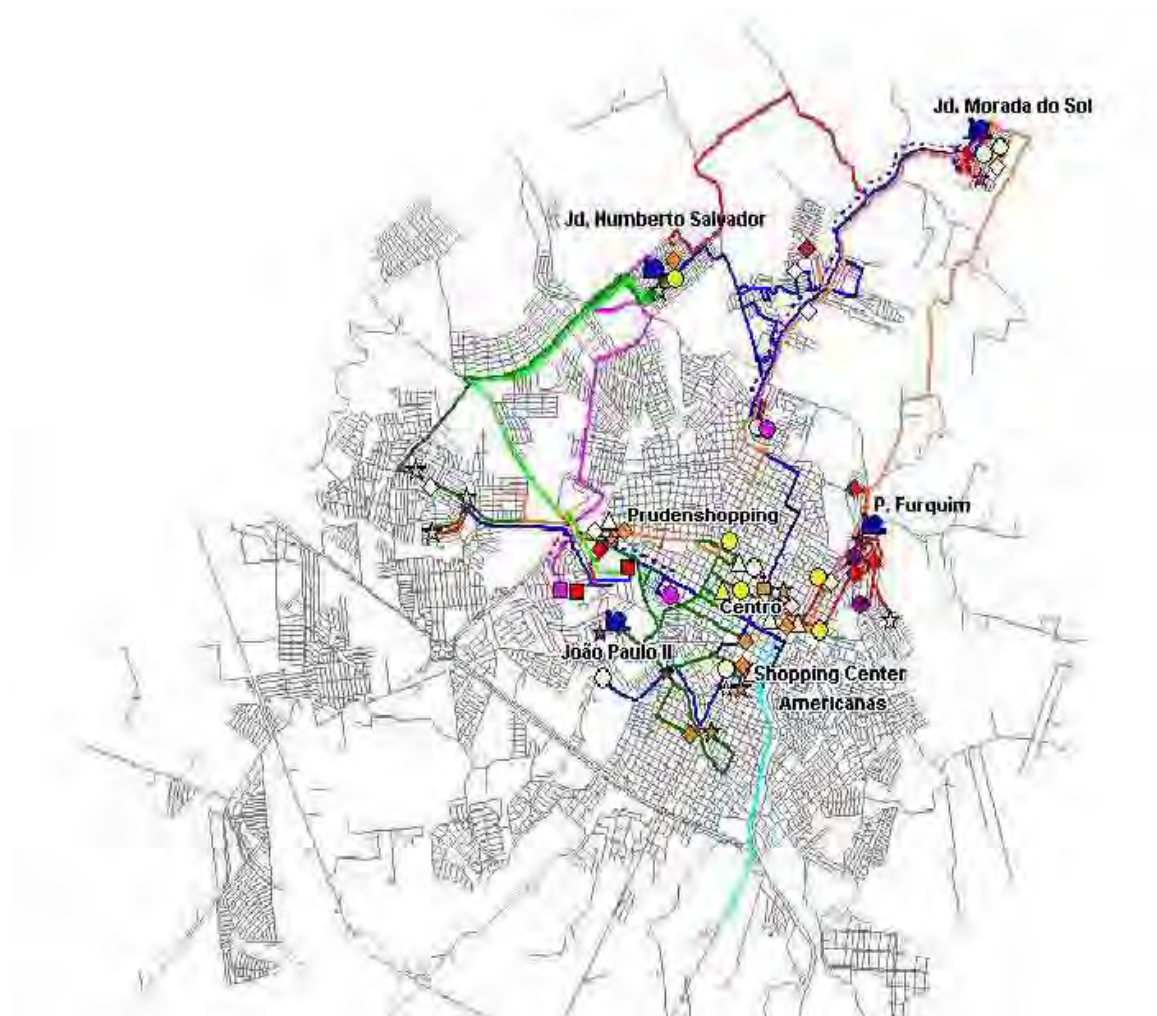


**UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA**  
**FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**  
**CURSO DE DOUTORADO EM GEOGRAFIA**

**PERCURSOS URBANOS:**

**MOBILIDADE ESPACIAL, ACESSIBILIDADE E O DIREITO À CIDADE**



Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia (Área: Produção do Espaço Geográfico) da Faculdade de Ciências e Tecnologia, Campus de Presidente Prudente-SP, com vistas à obtenção do título de Doutor em Geografia

