



GT – 18: Produção imobiliária, segregação socioespacial e insegurança urbana

SEGREGAÇÃO URBANA E O PROGRAMA MINHA CASA MINHA VIDA: UMA ANÁLISE SOBRE A REALIDADE SOCIOESPACIAL EM TIMON (MA)

Ravel Viana Costa

Universidade Federal do Piauí
ravelvianageo@gmail.com

Mugiany Oliveira Brito Portela

Universidade Federal do Piauí
mugiany@yahoo.com.br

Resumo:

O presente estudo buscou analisar a desigualdade socioespacial em Timon-MA em decorrência da segregação socioespacial impulsionada pelos conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV). Nesse sentido, realizou-se: pesquisa bibliográfica sobre o tema de segregação socioespacial em Timon; pesquisa documental sobre a cidade no contexto da segregação e da dinâmica desigual e pesquisa em campo para análise espacial. Como resultado, observou-se a espacialização dos conjuntos nas áreas periféricas, bem como o intenso processo de construção dos conjuntos, sendo a média de 1,2 conjuntos por ano no período de 2011 a 2018. Além disso, foram evidenciadas as dificuldades de mobilidade da população em detrimento da distância dos bairros dos conjuntos habitacionais, agravados pela situação precária de transporte público na cidade.

Palavras-chave: Segregação socioespacial. Programa Minha Casa Minha Vida. Timon-MA.

Abstract:

The present study sought to analyze socio-spatial inequality in Timon-MA as a result of socio-spatial segregation driven by the housing complexes of the Minha Casa Minha Vida Program (PMCMV). In this sense, bibliographical research was carried out on the topic of socio-spatial segregation in Timon, in addition to documentary research on city in the context of segregation and unequal dynamics, field research was also carried out for spatial analysis. As a result, the spatialization of the sets in peripheral areas was observed, as well as the intense process of building the sets, with an average of 1.2 sets per year in the period from 2011 to 2018. Furthermore, the difficulties of mobility of the population to the detriment of the distance

between neighborhoods and housing complexes, aggravated by the precarious situation of public transport in the city.

Keywords: Socio-spatial segregation. Minha Casa Minha Vida Program. Timon-MA.

INTRODUÇÃO

A segregação socioespacial é um processo que tem sido alvo de debates ao longo dos anos no campo dos estudos geográficos. De acordo com a corrente geográfica abordada, podem haver diferentes interpretações do processo referente às diferenças e expressividade espacial. Nesse contexto, Spósito (2020) e Vasconcelos (2022) têm realizado estudos no Brasil na perspectiva das diferentes desigualdades socioespaciais.

A fragmentação socioespacial colabora para a segregação no Brasil, no entanto, tem-se uma diferenciação entre os dois conceitos. A segregação abrange uma heterogeneidade populacional, em conformidade com a hierarquização urbana: os mais pobres se dispersam no tecido urbano, ficando presentes nas áreas mais periféricas da cidade, enquanto a fragmentação abrange uma dada homogeneização populacional no espaço heterogêneo.

Desse modo, a política habitacional no Brasil, por intermédio da criação do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), da faixa um, propicia a segregação difundida pela separação urbana das pessoas que vivem nos conjuntos populares. Em consequência, diversos problemas são verificados no solo urbano, como a mobilidade precária devido à insuficiência do transporte público, falta de saneamento básico, problemas de iluminação pública e a distribuição de água ineficiente, tornando a população aquém da cidade, o que se constitui na ausência do direito à cidade (Lefebvre, 1991).

Nesse sentido, este texto visa apresentar uma pesquisa em andamento intitulada “A segregação socioespacial em Timon - MA em decorrência da expansão urbana no período de 2006 a 2024”, trazendo reflexões sobre a situação de segregação no âmbito dessa cidade. Além disso, almeja-se a promoção do conhecimento geográfico acerca da referida temática, no intuito de promover conhecimento sobre a realidade desigual da vida urbana em Timon e, ao mesmo tempo, pretende-se contribuir para a compreensão de problemáticas semelhantes em outros lugares do Brasil.

Nesse propósito, fez-se pesquisa bibliográfica em livros, artigos, monografias, dissertações e teses sobre a segregação socioespacial no contexto do espaço urbano. Assim, foram realizados trabalhos em campo para análise da realidade espacial, registros fotográficos

e coleta dos dados da pesquisa em Timon-MA. Em seguida, foram analisadas as informações por meio da produção de mapas (QGIS 3.10.4 Coruna) e pela criação de quadros.

Desse modo, o objetivo central do presente estudo é analisar as desigualdades socioespaciais em decorrência da abrangência espacial dos conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida em Timon - MA. Foram estabelecidos como objetivos específicos: a) identificar as formas socioespaciais de segregação urbana em Timon - MA; b) verificar a relação dos conjuntos habitacionais segregados com a centralidade urbana de Timon; c) discutir sobre os impactos da desigualdade socioespacial no contexto intraurbano de Timon.

O artigo está dividido em três partes: na primeira, procuramos trazer uma discussão teórica e conceitual sobre segregação socioespacial; na segunda, apresentamos um panorama da dinâmica urbana de Timon; na última, trataremos sobre a segregação socioespacial em Timon(MA), utilizando como parâmetro os Conjuntos Habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida. Constam também a introdução e a conclusão.

A SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL NA (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO: DIFERENÇAS E DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS

A configuração espacial das cidades, sob a ótica do mundo globalizado, possui contradições imanentes à produção desigual do espaço urbano, interligadas aos processos espaciais urbanos. Sendo assim, a cidade está em constante transformação e, além de ser uma em sua integralidade, também é fragmentada e articulada, ou seja, suas diferentes partes mantêm relação entre si.

