

**REESTRUTURAÇÃO URBANA E AS MANIFESTAÇÕES DE
CENTRALIDADE E DESIGUALDADE SOCIOESPACIAL EM SÃO
JOSÉ DE RIBAMAR-MA**

Wanderson Ferreira dos Anjos
Universidade Estadual Paulista
wandersondosanjos@hotmail.com

RESUMO:

As transformações na estrutura intraurbana de São José de Ribamar trazem à tona o papel do capital na organização do espaço, propiciando a reestruturação, pautado na diferenciação de áreas e vetor de desigualdades socioespaciais. Essa investigação científica visa destacar as condições de centralidade e desigualdade socioespacial na escala intraurbana ribamarense, enfocando os bairros Centro e Mojó. Trata-se de uma abordagem comparativa entre essas localidades, evidenciando as diferenças no que tange o grau de escolaridade, renda domiciliar, infraestrutura e transporte dos moradores, ressaltando o acesso dos residentes do bairro Mojó ao Centro da cidade, espaço tradicional de dinamização do comércio e serviços. Pontuam-se as disparidades entre áreas localizadas na malha urbana desse município maranhense, com base na centralidade exercida por certo bairro e sua relação com a desigualdade socioespacial.

Palavras-chave: Reestruturação urbana, Centralidade, Desigualdade socioespacial.

GT – 01: Brasil não-metropolitano: temporalidades e espacialidades urbanas

1 INTRODUÇÃO

O preço da terra, especificamente o da terra urbana, ao contrário das outras mercadorias, não é definido pelo valor da produção, mas sim, pelas regras de valorização do capital em geral, pela produção social (RODRIGUES, 1989). Esse é o retrato da reestruturação do espaço urbano que, entre outras características, persegue a dinâmica mercadológica, diferenciando as localidades, pois o capital reproduz-se a partir das condições e estratégias na cidade. Sendo assim, por possuir um preço determinado pela regulação do mercado imobiliário, a terra não é acessível a todos, sendo adquirida somente por meio da compra; isso significa que aqueles que não possuem renda suficiente não têm acesso à terra, e se têm, estão limitados àquela mais barata e mal localizada.

Esse movimento não apenas afasta a população como a obriga a viver em condições precárias, em áreas sem organização e planejamento. Assim, a vida cotidiana vai se constituindo

num vai-e-vem de pessoas em busca de serviços e equipamentos que lhes garantam a permanência no contexto urbano da cidade. Observa-se assim que o acesso aos bens e equipamentos de consumo coletivo nem sempre é eficiente, denotando a falta de investimentos e ação estatal no que concerne a saneamento, educação, saúde, transporte etc., fazendo com que aqueles que residem em bairros mais periféricos busquem alternativas para sobreviver.

Sendo assim, essa investigação científica visa destacar a centralidade e a segregação socioespacial na escala intraurbana, tomando como base os bairros Centro e Mojó na cidade maranhense de São José de Ribamar. Para tanto, desenvolve-se uma pesquisa bibliográfica e de campo, de modo a apreender elementos que ajudem a revelar as condições urbanas aqui investigadas. Como instrumento de coleta de dados, utilizou-se um questionário semiestruturado com perguntas sobre as variáveis grau de escolaridade, renda domiciliar, infraestrutura e transporte.¹ Realizou-se uma entrevista com o casal de moradores mais antigo do bairro, além de recurso fotográfico para registro das condições das vias de acesso, do sistema de transporte utilizado pelos seus moradores.

As análises são feitas pontuando a realidade do bairro Mojó em comparação ao bairro Centro, com o intuito de apontar as diferenças entre eles. Assim, faz-se necessária essa sessão introdutória, além da explanação sobre os conceitos que norteiam essa pesquisa: Reestruturação urbana, Centralidade e Desigualdade Socioespacial. Em seguida, destaca-se a dinâmica da produção do espaço urbano de São José de Ribamar e adentra-se nas condições de Centralidade e Segregação Socioespacial na cidade, enfocando os dois bairros supracitados. Tece ainda algumas considerações, reforçando o caráter processual dessa pesquisa, uma vez que muitas outras variáveis podem vir a ser enfatizadas em trabalhos futuros.

2 REESTRUTURAÇÃO URBANA, CENTRALIDADE E DESIGUALDADE SOCIOESPACIAL

A reestruturação urbana envolve transformações nas dimensões políticas, econômicas e culturais, alterando a lógica de produção e valorização capitalista do espaço urbano. Esse processo expressa o constante movimento da estrutura da cidade, reforçando que ela não é estática. Vale ressaltar que o espaço urbano não é considerado como mero produto, mas como

¹ A escolha dos quatro itens deu-se por conta de sua ênfase na maioria dos trabalhos que versam sobre a desigualdade socioespacial, favorecendo tecer comparações entre os bairros analisados.

condição e meio da vida social (CARLOS, 2008). Assim, esse fenômeno social que se articula com várias dimensões expressa ainda rupturas de tendências, pois

A reestruturação, em seu sentido mais amplo, transmite a noção de uma “freada”, se não de uma ruptura nas tendências seculares, e de uma mudança em direção a uma ordem e uma configuração significativamente diferentes da vida social, econômica e política. Evoca, pois, uma combinação sequencial de desmoronamento e reconstrução, de desconstrução e tentativa de reconstituição, proveniente de algumas deficiências ou perturbações nos sistemas de pensamento e ação aceitos [...] pode-se descrever essa freada-e-mudança como uma reestruturação temporal-espacial das práticas sociais, do mundano para o *mondiale*. (SOJA, 1993, p. 193).