**Doutoranda: Sílvia Regina Pereira**  
**Orientadora: Maria Encarnação Beltrão Sposito**

**Presidente Prudente /2006**

# **TERMO DE APROVAÇÃO**

**SÍLVIA REGINA PEREIRA**

**PERCURSOS URBANOS: MOBILIDADE ESPACIAL,  
ACESSIBILIDADE E O DIREITO À CIDADE**

**TESE PARA OBTENÇÃO DO TÍTULO DE DOUTOR EM GEOGRAFIA**

## **BANCA EXAMINADORA**

**Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Maria Encarnação Beltrão Sposito  
(UNESP – Presidente Prudente-SP) – Orientadora**

**Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Eda Maria Góes  
(UNESP – Presidente Prudente-SP) – Avaliadora**

**Prof. Dr. Arthur Magon Witacker  
(UNESP – Presidente Prudente-SP) – Avaliador**

**Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Vanda Ueda  
(UFRGS – Porto Alegre-RS) – Avaliadora**

**Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Margarida Maria de Andrade  
(USP – São Paulo-SP) - Avaliadora**

**Presidente Prudente (SP), 19 de Junho de 2006**

**Resultado: AProvado**

À minha mãe que sempre esteve presente. Obrigada pela vida, pelo amor, dedicação, carinho, confiança, esperança, apoio, pelos esforços despendidos e pelo orgulho que sentes por me ver chegar até aqui. Te amo!

Ao meu pai (in memoriam) que sempre estará junto a nós

Ao pequeno Gabriel (in memoriam), que se foi cedo demais... Você é uma estrela que segue em nossa vida

Ao João Pedro que está por chegar... seja bem vindo à vida

## AGRADECIMENTOS

Gostaria de ressaltar que os agradecimentos aqui destacados são o reconhecimento da participação de muitas pessoas em diferentes momentos da minha história acadêmica, ao longo desses 12 anos. Cada qual com sua importância, compartilharam/partilham da minha vida, influenciando direta ou indiretamente esse trabalho, por meio de diferentes manifestações. Sou grata a todas elas e de forma especial:

À Carminha, que me orienta há 10 anos, pelo aprendizado, pela paciência e pelo carinho. Para mim você será sempre a **SUPER**. Parabéns pelo seu profissionalismo e carisma. Muito obrigada por tudo;

Ao Professor Horacio Capel, tutor del estágio sanduíche realizado en la Universitat de Barcelona, por la atención, por el aprendizaje, por las inúmeras sugerencias. Muchas gracias;

Aos professores Raul Borges Guimarães e Arthur Magon Whitacker pelas contribuições no momento do Exame de Qualificação;

A los profesores del departamento de Geografía Humana de la Universitat de Barcelona: Carles Carreras, Elisabete Rosa e Mercedes Arroyo por la vivencia y atención;

À professora Margarida Maria de Andrade pela atenção e gentileza sempre;

Ao Doutor e Comendador Antonio Cezar Leal pela confiança, apoio, amizade e por disponibilizar a sala para que eu pudesse ter um “lugar” para redigir boa parte dessa tese;

Ao professor Thomaz pelo aprendizado, amizade e carinho, ao longo desses anos de UNESP;

Aos professores Jayro e Eda pela atenção e carinho;

Aos professores que participaram e contribuíram em diferentes momentos da minha formação: Carminha, Jayro, Everaldo, Margarete, Eliseu, Bernardo, Magaldi, Eda, João Lima, Godoy, Rosângela, Nivaldo, Raul, Cezar, Thomaz e Cláudio;

Aos funcionários da FCT, especialmente:

- à Márcia, Erinati e Ivonete (Seção de Pós-Graduação);
- à Nair e Lúcia (Departamento de Geografia);
- à Neide, Dona Fátima, Dona Maria, Fátima, Cleusa, Ademar e Gilda;
- à Fátima, Silvana, Marilda, Cláudia e Sílvia (Biblioteca);
- ao Luciano, Ivo e Washington;
- à Inês, Regina, Sandra e Fumy (Seção Técnica-Acadêmica);