O funcionamento da cidade, nesse viés, não é estático, haja vista que suas diferentes partes se transformam na intensidade das ações ali desenvolvidas pela sociedade. Nessa perspectiva, a cidade constitui-se como um emaranhado de fazer e desfazer, sua integralidade se constrói e se transforma diuturnamente (Silva, 1997).

Observando a dinâmica urbana, teóricos proeminentes da Geografia têm demarcado padrões na dinâmica espacial das cidades, denominados de processos espaciais. São diversos e não excludentes entre si, ou seja, desenvolvem-se no espaço de maneira conjunta e simultânea (Corrêa, 1989). Nesse contexto, convém salientar que os processos espaciais não são limitados na sua escala de atuação, podem agir nas diferentes partes da cidade e até em um mesmo bairro (Corrêa, 1989).

Desse modo, a segregação socioespacial como processo espacial tem sido alvo de debate ao longo dos anos por sociólogos, economistas e geógrafos. No caso dos estudos urbanos na

Geografia, a segregação socioespacial possui, antes de tudo, um caráter espacial, ou seja, sua manifestação acontece pelo viés da espacialidade urbana. Em outros termos, a segregação socioespacial constitui-se como uma expressão espacial das classes sociais (Corrêa, 1989).

A separação socioespacial está intimamente atrelada à disputa no solo urbano, ou seja, pela aquisição de um lugar na cidade, o que produz uma nítida separação entre os tipos de moradias observáveis na paisagem urbana. Nesse caso, a segregação socioespacial se refere “[...] às residências e não às indústrias, comércio e serviços, ainda que não estejam desvinculados” (Corrêa, 1989, p. 58).

A hierarquia urbana, nessa perspectiva, se torna nítida, pois aqueles que dispõem de maior poder aquisitivo, conseqüentemente, ocuparão as áreas que estão no topo da hierarquia urbana, a qual por sua vez reflete-se na capacidade do poder aquisitivo. As áreas centrais ocupadas pela classe de renda alta possuem melhor infraestrutura urbana e maior oferta de serviços públicos e privados. Conseqüentemente, as demais partes da cidade costumam ser fragmentadas e habitadas por aqueles que não podem morar em áreas centrais da cidade, lugar em que estão presentes as principais atividades socioeconômicas.

A propósito, Sposito (2020, p. 133) destaca que nos centros estão “[...] os espaços onde os indicadores seriam os melhores e nas periferias, também tomadas em diferentes escalas, seriam os ambientes em que os indicadores denotariam toda sorte de carência ou todo tipo de ausências”. A desigualdade socioespacial é um conceito chave, haja vista a disparidade social no contexto intraurbano.

Ainda nesse contexto, Corrêa (1989, p.63) afirma: “Os terrenos de maior preço serão utilizados para as melhores residências, atendendo à demanda solvável. Os terrenos com menores preços, pior localizados, serão utilizados na construção de residências inferiores, a serem habitadas pelos que dispõem de menor renda”.

Sem dúvidas, a valoração espacial acontece mediante a dinâmica espacial dos agentes sociais, essencialmente por intermédio da concentração das atividades urbanas e pelo reconhecimento socioeconômico de um dado lugar. Nesse contexto, a concentração de atividades nas centralidades urbanas “[...] oferece a tudo que é necessário ao desenvolvimento pleno da vida (os meios de locomoção e circulação, os equipamentos de saúde, de ensino, religiosos, lazer, comércio e serviços no geral, além da moradia e, quando possível, o trabalho)” (Alves, 2020, p. 112).

Nessa perspectiva, é imprescindível o entendimento dessa articulação espacial, haja vista que os eventos socioespaciais não se limitam apenas a um dado contexto, mas acontecem

pelas articulações das escalas. Sendo assim, Sposito (2020, p.130) destaca que toda a compreensão “[...] requer a articulação entre as escalas, ou seja, a avaliação dos modos, intensidades e arranjos, segundo os quais os movimentos se realizam [...] combinando interesses e administrando conflitos que não se restringem a uma parcela do espaço”. A visão da integralidade é primordial para o entendimento dessa articulação socioespacial, inclusive na análise da segregação socioespacial.

É imprescindível afirmar que a segregação socioespacial é ampla na sua ocorrência, pois acontece de diferentes modos a depender da contextualização espacial. Nesse viés, na medida que os lugares se mundializam, mais se tornam singulares e específicos, ou seja, únicos (Santos, 2014). No contexto do urbano, é possível destacar que a segregação não acontece de forma linear, sua ação está vinculada aos processos e características espaciais de um dado lugar, havendo diferentes maneiras da segregação socioespacial se estabelecer. As metrópoles dos países semiperiféricos, como é o caso do Brasil, possuem um padrão policêntrico, altamente segregado e fragmentado (Melara, 2017).

Desse modo, Alvarez (2017, p.68) destaca que a segregação socioespacial “[...] constitui um dos elementos fundantes do processo de produção do espaço urbano no capitalismo. A propriedade privada é a mediação que funda as possibilidades de acesso ou não à cidade, constituindo-se o fundamento da segregação socioespacial”.

Ensejando a discussão, Corrêa (1989, p.66) afirma que a segregação residencial “[...] por sua vez, origina padrões espaciais, ou seja, as áreas sociais que emergem da segregação estão dispostas espacialmente segundo uma certa lógica, e não de modo aleatório”. A disposição residencial e segregada, por sua vez, implicará diretamente no modo de vida urbano, ligada essencialmente à mobilidade urbana. Além disso, a segregação socioespacial não está desvinculada de outros processos espaciais e formas espaciais, pois:

A segregação socioespacial insere-se na produção do espaço, consistindo, juntamente com as suas consequentes formas, em um dos mais importantes processos do espaço urbano. A distribuição das áreas industriais, das áreas de lazer, dos espaços públicos, dos locais de consumo, das vias de tráfego e dos meios de transporte, das escolas e dos hospitais, de consumo, das vias de tráfego e dos meios de transporte, das escolas e dos hospitais, da limpeza e da segurança pública está, em diferentes graus, ligada à segregação socioespacial (Vasconcelos, 2021, p.9).