No caso brasileiro, a década de 1970 destaca-se nessa conjuntura, pois a organização do espaço construído da cidade passa por profundas mudanças, a partir da descentralização industrial e das transformações da economia, impulsionando debates e estudos. Tais fatores engendraram um conjunto de transformações na estrutura urbana de determinadas cidades (a exemplo de São Paulo e Rio de Janeiro). Há uma reorganização das estruturas físicas e sociais com vistas a atender às lógicas dos atores hegemônicos, participando ativamente do movimento de reprodução capitalista do espaço (SOARES; AMARAL, 1997).

As transformações ocorridas nas cidades dão-se de forma significativa, impactando em sua organização e produção, ressaltando um rompimento significativo em seu processo de estruturação. O tecido urbano das cidades vai sendo reestruturado a partir de novas dinâmicas e processos; novas centralidades vão sendo constituídas, dando novos significados à estruturação antiga do espaço, modificando as relações sociais e as dinâmicas espaciais, a exemplo dos *shopping centers* e novos *habitats*, destacados por Sposito e Góes (2013).

A reestruturação do espaço intraurbano relaciona-se com movimentos da reestruturação interurbana, podendo-se diferenciar cada uma delas, uma vez que a primeira diz respeito a reestruturação da cidade e a segunda a reestruturação urbana (SPOSITO, 2004, 2007). Nesse ponto, depreende-se que a questão da escala assume papel basilar e possibilita apreender as mudanças ocorridas de maneira mais expressiva no espaço intraurbano.

Assim, estruturação e reestruturação são enfatizadas nesse processo, envolvendo a ação sobre a obra, ou como enfatiza Lefebvre (1967, p. 182), “[...] formas e estruturas se fazem e se desfazem, se dissolvem ou se quebram. Coloca no mesmo plano, no tempo, a formação das estruturas (estruturação) e sua desapareção (desestruturação).” Esse entendimento perpassa a reflexão sobre a cidade, destacando os processos, os movimentos contínuos, múltiplos e contraditórios a ela relacionados. Logo, “[...] a análise do processo de produção e estruturação

das cidades tem que passar necessariamente pelo entendimento do papel do centro.” (SPOSITO, 1991, p. 5).

Nesse movimento de reorganização do espaço engendrado por novas dinâmicas e elementos, corrobora-se com o pensamento de Salgueiro (1994), para quem o centro e a centralidade caracterizam-se como pontos norteadores, assumindo forte peso na análise urbana das cidades. Para fins de discussão nesse ensaio, abordar-se-á de forma mais direta a questão da centralidade.

A centralidade corresponde às áreas de atração dos fluxos que concentram fatores sociais, culturais e econômicos. De acordo com Sposito (1996, p. 120), [ela] “diz respeito aos fluxos, à fluidez, ou seja, é a expressão da dinâmica da definição/redefinição das áreas centrais e dos fluxos no interior da cidade.” Sendo assim, é destacada de acordo com os movimentos, pelas mudanças ocorridas no decorrer do tempo, não estando “amarrada” apenas pelo que está fixo no espaço. Para sua análise e compreensão, Sposito (1998) indica que pode ser trabalhada por meio da articulação entre suas escalas de expressão: a do espaço interno da cidade e a das relações com outros espaços.

Nesse sentido, a centralidade é expressa pelo movimento e pela relação das diferentes localizações e não definida pela localização. Resulta, pois, da articulação de diferentes níveis (não apenas no intraurbano), dimensões e escalas. Destaca uma análise focada nas redes onde as articulações estabelecem-se por fluxos, gerados pelas atividades. Ou seja, ela é dinâmica, definida no tecido urbano pelos fluxos e ao mesmo tempo é pensada na escala da rede. Possui ainda um caráter sociológico exprimindo um conteúdo social permeado de símbolos e representações. (WHITACKER, 2017).

Enquanto o centro faz menção ao espaço construído (estrutura espacial urbana), a centralidade se expressa através dos processos, das relações socioespaciais, “[estando] associada ao processo de estruturação e de reestruturação, de mudanças constantes na estrutura. A centralidade pode ser redefinida na constituição de outras formas espaciais, em novas áreas de centralidade urbana.” (BEZERRA; CAVALCANTE, 2009, p. 221). Essas áreas geram e mantêm fluxos de várias ordens (humanas, informacionais, de capitais, de mercadorias etc), possuindo um poder de atração sobre outras áreas do tecido urbano.

Evidencia(m)-se uma(s) área(s) em detrimento de outras, denotando que o espaço urbano é essencialmente contraditório, capaz de unir os homens para o processo produtivo, mas também de os separar por esse mesmo processo. Assim, a disposição dos fenômenos se dá de

maneira desigual no tecido urbano, gerando uma diferenciação e segmentação na configuração interna da cidade. Essa concentração de atividades e equipamentos em dado espaço é capaz de proporcionar-lhe uma centralização, implicando “[...] numa articulação diferenciada nos usos do solo, alterando a forma urbana e tornando-a segmentada [em vários aspectos]”² (SILVA, 2001, p. 108).