- ao Valmir (pelas inúmeras ajudas de informática);
- à Maria e Flora (desenhistas);
- ao Adelmo, Pedrinho, Toninho e Gilmar (motoristas) e
- à Cláudia, Raquel, Mariza e Fátima (telefonistas)

Aos entrevistados pela disposição em contribuir com essa pesquisa, pela atenção e paciência;

À Rose pela amizade, carinho e organização de todo material cartográfico desse trabalho, cuja ajuda foi imprescindível;

Aos amigos Lima, Márcio (Marcito) e Ricardo pelo apoio e acompanhamento nos trabalhos de campo;

À Rosimeire pela ajuda nas transcrições das entrevistas;

À Professora Silvana Spedo pelas correções realizadas no texto;

A Jordi, Fernanda y Marininha por la atención, apoyo y ayuda para que mi estancia en Barcelona fuese la mejor posible. Gracias por tener me presentado a vuestra familia y por ellos teneren me recibido y tratado muy bien....Muchas Gracias!!!;

A la secunda familia que tengo en Barcelona: Madre Isa, Vanessa, Héctor por me recibir en vostra casa, donde he quedado por un gran tiempo de mi estancia en Barcelona y sobretudo por lo cariño y atención a mi dispensados....Vosotros viven en mi corazón!!! Muchas gracias por todo!!!;

A Sérgio, Glória, Tia Amélia, Tio Emiliano, Soco, Vicente, también de esta maravilhosa familia, por la atención y cariño;

A los amigos que hice en la secunda residencia en Barcelona: Federico (argentino), Valeria (argentina), Fernando (mexicano), Amelie (francesa) por la diversidad cultural, por la convivencia, por la amistad y por lo cariño;

A los estudiantes del curso de doctorado en geografia de la Universitat de Barcelona: Lluís Frago, Carlos, Meritxel, Sérgio y Jordi, por la vivencia;

A Eduardo Carbonero que siempre me pregunta sobre la tesis. Gracias por tu atención, cariño y amistad;

A Emilio Ronda García por lo cariño, por la vivencia y por la atención;

A Ramón, Josep, Carlos, Pablo, Gloria, Quimet, por los momentos que pasamos juntos y por la atención. A Jordi (in memoriam) que también se fue temprano demás...;

Aos amigos brasileiros que conheci e convivi em Barcelona durante meu estágio:

- À Marina Magnani (Doutorado em Química), a qual descobri por uma lista da Capes, ainda no Brasil, e que foi super receptiva mesmo sem me conhecer. Foi ela quem

me recebeu no aeroporto e desde o primeiro dia não exitou em dar-me apoio em todos os momentos de minha permanência naquele país. Obrigada pela vivência diária, companheirismo, amizade, lealdade e carinho a mim dispensados. Essa amizade se fortaleceu e somos amigas para além da vivência em Barcelona. Te adoro;

- À Cristiane, Antonio, Ruth e Glória Alves (do curso de doutorado em Geografia da Universidade de Barcelona), pelo apoio, atenção, amizade e companheirismo. Espero que possamos manter contato e cultivar a amizade;

- Ao Vlad pela convivência e amizade;

- Ao Thiago, que em pouco tempo se mostrou um grande amigo. Obrigada pelo carinho e atenção e

- À Rita, uma graça de pessoa, que me cativou e conquistou minha amizade. Obrigada pelas palavras de apoio e força sempre.

Aos amigos que conheci e vivencie durante todo esse tempo em Presidente Prudente. Alguns já não estão mais na cidade, mas mesmo assim continuamos nutrindo essa amizade. Que ela perdure. Agradeço a todos eles, em especial:

- Aos amigos de moradia estudantil: César, Dársio, Jeová, Neuza, Terezinha, Marcelo e Cátia;

- Aos amigos da faculdade: Sônia Pecin, Cristiane Zani, Jailto, Elci, Flaviana, Vivian, Ana Maria, Nécio, Dênis, Márcio Teixeira, Deise, Rose, Ângela Endlich, Renata Valenciano, Ângela (brava), José Celso (Firmeza), Silvinha Cantóia, Francine, Odair, Érika Henares e Eduardo Werneck;

- À Rosângela, Fernanda e Flávia Thomaz pela atenção e carinho;

- Às meninas que sempre fazem com que eu me sinta bem, cuidando do meu exterior: Alba, Helen, Mariza, Andréia e Eliana. Obrigada pelo carinho e motivação;