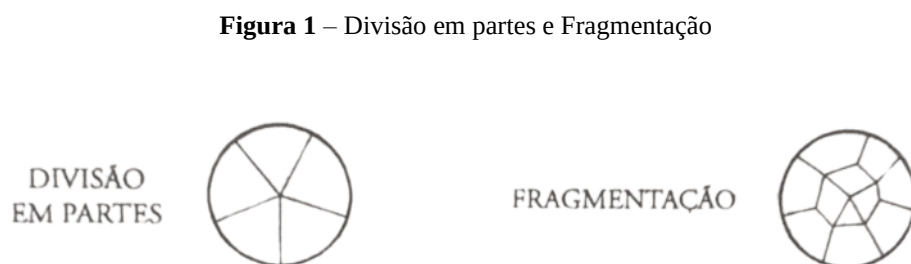
Apesar de a segregação denotar separação, a distribuição das demais áreas da cidade não estão desconexas, haja vista que possuem relações com as áreas segregadas, conquanto

apesar de ser deficiente a mobilidade não se desfaz. Nessa discussão, Alves (2020, p.111) destaca que a imobilidade social está “[...] articulada às formas de habitação precárias, em espaços da metrópole localizados predominantemente nas chamadas áreas periféricas da cidade, cujas dificuldades de acesso às benfeitorias sociais são grandes”. A cidade, portanto, é cheia de contradições e de relações espaciais bastante complexas.

É importante destacar a ação do poder público na diferenciação espacial através de políticas que atribuem valorização espacial. Carlos (2017, p.39) afirma que a ação do poder público: “[...] reforçada pelas políticas públicas, cria processos de valorização diferenciada do espaço urbano com a aplicação de recursos em determinadas áreas, a qual está associada à ação consciente dos empreendedores imobiliários nas áreas destinadas aos novos negócios”.

A diferenciação socioespacial está atrelada ao próprio crescimento das cidades e ao funcionamento da vida urbana. É intrínseco à ontologia das cidades o viés não somente qualitativo, inerente às características espaciais, mas principalmente às desigualdades socioespaciais como sustentação das diferenciações. Dentro desse contexto, Sposito (2020, p.124) coloca que: “a diferenciação socioespacial é marca das cidades, desde os primórdios da urbanização. Não há cidades sem divisão social do trabalho, o que pressupõe sempre uma divisão territorial do trabalho”. Apreende-se, portanto, que a diferenciação socioespacial está atrelada aos processos e modos do ambiente urbano, movidos pela lógica do capital.

São diversas as concepções de segregação socioespacial, algumas delas estão ligadas à desigualdade socioespacial, outras relacionadas aos indivíduos e espaços. Como destacado anteriormente, a ocorrência dos processos espaciais urbanos está intimamente relacionada à peculiaridade do espaço em análise, conforme a Figura 1, que apresenta a concepção da fragmentação socioespacial:



Fonte: Vasconcelos (2021). Organização: Autores (2024).

Nessa primeira concepção, a divisão espacial da cidade em decorrência da fragmentação está realizada em partes, cada área dividida é caracterizada pela sua funcionalidade no espaço urbano, a saber: áreas afluentes, áreas gentrificadas, bairros da classe trabalhadora e áreas abandonadas (Vasconcelos, 2021). Verifica-se, então, as diferenciações e desigualdades socioespaciais no contexto das divisões em partes, haja vista a disputa pelo solo urbano movida pelos diferentes agentes que o produzem.

Apesar de a divisão em partes ter sido elaborada no contexto norte-americano, a análise espacial não se limita à realidade de países desenvolvidos. Desse modo, segundo Vasconcelos (2021, p.21), as cidades brasileiras também podem “[...] ser examinadas nesta perspectiva de divisão em partes, entre suas áreas históricas, áreas decadentes, bairros residenciais afluentes, condomínios e loteamentos fechados, bairros de trabalhadores, conjuntos habitacionais, loteamentos periféricos precários, favelas, etc.”.

A fragmentação socioespacial acontece pela heterogeneidade das cidades e está mais relacionada ao contexto dos países subdesenvolvidos. Nesse sentido, o isolamento da classe pobre é evidente e tem como consequência a imobilidade de um conjunto de pessoas que tornam a cidade uma integração de guetos que podem desintegrá-la (Vasconcelos, 2021). No entanto, convém mencionar que apesar de a fragmentação estar correlacionada à segregação, não são o mesmo fenômeno, pois a fragmentação trata-se de um processo composto por populações socialmente homogêneas enquanto a segregação é heterogênea.

Sendo assim, salienta-se a segregação socioespacial enquanto processo espacial. As noções ligadas aos indivíduos e aos espaços, de acordo com Pedro Almeida Vasconcelos, são a segregação e dessegregação. Observa-se, na figura abaixo, a representação dos dois processos socioespaciais:

Figura 2 – Segregação e Dessegregação



Fonte: Vasconcelos (2021). Organização: Autores (2024).

A segregação socioespacial acontece como consequência da disputa pelo solo urbano em que a população mais pobre é forçada a residir na periferia da cidade. Desse modo, há a

formação de “guetos” nas áreas afastadas do centro e a configuração de uma periferia menos equipada (Vasconcelos, 2021). Como consequência, inúmeros problemas são presenciados por aqueles que vivem nas áreas de guetos, principalmente relacionados à infraestrutura urbana e mobilidade na cidade. Os guetos, nesse sentido, são os bairros ou regiões de uma cidade em que vivem pessoas de uma mesma realidade social e econômica.