O sistema capitalista persegue novos espaços para geração de lucros, desqualificando certas áreas e destacando outras para essa lógica. É na compreensão da produção capitalista do espaço urbano que o estudo das desigualdades socioespaciais vai se expressando. Nesse movimento, o processo de produção do espaço – comandado pelos interesses hegemônicos – aprofunda conflitos refletidos na prática social, no acesso a bens e serviços, por exemplo.

Com isso, percebe-se que o espaço não é apenas um produto ou objeto, mas um elemento ativo, pois como enfatiza Lefebvre (2000, p. 5), “O espaço não pode mais ser concebido como passivo, vazio ou então, como os ‘produtos’, não tendo outro sentido senão o de ser trocado, o de ser consumido, o de desaparecer.” Assim, o autor evidencia a ideia de construção social do espaço, entendendo-o como produto, condição e meio.

O espaço é apropriado e produzido socialmente, envolvendo o movimento do capital (contínuo e contraditório), rompendo-se assim com a noção de um espaço concebido, como elemento estático. Sua materialidade é tomada para reproduzir e acumular capital, por meio da ação de agentes que exprimem no espaço seus interesses individuais e que aprofundam as diferenças e desigualdades entre os cidadãos. Essa desigualdade passa a ser “[...] consequência natural para esse sistema, uma necessidade”. (SOJA, 1993, p. 129). Tem-se de um lado a superexploração de uma(s) área(s) em oposição a valorização de outra(s), reforçando e impulsionando um desenvolvimento geograficamente desigual.

[...] o desenvolvimento geográfico desigual é produto indefectível do modo dinâmico de produção do capital, que fortemente se expande com vistas à exploração de novos espaços, alterando por consequência o modo de vida das sociedades em todo o globo, impondo-lhes novas maneiras de pensar e novas formas de agir, por meio de um impulso incontido do consumo de mercadorias cada vez mais modernas. (FERREIRA, 2013, p. 37).

O desenvolvimento do capitalismo que em sua essência dá-se de forma contraditória, reproduz a própria desigualdade espacial, materializando-se pelas desigualdades socioespaciais

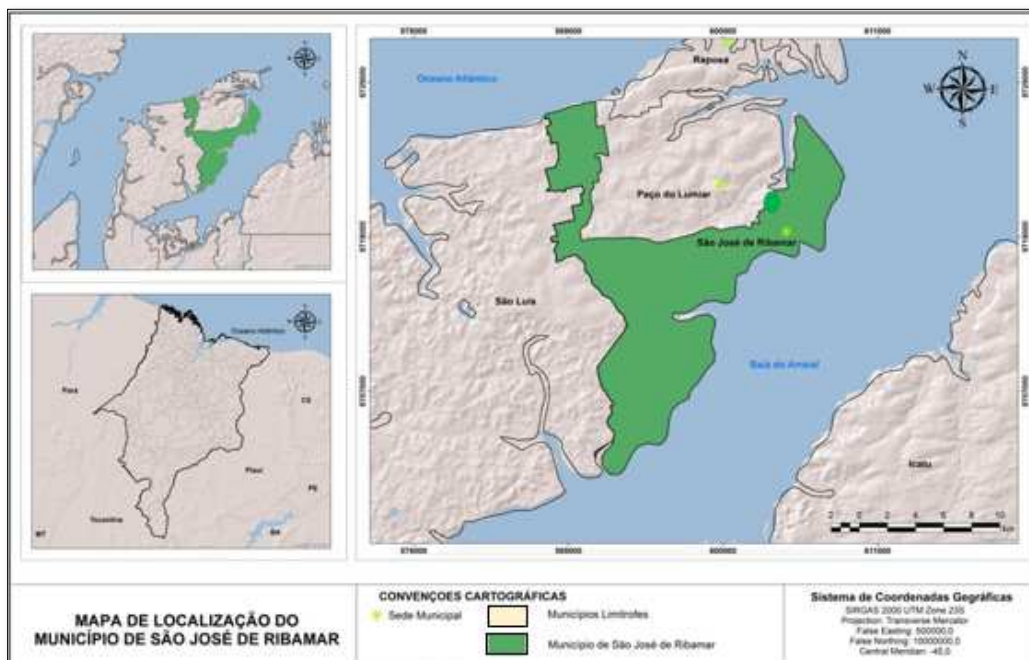
² Além da questão espacial, Oliveira Júnior (2008) destaca ainda a segmentação social e a econômica como resultados desse processo.

(SMITH, 1988). No espaço urbano essas desigualdades relacionam-se com a falta de equipamentos e serviços e a precarização destes, apontando a falta de investimentos. Para fins desse estudo, enfatizam-se os indicadores grau de escolaridade, renda domiciliar, emprego e infraestrutura nos bairros Centro e Mojó para apreensão da desigualdade na caracterização socioespacial urbana ribamarenses, buscando evidenciar a produção do seu espaço urbano.

3 A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE SÃO JOSÉ DE RIBAMAR-MA

Situado no extremo leste da Ilha do Maranhão, o município de São José de Ribamar pertence a macrorregião do Norte maranhense e microrregião da Aglomeração Urbana de São Luís, apresentando uma área de 388,371 Km² e 163.045 mil habitantes (IBGE, 2010). É rodeado pelo mar da Baía de São José e limitado ao norte pelo município de Paço do Lumiar e pelo Oceano Atlântico; ao Sul, pelos de Rosário e Axixá; a Leste, pelo de Icatu; a Oeste, pelo de São Luís. A sede é determinada pelo paralelo de 2^o.33' de latitude Sul em sua interseção com o meridiano de 44^o.44' longitude Oeste. (Figura 1).