Às meninas/meninos com os quais dividi casa/apartamento (pela ordem):

- Júlio, Didi, Fabrício Bauab e Alexandre (a vivência na Ângelo Galli será inesquecível);

- Ândrea pela vivência;

- Márcia Silva, a Marrom, que de companheira de apartamento tornou-se a amiga de todas as horas, para o que desse e viesse...Obrigada pela paciência, pelo carinho, pela dedicação e pelo apoio incondicional. Obrigada também pela leitura atenta de toda a tese, pelas sugestões e correções. Obrigada por estar sempre à disposição para me ouvir, para aconselhar, pela presença constante em todos os assuntos que dizem respeito à minha vida...Você mora no meu coração...Te amodoro!;

- Sônia Espanhola: una de las personas mas encantadoras que he conocido. Me hás alegrado la vida....Gracias por la amistad;
- Alexandra Borges (a Portuga) pela amizade, atenção e carinho;
- César Portuga pela vivência, pela amizade, pelo carinho para além de Presidente Prudente;
- Madalena, Lucilene, Luana, cada qual com sua personalidade partilharam momentos comigo. Obrigada pela nossa convivência, pelas nossas diferenças e pela nossa amizade;
- Gisa que com sua voz serena, com sua paciência, calma e carinho, sempre me passou energia nos mais variados momentos de nossa convivência para que eu pudesse tentar entender as inquietudes da alma. Obrigada pela amizade e
- Núria, “la catalana” con quién comparto piso atualmente, por me oír, por la atención, por intentar comprender las mias inquietudes...gracias por la amistad, la cual deseo que perdure.
- Ao Atamis, Bruna, Karla, Gilnei, Cristina, Márcio, Bia, Melissa, Fernanda Cubateli (vizinha), Claudemir, Rodolfo, Márcio Celeri, Margarete, Carlos Loboda, Camila Grosso, Priscila e Xisto: pela vivência e amizade;
- À Cláudia Montessoro pela convivência fortalecida ao longo desses quatro anos, pela amizade, carinho, atenção.....sempre em frente!!
- Ao Ricardo Bozza pela amizade, pelo apoio, pela convivência, carinho e dedicação. Obrigada pela disposição sempre expressa, para ajudar e para comemorar.
- À Flávia e Marcelino pela ajuda sempre quando se faz necessária, pela convivência, pelo carinho, pela partilha, pela amizade e por poder sempre contar com eles...Amodoro vocês;
- À Sônia (a Bonita) e Divino pelas alegrias, pelas sintonias, pelo carinho, pela amizade, pela presteza, por ouvir, por falar, por estarem sempre presentes...
- À Maria (a Galega) e Lima pela amizade, motivação, apoio e carinho em todos os momentos... María tú tendrás siempre lugar en mi corazón cariño
- À Liz e Oscar pela atenção, pelo carinho e pela amizade sempre
- À Karina e José Alves (“o casal”) pelas alegrias compartilhadas, pela vivência, pelo carinho e amizade;
- À Luzia Joinhas pela atenção, amizade e carinho. Apesar dos nossos desencontros espaciais estamos sempre em sintonia;
- À Ângela Katuta pela amizade;

- Ao João (Zito) e Ana (Nás), “Os portugas II”, pela possibilidade de conhecê-los e poder partilhar alguns “momentos” que serão sempre levados comigo...Obrigada pela atenção, carinho e amizade intercontinental;

- À Família Ikuta (Dona Cida, Senhor Mitsuo, Fernanda, Flávia, Franciane e Fabrícia) pelo carinho sempre;

- À Isa (Espanhola) e Magali (Francesa) pela convivência, carinho e amizade. Adorei conhecê-las;

- À Shirley amiga de fé e camarada...sempre presente, manifestando sua atenção, seu carinho, sua amizade, seu apoio, emprestando-me seus ouvidos e oferecendo-me palavras que sempre me ajudam a resolver para que lado ir, por qual caminho seguir....sempre! Obrigada pelo carinho incondicional a mim manifestado...Te adoro;

- À Cátia Almeida, minha irmã de alma, que mesmo distante, se faz presente...Não importa quanto tempo passamos sem nos falar, sem nos ver, a sintonia existe e a energia é sempre transmitida...Obrigada pela amizade. Te amodoro;