Com relação ao processo inverso, o de dessegregação, tem-se a saída da população dos guetos em direção às áreas mais favorecidas socialmente. Segundo Vasconcelos (2021), a dessegregação “[...] representa o processo contrário ao de segregação, ou seja, a saída de uma parte da população do gueto, observada com o fim da legislação impeditiva, como nas cidades norte-americanas”. Portanto, torna-se evidente as nuances da desigualdade socioespacial no contexto intraurbano, por meio dos processos espaciais e principalmente pela segregação socioespacial que é responsável por separar a população de forma hierárquica no solo urbano. Faz-se necessário, portanto, discutir sobre a dinâmica urbana da cidade de Timon, suas peculiaridades e potencialidades no contexto regional.

A DINÂMICA URBANA DE TIMON NO CONTEXTO REGIONAL

A cidade de Timon é uma das maiores do Maranhão, ocupa a quarta posição nas nominatas das maiores cidades do estado, sua localização próxima de Teresina (PI) a torna receptora de fluxos populacionais e econômicos. Nesse viés, a cidade está inserida na Região Administrativa Integrada de Desenvolvimento do Polo Grande Teresina (RIDE Grande Teresina), que tem por objetivo articular e harmonizar ações administrativas da União promovendo projetos para a dinamização econômica e provisão de infraestruturas no âmbito regional.

A elevação para a categoria de vila aconteceu através do decreto n.º 50 de 22 de dezembro de 1890, passando então de Porto das Cajazeiras para Vila das Flores. Vale ressaltar que o nome “Timon” só surgiu em 1943, a partir do Decreto-lei estadual nº 820, efetuado sob o governo de Paulo Ramos.

Embora o povoamento de Flores (atualmente Timon) seja anterior à construção da capital do Piauí, foi somente com a criação de Teresina - PI, em 1852, que as atividades econômicas se intensificaram a partir do Porto das Cajazeiras e do povoado denominado de Passagem de Santo Antônio, que, segundo Sousa (2015, p.17), era: “[...] uma povoação localizada às margens do Rio Parnaíba, à montante da hoje Timon. Continuava a ser um dos

principais pontos transponíveis da Capitania do Maranhão para o Piauí, cuja travessia era feita por meio de balsas da madeira rústica”.

Segundo Brito (2021, p.64), a atividade produtiva de Timon: “[...] é marcada pelo comércio, marcado pela predominância de estabelecimentos varejistas e atacadistas de gêneros de primeira necessidade, como alimentos, vestuário e remédios”. Ressalta-se que a cidade possui um papel importante para o desenvolvimento regional em virtude da sua dinâmica econômica voltada principalmente ao setor terciário, também, pelas benesses da sua localização próxima à capital piauiense Teresina (Ferreira, 2014).

O processo de urbanização de Timon conta com novos arranjos de infraestrutura no ambiente urbano, haja vista as demandas sociais que promoveram o desenvolvimento dos serviços urbanos. Essa urbanização presente no Brasil e nos demais países subdesenvolvidos possui características peculiares, tendo em vista que essa urbanização “[...] foi mais recente e mais rápida, efetuando-se num contexto econômico e político diferente daquele dos países subdesenvolvidos” (Santos, 2012, p.21).

O crescimento de Timon pôde ser constatado a partir do intenso processo de povoamento no final do século XX por volta das décadas de 1970-80, em virtude não só da dinâmica regional, mas sobretudo de fluxos nacionais, pois na época o Brasil vivenciava um intenso processo de urbanização em que: “[...] há meio século atrás (1940), a taxa de urbanização era de 26,35%, em 1980 alcança 68,86%. Nesses quarenta anos, triplica a população total do Brasil” (Santos, 2020, p. 31).

A cidade de Timon, nesse sentido, teve seu crescimento intensificado a partir da década de 1970, acompanhando a dinâmica brasileira de urbanização na segunda metade do século XX (Santos, 2012). O Quadro 1 apresenta o crescimento de Timon, com destaque para a segunda metade do século XX:

Quadro 1 - Maranhão: nominata das principais cidades quanto ao tamanho demográfico (1950 - 2010).

Posição	1950	1960	1970	1980	1991	2000	2010
1 ^a	São Luís	São Luís	São Luís	São Luís	São Luís	São Luís	São Luís
2 ^a	Caxias	Caxias	Imperatriz	Imperatriz	Imperatriz	Imperatriz	Imperatriz
3 ^a	Pedreiras	Bacabal	Caxias	Caxias	Timon	Timon	Timon
4 ^a	Codó	Codó	Bacabal	Timon	Caxias	Caxias	Caxias
5 ^a	Ribamar	Pedreiras	Codó	Bacabal	Bacabal	Codó	Codó
6 ^a	Rosário	Imperatriz	Pedreiras	Santa Inês	Codó	Bacabal	Paço Lumiar
7 ^a	São Bento	Carolina	Timon	Codó	Santa Inês	Açailândia	Açailândia
8 ^a	Viana	Coroatá	Ribamar	Pedreiras	Açailândia	Santa Inês	Bacabal
9 ^a	Coroatá	São Bento	Coroatá	Pinheiro	Barra Corda	Balsas	Santa Inês
10 ^a	Bacabal	Timon	Pinheiro	Barra do Corda	Pinheiro	Barra do Corda	Balsas

Fonte: Sousa (2014)

O aumento populacional impactou diretamente na configuração espacial, principalmente no direcionamento da mancha urbana para as áreas periféricas. Nesse contexto, a construção dos conjuntos habitacionais entre as décadas de 1980 e 1990 “[...] contribuiu significativamente para expansão urbana, uma vez que norteou o crescimento do perímetro urbano, transformando áreas que até então vários bairros foram originados a partir da construção desses conjuntos residenciais [...]” (Brito, 2021, p.79).