Figura 1 – Mapa de localização do município de São José de Ribamar



Fonte: Anderson, 2016.

Historicamente, no ano de 1615 chegou ao Maranhão um grupo de missionários Franciscanos a bordo da esquadra de Jerônimo de Albuquerque. Em 1624, o então governador Francisco Coelho de Carvalho determinou a colonização das terras de São José de Ribamar através da carta régia do rei da Espanha D. Felipe IV. Assim, no dia 27 de dezembro de 1627 nascia o **Arraial de São José**. (REIS, 2001).

Conquistada a elevação do Arraial para categoria de **Vila**, a vida política começou a se desenvolver no início de julho de 1757 quando, por meio de alvará, o governador Gonçalo Pereira Lobato Souza, depois de devolver a liberdade dos índios. As determinações do governador expressavam que se “[...] demarcassem terras o suficiente, não só para a subsistência dos atuais índios, com também para cem casais que pretendia introduzir no lugar. Eles fizeram mais do que lhes foi ordenado, marcaram terras para a subsistência de duzentos casais durante um século.” (IBGE, 1955 apud TROVÃO, 1994, p. 43).

A vila torna-se **Distrito** através do Decreto-Lei Estadual nº 159 de 6 de dezembro de 1938. A partir de várias idas e voltas, largando-se e reanexando-se a cidade de São Luís, o município passa a se chamar Ribamar, através da lei estadual nº. 758, de 24 de setembro de 1952, assinada pelo governador Eugênio de Barros. Porém, a restauração definitiva do nome da **Cidade** foi feita pela lei estadual nº 2.980, de 16 de setembro de 1969, passando a se chamar São José de Ribamar, em homenagem ao santo. (REIS, 2001).

[...] o processo irregular e instável que se desenvolveu na divisão administrativa de parte do território da ilha, que por fim deu origem definitiva ao município de São José de Ribamar, é reflexo certamente do lento desenvolvimento econômico do distrito, não lhe dispendo certamente a caracterizar-se como um espaço capaz de produzir riquezas indispensáveis para salvaguardar a sua independência política, adquirida nas duas primeiras vezes, prematuramente, embora por força da lei. Não resta dúvida de que [...] devido aos vários retrocessos por que passou [...] esteja ainda em estágio praticamente embrionário de desenvolvimento. (TROVÃO, 1994, p. 77).

Observa-se na época um movimento de criação de municípios para distritos inadequados sem área urbana definida e sem economia própria, caracterizando-se uma estratégia política-eleitoreira, um jogo de interesses. “Esses projetos, compartimentam o espaço físico, metamorfoseiam o espaço rural produtivo em área urbana, num malabarismo eleitoreiro, à caça garantida e segura de votos, na ânsia da perpetuação fácil e demagógica do poder [...]” (TROVÃO, 1994, p. 78).

De acordo com Trovão (1994), é possível distinguir dois momentos no processo de ocupação do espaço rural da Ilha do Maranhão: ocupação antiga e ocupação recente, estando

São José de Ribamar nesse primeiro grupo, onde os terrenos, em sua maioria, eram próprios. Doados pelos primeiros proprietários aos seus afilhados, parentes ou ex-escravos, esses grandes terrenos comportavam muitas famílias, ocupando pequenas fatias da área.

Em 1950 somente a sede do município (uma área de 15%) correspondia ao espaço urbano da cidade. Dez anos mais tarde alcançava 50% da área total, fato que perdurou até 1965. Em 1970 a área urbana correspondia a 59,45% e em 1991 chegava a 58% da área total do município. (TROVÃO, 1994).

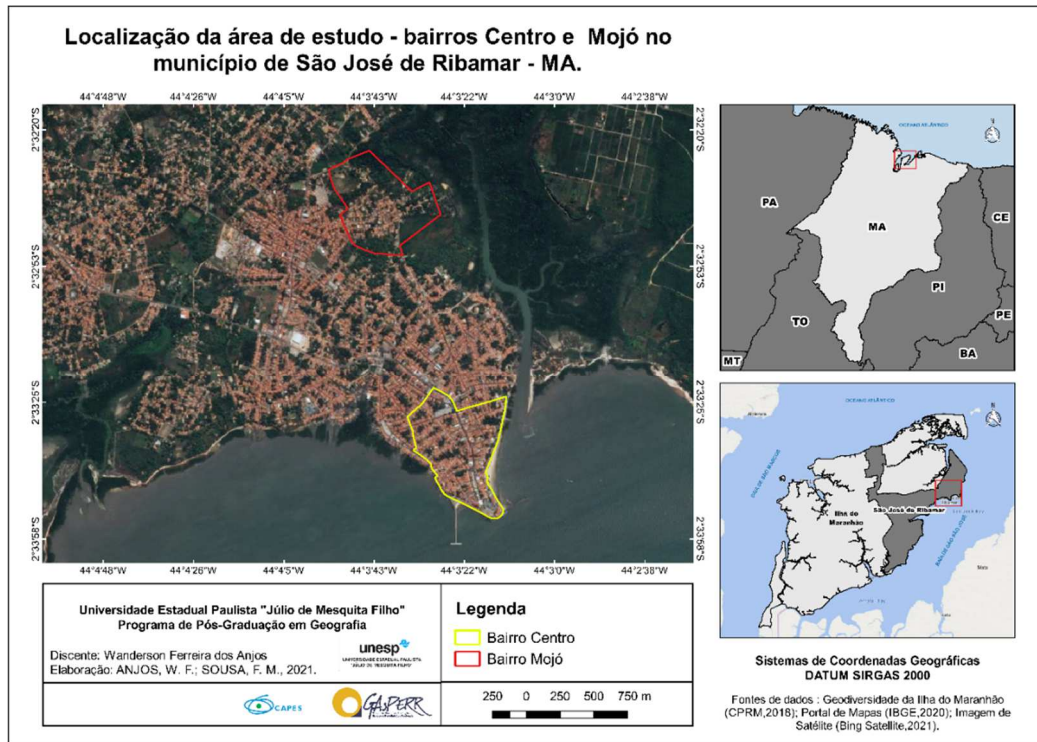
[...] o surgimento das rodovias facilitaram a migração para São Luís, considerado polo de atração da população, pela possibilidade de trabalho na construção civil, que começava a se acentuar. [Em] 1991, o aumento da população 'rural' é resultado, em parte, dos primeiros conjuntos residenciais construídos, e pela expansão natural de São Luís em áreas de São José de Ribamar, assim como da comunicação através da baía de São José pelos habitantes do litoral oriental [...] (TROVÃO, 1994, p. 121).