- Ao Anedmafer Mattos Fernandes, “o Mafer”, pelas diferenças, pela amizade, pelo carinho, pela vivência...;

- À família que me recebeu e me acolheu nos primeiros dias de UNESP: Dona Ilza, Lygia, Osni e Adriano por intermédio da Luciana Tessari...Obrigada a todos pelo apoio, atenção, ajuda e carinho;

- À Cynthia pela torcida, pelo apoio, pelo carinho e amizade;

- Ao Pablo Danilo pelo carinho e amizade e

- Ao Ricardo Giamloureço Lante (o Risadinha) pela amizade que se inicia.

Aos amigos de Penápolis:

- À Adriana Barcelos, Rauster, Rubinho, Márcia Abreu, Giovani e Fernando Almeida pela amizade e carinho;

- À Kátia Barcelos Segura pela alegria, força e carinho transmitidos....pela confiança e pela amizade...Você mora no meu coração;

- Ao Julian e Vanessa pelo apoio, carinho e amizade;

- À Natália Faustino pela possibilidade do reencontro e pelo carinho. Espero que possamos cultivar essa amizade;

- Aos professores do colegial Eliane e Nevil Verri, Fulaneti e Ana Cláudia (a professora de Geografia do colegial, que despertou meu interesse por essa ciência), pelo aprendizado, pelo incentivo para que eu continuasse os estudos;

- À Dona Lindalva, Senhor Manoel e Glauco pelo carinho e amizade;



- À Fátima Franciscon, Cristiane e Marcelo Franciscon Rodrigues pelo carinho, amizade, apoio e ajuda (em todos os sentidos), principalmente no momento em que iniciei a faculdade. Muito Obrigada;

- À Dona Ana Spedo, pela atenção, carinho, paz, paciência e harmonia;

- Ao Everaldo Guimarães, Lia Guimarães, Neli e Leninha (sempre admirada com a minha persistência);

- Às irmãs: Sílvana, Suzi, Suzana, considerando as diferenças que há entre elas, cada uma a sua maneira, em virtude da personalidade e do jeito de ser, exercem uma grande influência em minha vida. São minhas amigas e irmãs de alma, com as quais estabeleço diálogos intermináveis, passo horas sem notar, compartilho angústias, inquietudes, esperanças e inúmeras alegrias. Obrigada pela amizade e carinho infindáveis...Amo vocês!

- À Dona Tita, amiga da minha mãe, pelo carinho...

- Às minhas irmãs Neide e Márcia, pelo que nos difere e pelo que nos une...Espero poder contribuir para que alguns de vossos sonhos se realizem, para que algumas amarras se rompam e para que vossas vidas sejam mais felizes...

- Aos sobrinhos Ana, Gilberto, Júlio, Kico, Zé Carlos e Vanusa, cada qual a sua maneira, pelo carinho, atenção e esperança de dias melhores;

- Às minhas “crianças”: Mirela, Ana Laura (afilhada), Lucas, Eduardo, Taísa, Ana Carla, Gabriela, Cristian, Caíque, Ricieli, Daiane e ao meu afilhado que está chegando. Desejo que vocês possam ter um futuro brilhante e espero poder contribuir para que isso aconteça;

- Ao Alexandre Ribas pela vivência, pelos sonhos, pelos encontros e desencontros, pelas alegrias, cores, silêncios, palavras e poesias. Por tudo que nos identifica e nos diferencia, por todas as possibilidades. Apesar dos desígnios da vida, te adoro para além de qualquer distância e tempo. “Ninguém consegue perceber a riqueza que nós temos”;

Ao Programa de Pós-Graduação da FCT/UNESP pelo apoio e incentivos propiciados;

À CAPES pela Bolsa Sanduíche concedida e,

À FAPESP (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo) pelo apoio financeiro e técnico, que possibilitou a viabilização e desenvolvimento deste trabalho.

Assim como falham as palavras quando querem exprimir  
qualquer pensamento,  
Assim falham os pensamentos quando querem exprimir  
qualquer realidade.  
Mas, como a realidade pensada não é a dita mas a pensada,  
Assim a mesma dita realidade existe, não o ser pensada.  
Assim tudo o que existe, simplesmente existe.  
O resto é uma espécie de sono que temos ...