Desse modo, observa-se que a expansão de Timon e, conseqüentemente, a segregação, aconteceram essencialmente para as áreas consideradas periféricas da zona oeste da cidade. A dinâmica habitacional impactou diretamente na organização da morfologia urbana, preenchendo espaços vazios, reforçando a primazia das áreas centrais e expandindo o perímetro urbano (Brito, 2021; Oliveira, 2016).

Em relação à capital piauiense, Teresina, observa-se uma forte relação entre as pessoas que moram nas duas cidades, haja vista que grande parte dos residentes de Timon durante o dia estudam ou trabalham em Teresina, a dinâmica oposta também é verdadeira. Nesse sentido, a cidade de Timon teve seu crescimento populacional intensificado “[...] não obstante a prevalência da dependência da capital do Piauí - em especial quanto ao mercado de trabalho e prestação de serviços de saúde e educação - emergem interações que a articulam a centros urbanos de distintos tamanhos e localizações regionais” (Sousa, 2014, p. 92).

No contexto intraurbano de Timon, destaca-se que é no centro da cidade que está a concentração das atividades urbanas. Conforme Brito (2021, p.104): “É no centro da cidade onde encontram-se importantes atividades comerciais, de serviços e principalmente de gestão pública, onde a sede do poder municipal e a maioria das secretarias estão localizadas nas proximidades da praça São José [...]”. Sendo assim, a dinâmica urbana de Timon possui uma característica muito forte ligada ao setor terciário, destacando-se a centralidade da Avenida Presidente Médici no espaço da cidade.

Além disso, verifica-se que a cidade possui potencial quanto ao setor habitacional. As demandas por habitação levaram a cidade a se destacar no quesito de produção habitacional do Programa Minha Casa Minha Vida. Nesse contexto, Sousa (2014, p.110) destaca: “Infere-se que esta rápida expansão urbana seja movida pela lógica da necessidade de ter acesso à vida urbana diante das transformações derivadas da ação do capital na sua última fase [...]”.

Esses conjuntos habitacionais estão presentes em toda a cidade, impactando diretamente na estruturação do tecido urbano, bem como nos fluxos que se perpetuam diuturnamente,

sentido centro-periferia. Por isso, convém analisarmos a dinâmica segregacionista da produção do Programa Minha Casa Minha Vida, no perímetro urbanizado de Timon (MA).

PROGRAMA MINHA CASA MINHA VIDA E SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL EM TIMON-MA

O Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) constitui-se como um planejamento habitacional que foi criado pelo Governo Federal do Brasil no ano de 2009, oferecendo subsídios com juros reduzidos para a aquisição de moradias populares. Desse modo, em Timon, observa-se a sua inserção pela abrangência de conjuntos da faixa de renda 1 (que corresponde à aproximadamente a renda familiar bruta de R\$ 2.640), os quais estão presentes nas limítrofes do perímetro urbanizado, ou seja, nas áreas periféricas da cidade.

Nesse contexto, tem-se a problemática da relação centro-periferia, pois a mobilidade urbana abrange um conjunto de variáveis do urbano. Uma das variáveis é a distância entre centro e periferia que impacta diretamente na qualidade de vida dos habitantes da cidade. Nesse contexto, diuturnamente a população precisa deslocar-se para as centralidades urbanas onde estão presentes os principais serviços urbanos e atividades comerciais. Em Timon, verifica-se essa realidade da espacialidade dos conjuntos habitacionais, conforme a Tabela 1, com a nominata dos conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida da faixa 1:

Tabela 1 – Nominata dos conjuntos habitacionais do PMCMV da faixa 1, no município de Timon-MA.

PMCMV	Ano de entrega	Localização	Q°. de imóveis	Gestor municipal
Novo Tempo	2011	Boa esperança	2.000	Socorro Waquim
Antônio Elouf Simão (Novo Joia)	2012	Joia	250	Socorro Waquim
Julia Almeida	2012	Mutirão	870	Socorro Waquim
Padre Delfino	2012	Mutirão	650	Socorro Waquim
Primavera	2012	Cidade Nova	244	Socorro Waquim
Residencial Cocaís I e II	2016	Flores	1.000	Luciano Leitoa
João Emílio Falcão	2016	Parque Alvorada	500	Luciano Leitoa
Miguel Arraes	2017	Joia	1.000	Luciano Leitoa
Lourival Almeida	2018	Flores	500	Luciano Leitoa

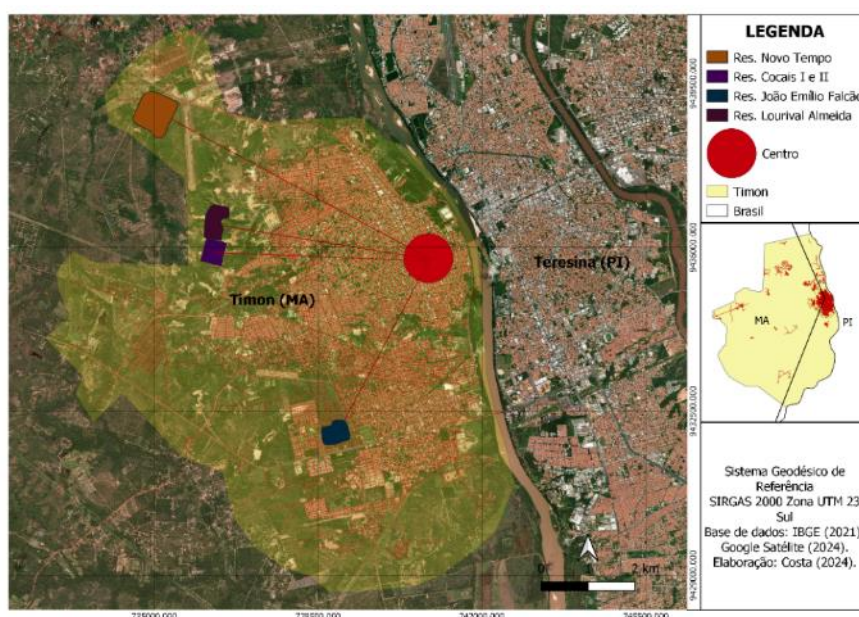
Fonte: Sousa e Filho (2019).