Há forte presença da especulação imobiliária na cidade, aumentando o número de conjuntos habitacionais. Há também um crescimento de estabelecimentos comerciais ao longo da MA-201 e fluxo de visitantes atraídos pelo turismo religioso e pelas belas praias, impulsionando transformações na paisagem urbana da área central, como a criação do Complexo do Santuário. Tais fatores fortalecem o teor centralizador dessa área onde o comércio e os serviços estão presentes e a circulação de pessoas e mercadorias se faz mais evidente.

4 CENTRALIDADE E DESIGUALDADE SOCIOESPACIAL NO CENÁRIO RIBAMARENSE: os bairros Centro e Mojó

Ao abordar os bairros Centro e Mojó (Figura 2) pauta-se na ideia de que se revela uma dinâmica desigual na produção do espaço, caracterizada por meio de áreas que se distinguem em infraestrutura, concentração de comércio e serviços, espaços de lazer, notando-se a ação do Estado e do setor imobiliário atuando diretamente no processo de desigualdade socioespacial.

Figura 2 – Mapa de localização das áreas de estudo



Fonte: Anjos; Sousa, 2021.

Distante 3 km² da área central da cidade, o bairro Mojó tem sua origem ligada a um processo de ocupação irregular no final dos anos 1960. Inicialmente, a área era formada por quatro famílias que residiam em grandes sítios e cujo espaço era tomado pela vegetação, havendo uma única “vereda” (rua estreita) unida a estrada principal do bairro, a única que ligava o bairro de Panaquatira ao Centro da cidade.

Era só mato com alguma casa dentro do sítio, com quintal grande. As mais próximas era 50m de um vizinho pra outro [...] não tinha energia, só farol. O transporte era a pé e também tinha carroça de boi e de burro [...] com os quintais grandes eles começaram a lotear [...] quando a pessoa ficava velha repartia pros filhos, aí cada um ganhava um pedaço. Os filhos formavam família e ia popularizando e até vendiam pra outras pessoas [...] quando surgiu o bairro Jota Câmara (a mais ou menos trinta e cinco anos) quase todo mundo daqui se mudou pra lá pra tirar lote porque lá foi invasão. Lá tudo foi invadido, nenhum foi comprado [...] (informação verbal)³

Ao longo dos anos, houve forte processo de loteamento de sítios, aumentando o quantitativo de moradores na área em estudo. Todavia, a infraestrutura, os equipamentos e serviços não seguiram essa dinâmica, dificultando a realidade daqueles que convivem no bairro.

³ Resposta obtida através de entrevista realizada com um dos primeiros moradores do bairro, o senhor Valdemir.

De acordo com Lefebvre (2008, p. 57),

As contradições do espaço não advêm de sua forma racional, tal como ela se revela nas matemáticas. Elas advêm do conteúdo prático e social e, especificamente, do conteúdo capitalista. Com efeito, o espaço da sociedade capitalista pretende-se racional, quando na prática, é comercializado, despedaçado, vendido e pulverizado.

O bairro Centro, por sua vez, foi constituído no próprio processo de organização do espaço urbano, estando localizado na área de dinamização das atividades econômicas, políticas e culturais, no espaço de efervescência do comércio da cidade. Sua consolidação deu-se a partir dos fluxos estabelecidos entre os cidadãos na porção central, no largo da Igreja Matriz de São José de Ribamar. Nesse espaço era possível observar a presença de famílias com um poder aquisitivo um pouco mais elevado, tendo em suas bordas a presença de migrantes vindos de cidades do interior do estado, a partir da travessia em embarcações pela baía de São José.

