de quintais urbanos em Marituba, estado do Pará.** Monografia (Graduação em Agronomia), Universidade Federal Rural da Amazônia, Belém-PA, 2019.

SILVA, L. O. da. Os Quintais e a Morada Brasileira. **Cadernos de Arquitetura e Urbanismo**, Belo Horizonte, v. 11, n. 12, p. 61-78, dez. 2004.

SILVA JÚNIOR, F. J.; SILVA, A. J. **Cara de paisagem: impactos socioambientais e econômicos de córregos a céu aberto e seus reflexos na comunidade**. Teresina: IFPI, 2022.

SOUSA, J. de O. **Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) e a (re)produção do espaço urbano em Timon, Maranhão**. Orientador: Antonio Joaquim da Silva. 2023. 204 f. Dissertação (Mestrado Profissional em Análise e Planejamento Espacial) - Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Piauí, Campus Teresina Central, Teresina, 2023.

SOUSA, J. de O.; FILHO, J. M. Programa Minha Casa Minha Vida e os Impactos Socioambientais em Timon-MA: uma análise dos Conjuntos Habitacionais Padre Delfino e Julia Almeida. **Revista Equador (UFPI)**, Vol. 8, Nº 1, p.133 - 151. 2019.

SOUSA, T. de J. dos S. **O município de Timon (MA) dos anos 1980 a 2013:** sociedade e espaços rurais em transformação. Tese (Doutorado em Geografia), Universidade Federal de Pernambuco-UFPE. Programa de Pós-Graduação em Geografia, Recife-PE, 2014.

THERY, H. Novas Paisagens Urbanas do Minha Casa, Programa Minha Vida. **Revista Mercator,** Fortaleza-CE, v. 16, p.1-14, dez. 2017. Disponível em: <http://www.mercator.ufc.br/mercator/article/view/2000>. Data de acesso: 16 fev. 2023.