Desse modo, observa-se uma quantidade considerável dos conjuntos que foram criados em um período inferior a dez anos, levando-nos a considerar a rapidez do programa em se instalar no espaço da cidade. Em sete anos, a média de conjuntos construídos chega a 1,2 por ano no período demarcado de 2011 a 2018, o que traz à tona a reflexão acerca da velocidade em que os conjuntos habitacionais são construídos e distribuídos.

Convém destacar a espacialidade dos conjuntos no espaço da cidade. Dentre os nove conjuntos, quatro deles estão na periferia do espaço urbanizado, e a escolha dos quatro conjuntos, nesse sentido, urge da realidade espacial periférica observada. Nesse contexto, observa-se a segregação socioespacial, haja vista que as barreiras socioespaciais estão presentes no espaço urbano, configurando a dispersão socioespacial em forma de segregação e as dificuldades da população para o acesso ao centro onde estão as atividades urbanas.

Desse modo, os conjuntos mencionados, e os respectivos anos de inauguração, são: Novo Tempo - 2011; Residencial Cocais - 2016, João Emílio Falcão - 2016 e Lourival Almeida - 2018. As dificuldades acontecem principalmente no plano da mobilidade urbana, considerando que todos estão especializados nas limítrofes do perímetro urbano. Com vistas à melhor apreciação desse panorama da segregação socioespacial em Timon, apresenta-se a Figura 3, com a localização dos conjuntos supracitados:

Figura 3 – Localização dos Conjuntos Habitacionais: João Emílio Falcão, Lourival Almeida, Cocais I e II e Res. Novo Tempo – Timon (MA)



Fonte: IBGE (2021); Google Satélite (2024). Elaboração: Costa (2024).

Desse modo, observa-se a distância considerável entre os conjuntos e o centro da cidade, agravada pela dificuldade de locomoção em virtude da situação precária de transporte público. A propósito, Costa (2023, p.48) destaca: “[...] a cidade vivencia precária situação de mobilidade urbana em virtude do ineficiente transporte público, principalmente para aqueles que residem nos tais conjuntos habitacionais[...] e a necessidade de investimentos em pavimentação, iluminação, abastecimento e água”.

A segregação socioespacial de Timon, nesse sentido, está integralmente relacionada ao processo de expansão urbana. O crescimento das cidades nem sempre acompanha as necessidades da população, perpetuando problemas na vida cidadina. A Tabela 2 expõe a distância em quilômetros dos conjuntos habitacionais em relação ao centro da cidade.

Tabela 2 – Residenciais segregados e distância ao centro da cidade de Timon – MA.

Conjunto Habitacional	Localização/Bairro	Distância em km ao centro.
Novo Tempo	Boa esperança	8 km
Res. Cocais I e II	Flores	6.6 km
João Emílio Falcão	Parque Alvorada	7.2 km
Lourival Almeida	Flores	7.5 km

Fonte: Organizado a partir do Google Maps (2024).

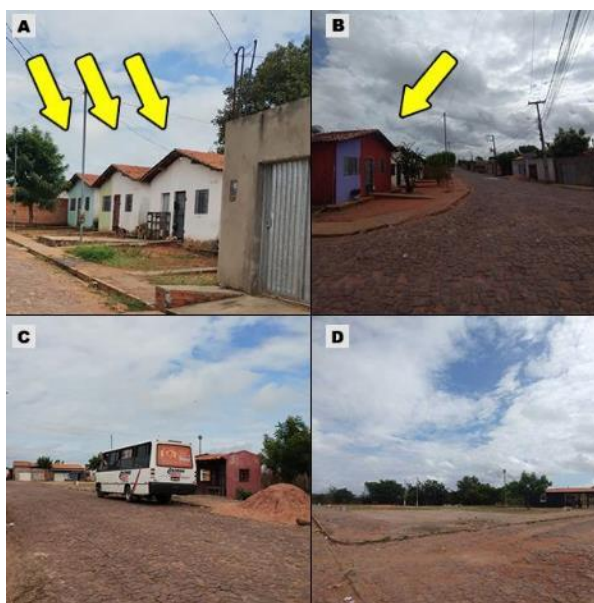
Nesse sentido, observa-se a distância de 8km do Residencial Novo Tempo até o centro da cidade, o que evidencia as dificuldades potencializadas pelo serviço incipiente de transporte público. Destarte, ressalta-se que apesar de o conjunto fazer parte da cidade, a dispersão é observada por meio de imagens de satélite, nela a separação da cidade se torna evidente, e isso revela o processo de segregação socioespacial dos moradores que vivem nesse espaço, com a predominância de pessoas de baixa renda.

Nesse viés, é importante salientar a impossibilidade de mobilidade do pedestre no espaço demarcado. Além da distância, há a insegurança urbana, tema recorrente na cidade de Timon, em virtude de a segurança pública ser ineficiente. Esse impasse se intensifica na realidade espacial periférica, haja vista a redução do fluxo populacional em dissonância das centralidades urbanas.

A realidade dos espaços segregados em análise torna-se peculiar para cada conjunto habitacional. E, levando-se em consideração que foram construídos em diferentes tempos e estão inseridos em espaços com dinâmicas próprias, há diferenciações espaciais verificadas. Nesse contexto, os conjuntos habitacionais com mais tempo de existência possuem uma

descaracterização das estruturas habitacionais, enquanto os que são mais recentes possuem uma expressão estrutural mais fiel à ideia do projeto. Nesse viés, observa-se a figura abaixo com mosaico de fotografias do residencial Lourival Almeida com estruturas habitacionais preservadas:

Figura 4 – Mosaico de fotos Residencial Lourival Almeida – Timon (MA).