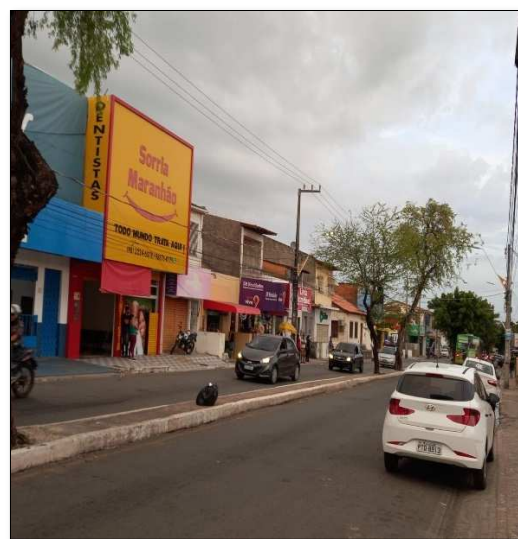
No que tange a caracterização socioespacial e a condição de desigualdade espacial entre esses dois bairros, um primeiro aspecto que chama a atenção é a infraestrutura, a condição das ruas, o asfaltamento deficiente e até ausente em alguns trechos (Figura 3), como é o caso da Avenida Principal que liga os bairros Sítio do Apicum e Panaquatira a área central da cidade, no bairro Mojó. Ao lado está a avenida principal do bairro Centro (Figura 4).

Figura 3 – Avenida principal do bairro Mojó



Fonte: Anjos, 2021.

Figura 4 – Avenida principal do bairro Centro



Fonte: Anjos, 2021.

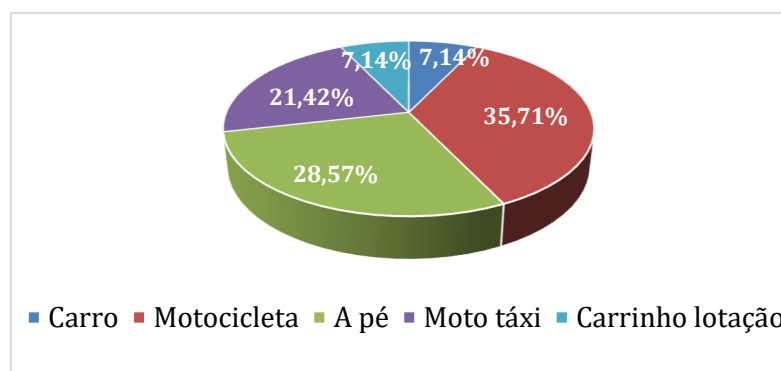
Esse problema denota que a população, de baixo poder aquisitivo em sua grande maioria, enfrenta desafios de mobilidade, prejudicando o acesso a serviços básicos ainda que

nesse percurso algumas melhorias tenham sido feitas em pontos específicos no bairro, como iluminação, asfaltamento, rede de água, esgoto e coleta de lixo.

O desenvolvimento econômico e o planejamento territorial urbano são destacados como instrumentos capazes de solucionar o problema da desigualdade socioespacial, na visão do Estado. Todavia, esse mesmo desenvolvimento é engendrado por agentes capitalistas (setor imobiliário, por exemplo) e pelo Estado, contribuintes para condição de desigualdade socioespacial, que ao produzirem o espaço urbano, elevam o preço da terra urbanizada, fazendo com que trabalhadores sejam expulsos para outras áreas mais periféricas.

A acessibilidade é pontuada como um elemento crítico até mesmo pela falta de transporte coletivo no Mojó, fazendo com que os moradores recorram ao transporte particular (carro e moto), ao alternativo (moto táxi, carrinhos lotação) ou façam seus trajetos a pé. Ao serem indagados sobre que meios alternativos mais utilizam para se deslocar, chegou-se a seguinte formulação:

Gráfico 1 – Meios de transporte mais utilizados pelos moradores do bairro Mojó



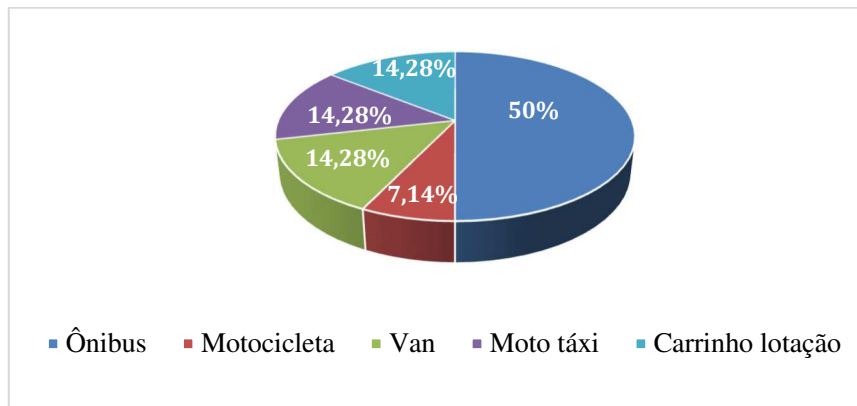
Fonte: Anjos, 2021.

Esses problemas são particularmente agudos em áreas periféricas de baixa renda, onde o transporte deficiente, combinado com a **falta de oportunidades econômicas e serviços básicos**, tende a agravar a pobreza e as desigualdades socioespaciais. Nesse sentido, ao mesmo tempo que essas restrições de acesso a oportunidades refletem as desigualdades sociais e espaciais existentes nas cidades, elas também agem como uma força que aprofunda e reforça essas desigualdades. (INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA, 2019, p. 12, grifo meu).

No Centro a realidade é outra, pois é possível ter acesso ao transporte coletivo (ônibus) e alternativo (vans, moto táxi e carrinho lotação). Da população entrevistada, 50% utiliza o ônibus como maior frequência, enquanto 14,28% costuma utilizar carrinho lotação, 14,28% vans, 14,28% moto táxi e 7,14% motocicleta. Porém todos os respondentes foram unânimes em

apontar que precisa haver melhorias no transporte, sobretudo nos ônibus, pois não suprem a necessidade da população, devendo aumentar seu quantitativo.

Gráfico 2 - Meios de transporte mais utilizados pelos moradores do bairro Centro



Fonte: Anjos, 2021.

Por estar intimamente atrelado as trocas de mercadoria e dinheiro, essa área no interior da cidade possui uma dimensão econômica preponderante (WHITACKER, 2011), estimulando o próprio consumo de bens e serviços. Por essa concentração de capital, juntam-se aí equipamentos urbanos públicos e privados diversificados, a convergência informacional e dos sistemas de transporte. Inclusive, a acessibilidade destaca-se como elemento forte, facilitando a chegada a esse ponto da cidade, com ênfase nos transportes públicos para condução dos cidadãos.

A ausência de transporte coletivo no bairro Mojó gera uma despesa para os moradores que em sua maioria (57,14%) recebem de 1 a 2 salários mínimos e 42,86% sobrevivem com menos de 1 salário. Dos que moram no Centro, 57,14% possui renda familiar mensal entre 1 e 2 salários mínimos e 42,86% recebem mais de 2 salários mensais. As diferentes formas de apropriação dos bens produzidos na cidade pelas diferentes classes sociais revelam a desigualdade socioespacial, demonstrando dificuldade da população trabalhadora em acessar serviços e equipamentos que lhes garantam condições de sobrevivência. Há o discurso ideológico de que os problemas vivenciados pela população das áreas periféricas serão resolvidos com a implantação de infraestrutura e planejamento adequado do espaço urbano.

Grande entrave está no quesito educação, pois o bairro Mojó conta apenas com duas creches (uma comunitária e outra particular), ou seja, com a inoperância do Estado nessa realidade local. Logo, as crianças e adolescentes do Ensino Fundamental e Médio precisam se

deslocar para outros bairros a fim de dar seguimento aos estudos. O Centro da cidade, por sua vez, é abastecido por escolas comunitárias (2), municipais (3), estaduais (1) e particulares (3), além de um Curso Pré-Vestibular Municipal.

Fora do circuito da riqueza, é visível a outra face do urbano, em geral nas periferias distantes [...] São nelas que trabalham, moram e circulam os trabalhadores, nelas se encontram favelas, ocupações coletivas de terra, cortiços, casas precárias, conjuntos habitacionais de casas/apartamentos com dimensões mínimas [...] As ruas são estreitas, sujas, esburacadas, com pouca ou nenhuma iluminação pública por onde circulam ônibus, vans [colocando] em risco a vida dos que neles são transportados. Nessas áreas, os trabalhadores não desaparecem após a jornada de trabalho e sua presença torna visível a desigualdade socioespacial. (RODRIGUES, 2007, p. 4).

Em relação ao grau de escolaridade dos entrevistados, os moradores do Mojó estão assim divididos: 57,14% possui o Ensino Médio completo, 21,42% concluiu o Ensino Superior, 14,28% tem o Fundamental Incompleto e os que possuem o Ensino Fundamental Completo equivale a 7,14% da população. No bairro Centro, os que possuem Ensino Médio Completo chega a 78,58% e os outros 21,42% possuem Ensino Superior.

O acesso ao sistema de saúde no bairro Mojó é outro ponto crítico, não havendo nenhuma Unidade Básica de Saúde (UBS) no local, fazendo com que a população se dirija para as UBS do Jota Câmara, Sítio do Apicum e para a Unidade Mista de Saúde da cidade (distantes 10 min., 12 min. e 15min., a pé, respectivamente). Em contrapartida, o Centro congrega 1 UBS, clínicas particulares de exames laboratoriais e algumas clínicas dentárias, todas localizadas ao longo da Avenida Gonçalves Dias, avenida principal da cidade.

Quanto aos serviços bancários, não há nenhuma agência no bairro Mojó, levando os moradores a buscá-lo no Centro da cidade. A relação com esse outro bairro é expressiva, pois a frequência diária ao Centro é realizada por 57,14% dos moradores; os que costumam ir semanalmente equivale a 28,57% e os que vão mensalmente corresponde a 14,28%. Quanto às atividades que mais costumam fazer no Centro da cidade, estão: 35,71% passeio/lazer, 21,42% vão à trabalho, 21,42% recorrem para fazer compras, 14,28% acessam os serviços de saúde e 7,14% utilizam os serviços bancários localizados na área. Os moradores do Centro, utilizam esse espaço para serviços bancários (28,57%), serviços de saúde (21,42%), passeio/lazer (21,42%), trabalho (14,28%) e compras (14,28%).

As variáveis aqui apresentadas denotam disparidades entre os dois bairros analisados, ressaltando a força do capital na dinamização da reestruturação urbana de São José de Ribamar. Percebe-se ainda a perpetuação da desigualdade socioespacial daqueles que residem no bairro

Mojó, os quais tem seu acesso aos serviços de saúde, educação e transporte dificultados. A acessibilidade é um dos pontos mais críticos dos cidadãos que ali vivem, fazendo com que se busquem outras estratégias para suprir suas necessidades. Pontua-se assim que as condições de vida daqueles que habitam esse bairro periférico realçam a desigualdade socioespacial no contexto ribamarense.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os movimentos de urbanização e industrialização fazem emergir um núcleo dentro da cidade com características próprias, marcado pelas convergências de bens e serviços, para onde as pessoas se direcionam afim de estabelecer trocas. Um ponto congregador de fluxos e ordenador de áreas, capaz de envolver diferentes segmentos e oferecer variados produtos, assumindo um caráter monopolizador com concentração acentuada de atividades comerciais, o Centro.