A: Residências com estruturas preservadas; B: Rua principal do Conjunto Lourival Almeida; C: Terminal de ônibus; D: Praça central em construção. Fonte: Pesquisa em Campo (2024). Org: Costa (2024).

Nas imagens A e B, é possível observar residências do programa habitacional com suas estruturas preservadas, ou seja, não houve alterações nas casas originais, haja vista a tendência de alterações estruturais observadas durante a pesquisa em campo, principalmente na vanguarda residencial. Observou-se na Figura 4-D o problema de mobilidade urbana, ao passo que apenas um veículo se encontrava à disposição para atender as demandas de deslocamento no total de 7,5 km até o centro da cidade. O impasse da mobilidade urbana não é recente, entretanto, foi afetado intensivamente com a Pandemia da COVID-19, que levou a empresa anterior, *Timon City*, à falência, momento em que se tornou necessária à contratação temporária de ônibus particulares (ônibus sem vínculo empresarial) para a cidade. Essa contratação temporária não atendeu às demandas da população, ao passo que o número de ônibus é ínfimo em relação ao número de passageiros diários.

Outrossim, pelo fato de o conjunto ser o mais recente, a expressividade das atividades comerciais é quase inexistente, fazendo-se necessário o deslocamento para o centro da cidade

ou para a capital piauiense, Teresina. Na Figura 4-D, destaca-se a não finalização da praça principal em que algumas estruturas iniciadas se perderam com o tempo em virtude da não preservação do patrimônio municipal. A falta de equipamentos urbanos é notória, sendo a expressividade habitacional preponderante em relação às outras atividades urbanas, de comercialização e de serviços.

Com o passar do tempo, nota-se que os conjuntos habitacionais tendem a organizar-se de modo peculiar, as estruturas residenciais se descaracterizam, lentamente o asfalto começa a chegar juntamente com as atividades econômicas, bem como os serviços públicos de educação e saúde. Desse modo, nos quatro conjuntos constata-se que grande parte do calçamento possui irregularidades, e de modo mais intenso nas ruas principais onde o fluxo de veículos automotores é maior. Quanto mais antigo é o conjunto habitacional, mais modificações ele tende a apresentar nas estruturas residenciais. Observa-se na Figura 5, abaixo, a presença de algumas residências com preservação estrutural em dissonância das modificações residenciais apresentadas no mosaico:

Figura 5 – Mosaico de fotos Residencial Cocaís I e II – Timon (MA)



A: Residência com estrutura original preservada; B: Residências adjacentes promovidas pelos promotores imobiliários; C: Residências alteradas; D: Residência com estrutura preservada. Fonte: Pesquisa de campo (2024). Org: Costa (2024).

O Residencial Cocaís I e II apresenta maiores modificações em comparação ao Lourival Almeida, apresentando forte atração do setor imobiliário no espaço da adjacência. Observa-se, nesse sentido, as imagens A e D do mosaico que ilustram a presença de casas que mantêm a estrutura original do projeto. A Figura 5 - B revela a presença do setor imobiliário na região,

tornando assim o solo urbano mais valorizado e reforçando a tendência de expansão de Timon no sentido Oeste.

De forma semelhante, na imagem C, há casas em toda a rua com modificações e o calçamento irregular que implica em dificuldades de locomoção. Entretanto, conforme observado, destaca-se que os conjuntos apresentam ruas que receberem pavimentação asfáltica e, apesar de já ter se passado oito anos de sua inauguração, a deterioração do calçamento ainda é nítida, o que reforça a necessidade de melhorias estruturais.

O Residencial João Emílio Falcão segue o mesmo padrão, com a presença considerável de casas com fachadas alteradas, sendo bem raro encontrar casas conforme o projeto original. Observou-se problemas socioambientais em virtude da presença de esgoto a céu aberto e de não haver coleta seletiva de lixo. Analisando as imagens A e B da Figura 6, nota-se a presença expressiva de residências muradas e com alterações na estrutura, reforçando a tendência de descaracterização das residências originais.

Figura 6 – Mosaico Res. João E. Falcão – Timon (MA). **Figura 7** – João E. Falcão, Timon (MA).



A: Residências do conjunto; B: Residências preservadas.

Fonte: Pesquisa em campo (2024)

A figura 7 revela o asfalto irregular e a presença de esgoto a céu aberto. Durante a pesquisa, verificou-se que o conjunto Emílio Falcão não possui linhas de ônibus próprias, tornando-se necessário o deslocamento para outros bairros. A desigualdade socioespacial implica de modo nítido na mobilidade urbana, pois quanto mais afastada é a área dos conjuntos habitacionais, conseqüentemente, barreiras se interpõem na mobilidade urbana, a exemplo da realidade de transporte público inexistente no conjunto habitacional mencionado.

O conjunto Novo Tempo é o mais antigo da cidade, perfazendo um total de 2000 imóveis entregues no ano de 2011. Nesse sentido, observando as dinâmicas espacial e residencial, verificou-se que esse é o conjunto mais distante do centro (oito quilômetros até o

centro) e que possui mais alterações nas estruturas residenciais. Observa-se o padrão residencial das casas na figura abaixo:

Figura 8 – Mosaico Residencial Novo Tempo, Timon (MA).



A: Residência com estrutura alterada; B: Rua principal do conjunto.

Fonte: Pesquisa em campo (2024).

Conforme o mosaico (Figura 8), torna-se evidente que o espaço do residencial é peculiar em comparação aos outros residenciais demarcados. Nesse contexto, constatou-se a presença de pavimentação asfáltica em todo o conjunto e também as casas descaracterizadas, ou seja, as estruturas habitacionais foram alteradas de modo significativo de tal modo que se torna difícil encontrar residências com a preservação do estado original.