Destarte, a centralidade exercida na área central da cidade faz com que o fluxo de pessoas, mercadorias e informações sejam constantes nesse ponto, atraindo equipamentos, serviços e outros investimentos de modo a diferenciá-lo do restante do município, o que pode ser percebido através da própria paisagem. Nesse movimento, o fator locacional é um instrumento de destaque, uma vez que o preço dos terrenos tende a aumentar nos locais mais abastecidos de infraestrutura urbana. Logo, um público seletivo é capaz de consumir esse produto, desfrutando dos benefícios e, por outro lado, maximiza-se a desigualdade socioespacial nas demais áreas do espaço intraurbano.

Com base nas variáveis enfatizadas é possível estabelecer comparações entre os dois bairros e destacar a centralidade de uma área como vetor de desigualdade socioespacial, à medida que quanto mais distante do Centro congregador, há maiores dificuldades de acesso aos bens e equipamentos urbanos, à integração a cidade, ressaltando diferenciações na dinâmica urbana. Tal fato é reforçado pela ausência de escolas, postos de saúde, linhas de ônibus, áreas de lazer e asfaltamento deficiente de vias como é evidenciado no bairro Mojó, onde o caráter de desigualdade socioespacial marca a realidade dos moradores que aí residem.

REFERÊNCIAS

- BANISTER, D. Cities, Mobility and Climate Change. **Journal of Transport Geography**, n. 19, p. 1538- 1546, 2011.
- BEZERRA, M. C. L.; CAVALCANTE, C. V. O Plano Diretor e os elementos formadores de novas Centralidades Intraurbanas. **Ci. & Tróp.**, Recife, v. 33, n. 2, p. 219-241, 2009.
- CARLOS, A. F. A. **A (re) produção do espaço**. São Paulo: Edusp, 2008.
- FERREIRA, M. C. P. de P. **Desigualdades socioespaciais: produção do espaço e política habitacional de interesse social em Parnamirim/RN**. 2013. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes. Programa de Pós-Graduação em Geografia, Natal, 2013.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo 2010**. Disponível em: http://www.censo2010.ibge.gov.br/resultados_do_censo_2010.php. Acesso em: 8 out. 2021.
- INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Desigualdades socioespaciais de acesso a oportunidades nas cidades brasileiras: 2019**. Brasília, DF: IPEA, 2019.
- LEFEBVRE, H. Reflexões sobre o estruturalismo e a história. In: ESCOBAR, Carlos Henrique (org). **O método estruturalista**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1967, p. 80 - 103.
- LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2008.
- REIS, J. R. S. dos. **São José de Ribamar: a cidade, o santo e sua gente**. São Luís: [s.n.], 2001.
- RODRIGUES, Arlete Moysés. **Moradia nas cidades brasileiras**. São Paulo: Contexto, 1989.
- RODRIGUES, A. M. Desigualdades socioespaciais: a luta pelo direito à cidade. **Cidades**, v. 4, n. 6, p. 73-88, 2007.
- SALGUEIRO, T. B. Repensar a cidade face a novos desafios. **Philosophica**, Lisboa, n. 4, p. 69-80, 1994.
- SILVA, W. R. da. Centro e centralidade: uma discussão conceitual. **Formação**, Presidente Prudente, n. 8, 2001.
- SMITH, N. **Desenvolvimento desigual: natureza, capital e a produção do espaço**. Tradução de Eduardo de Almeida Navarro. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.
- SOARES, P. R. R.; AMARAL, S. M. R. do. **Reestruturação do espaço urbano: a produção capitalista de moradias em Rio Grande/RS (Os condomínios verticais)**. **Boletim Gaúcho de Geografia**, n. 22, p. 53-61, mar., 1997.

SOJA, Edward W. **Geografia pós-moderna: a reafirmação do espaço na teoria social crítica.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1993.

SPOSITO, M. E. B. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. **Geografia**, São Paulo, n. 10, 1991.

SPOSITO, M. E. B. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. **Território**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 4, jan./jun., 1998.

SPOSITO, M. E. B. **O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no estado de São Paulo.** Presidente Prudente: [s.n.], 2004.

SPOSITO, M. E. B. Reestruturação urbana e segregação socioespacial no interior paulista. In: COLÓQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA, 9., Porto Alegre. **Anais ...** Porto Alegre.: UFRGS, 2007.

SPOSITO, M. E. B.; GÓES, E. M. **Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial.** São Paulo: Editora Unesp, 2013.

TROVÃO, J. R. **Transformações sociais e econômicas no espaço rural da Ilha do Maranhão.** 1994. 200 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 1994.

WHITACKER, A. M. Centro da Cidade, Centralidade Intraurbana e Cidades Médias. In: MAIA, D. S.; SILVA, W. R.; WHITACKER, A. M. **Centro e Centralidade em Cidades Médias.** São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017. p. 149-178.

WHITACKER, A. M. **Urbanismo e urbanidade: um debate em torno de renovação, reabilitação, revitalização e regeneração urbanas.** Mesa Redonda. Porto: Universidade do Porto. Faculdade de Letras, 2011.