A presença asfáltica pode indicar que outros conjuntos no futuro terão a pavimentação, entretanto, permanecem os elementos característicos da vida urbana periférica reforçados pela desigualdade socioespacial em Timon, como a precariedade do transporte público, presença ínfima das atividades econômicas e a falta dos serviços públicos de saúde e educação. Nessa perspectiva, a presença das atividades comerciais ainda é pouca, tornando a população dependente do deslocamento ao centro da cidade por meio do transporte público, tendo em vista que há apenas uma linha de ônibus que se desloca ao centro da cidade – sentido Teresina (PI).

A segregação socioespacial, nessa perspectiva, superpõe a realidade meramente espacial, pois indica aspectos imanentes do urbano, sendo eles resultado da condição econômica e social. Desse modo, residir nos espaços segregados não denota apenas morar distante do centro, mas ressalta todos os elementos constituintes da vida urbana periférica, bem como as

barreiras imateriais que fazem parte da vida urbana: as relações sociais, o modo de vida e as práticas urbanas. Em última análise, indica a dificuldade de locomoção e falta de acessibilidade aos dispositivos econômicos e sociais.

Portanto, verifica-se a desigualdade socioespacial em decorrência da segregação socioespacial difundida pela abrangência espacial dos conjuntos do Programa Minha Casa Minha Vida da faixa 1. Nesse sentido, convém reforçar que a segregação possui outras expressões além da espacial, ou seja, no plano imaterial desenvolvem-se outras realidades segregacionistas ligadas às práticas urbanas em que a localização espacial é um fator preponderante.

CONCLUSÃO

O presente estudo buscou entender a desigualdade socioespacial em Timon-MA em decorrência da segregação socioespacial. Nesse sentido, observou-se que as formas de segregação socioespacial se expressam através dos conjuntos populares do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) da faixa um, nas áreas periféricas das partes norte, oeste e sudoeste da cidade de Timon. Além disso, pôde-se observar a relação das áreas segregadas com a centralidade urbana de Timon, no bairro Centro. A distância que abrange a área impossibilita o traslado a pé, fazendo-se necessário recorrer ao transporte público que é ineficiente, o que agrava tal problemática no contexto segregacional.

Portanto, destaca-se que esses impactos acontecem na rotina daquelas pessoas mais pobres que precisam trabalhar e estudar nas áreas de concentração dos serviços urbanos. Portanto, espera-se que outros trabalhos contemplem as discussões dos demais conjuntos habitacionais e revelem a interpretação social das dificuldades vivenciadas, através de questionários, formulários ou outros instrumentos. Além disso, destaca-se a necessidade de rever novas formas de segregação na cidade.

REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício; CORRÊA, Roberto Lobato; VASCONCELOS, Pedro de Almeida; SERPA, Angelo; ALVES, Glória Assunção; PINTAUDI, Silvana Maria; OLIVEIRA, Márcio Piñon de; RODRIGUES, Arlete Moysés; SPOSITO, Maria Encarnação. **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2020.

BENACH, Núria; CARLOS, Ana Fani Alesandri; ALVAREZ, Isabel Pinto; PADUA, Rafael Faleiros de; VERDI, Elisa Favaro; SILVA NOGUEIRA, Denys; LAMBONY, Philippe

Gervais; RAMÍREZ, Blanca; NARCISO, Carla Filipe; RIBEIRO, Fabiana Valdoski; ALVES, Glória; BARBOSA, Jorge Luiz. **Justiça espacial e o direito à cidade**. São Paulo: Contexto, 2017.

BRITO, Amanda Maria Pires de. **Rede Urbana e a produção do espaço intraurbano de Timon - Ma**. 2021. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Programa de Pós Graduação em Geografia, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2021.

CORREIA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

COSTA, Ravel Viana. **Produção do espaço e a atual dinâmica de comércio e serviços em Timon (MA)**: Formação de uma nova centralidade. 2023. Monografia (Licenciatura em Geografia) - Coordenação de Geografia, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2023.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo, 1991.

MELARA, Eliane. “Fortified Cell” e “Dangerous Places”: Processos de Fragmentação do Tecido Sociopolítico-Espacial em Cidades Médias – Resende e Volta Redonda-RJ. **Espaço aberto**, [s. l.], 2017. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/EspacoAberto/article/view/16314>. Acesso em: 13 mar. 2024.

OLIVEIRA, Lucélia Mendes de. **Os processos e formas espaciais indutoras da expansão urbana na cidade de Timon**. 2016. Trabalho de conclusão de curso (Licenciatura em Geografia) - Coordenação de Geografia, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2016.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**. São Paulo: Edusp, 2020.

SANTOS, Milton. **Manual de Geografia Urbana**. São Paulo: Edusp, 2012

SOUSA, José Élcio Coêlho de. Flores. In: PADRE Delfino e Timon: **Vida, missão, história**. Teresina: Edufpi, 2015.

SOUSA, Juciara de Oliveira; FILHO, Jorge Martins. PROGRAMA MINHA CASA MINHA VIDA E OS IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS EM TIMON-MA: uma análise dos Conjuntos Habitacionais Padre Delfino e Julia Almeida. **Equador**, Teresina, 2019. Disponível em: <https://revistas.ufpi.br/index.php/equador/article/view/7357>. Acesso em: 10 abr. 2024.

SOUSA, Teresinha de Jesus dos Santos. A cidade e a dinâmica da urbanização no município de Timon. In: SOUSA, Teresinha de Jesus dos Santos. **O município de Timon (MA) dos anos de 1980 a 2013: Sociedade e espaço rurais em transformação**. 2014. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós Graduação em Geografia, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2014. Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/bitstream/123456789/11127/1/TESE%20Teresinha%20de%20Jesus%20dos%20Santos.pdf>. Acesso em: 15 jul. 2022.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Contribuições para o debate sobre processos e formas socioespaciais nas cidades. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida *et al.* **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2021.