**Fernando Pessoa**

## RESUMO

A estruturação urbana nas cidades capitalistas interfere no cotidiano dos cidadãos à medida que estes necessitam locomover-se constantemente para realizarem as mais diversas funções e atividades, e para adquirir bens e serviços, os quais se encontram dispersos nesse espaço e são necessários à reprodução da vida. Dessa forma, a situação espacial de cada um pode facilitar ou dificultar esses deslocamentos intra-urbanos. Associado a ela está o poder aquisitivo que definirá os meios de locomoção a serem utilizados para que ocorram o uso e a apropriação do espaço urbano. As cidades médias, em sua maioria, como o caso de Presidente Prudente, têm apresentado características que eram, até pouco tempo, comuns apenas nos espaços metropolitanos. Isso tem ocorrido em função das diferenças socioespaciais estarem mais presentes, e do espaço urbano tornar-se cada vez mais compartimentado, expressando os processos de segregação e auto-segregação, os enclaves e as novas periferias, os novos espaços voltados para o consumo de mercadorias e a possibilidade da ocorrência da fragmentação urbana. Nesse sentido, nosso objetivo foi entender como essas manifestações se apresentam nesta cidade e interferem na vida dos cidadãos, no que diz respeito ao exercício do direito à cidade. Para a compreensão do fato, analisamos o cotidiano de diferentes tipos sociais (mulher trabalhadora, dona-de-casa, estudante, desempregado, idoso, portador de deficiência física e residente em cidade vizinha a Presidente Prudente), por meio de entrevistas e acompanhamentos de percursos intra-urbanos, no intuito de avaliar a mobilidade e o grau de acessibilidade para a reprodução da vida. Definimos três perfis para cada tipo social, considerando para isso a faixa salarial, a faixa etária, o lugar de residência e os meios de deslocamentos. A partir desse estudo foi possível entender os entrevistados como segregados, diferenciados ou auto-segregados socioespacialmente, de acordo com a relação entre situação espacial e a condição socioeconômica, que definem o meio de deslocamento e interferem no acesso diferenciado à cidade. Essas configurações refletem a lógica de produção, apropriação e consumo do espaço urbano, que favorece a diferenciação socioespacial no interior da cidade e interfere na vida dos cidadãos.

**Palavras-chave:** Percursos Urbanos. Mobilidade. Acessibilidade. Diferenciação Socioespacial. Segregação Socioespacial. Fragmentação Urbana. Direito à Cidade.

## ABSTRACT

The urban structuring in the capitalist cities interferes in the daily of the citizens as long as these need move constantly for they accomplish the most several functions and activities, and to acquire goods and services, which meet dispersed in that space and they are necessary to the life reproduction. In that way, the space situation of each one can facilitate or to make difficult those intra-urban displacements. Associated to its, it is the purchasing power that will define the locomotion means that will be used for that happen the use and the appropriation of the urban space. The medium cities, in the majority, as the Presidente Prudente case, have showed characteristics that were, until little time, common just in the metropolitan spaces. That has occurred in the function of the sociospatial differences they be more present, and of the urban space to become more and more divided, expressing the segregation and auto-segregation processes, the obstacles and the new peripheries, the new space gone back to the consumption of goods and the possibility of the urban fragmentation occurrence. In this sense, our objective was understand like those manifestations are expressed in this city and interfere in the citizens life, about the right of the city exercise. For the understanding of the fact, we analyzed the daily of different social styles (woman worker, housewife, student, unemployed, senior, people with physical deficiencies and resident in neighboring cities of Presidente Prudente), by means of interviews and accompaniments of intra-urban courses, with the objective of evaluate the mobility and accessibility degree for the life reproduction. We defined three profiles for each social type, considering for that the salary strip, the age group, the residence place and the displacement means. From this study it was possible to understand the interviewees as segregated, differentiated or auto-segregated sociospatially, in accordance with the relationships between space situation and socioeconomical situation, that define the displacement mean and interfere in the differentiated access to the city. These configurations reflected the reproduction logic, appropriation and urban space consumption, that favors the socioespacial differentiation inside in the city and it interferes in the citizens life.

**Word-key:** Urban Courses. Mobility. Accessibility. Sociospatial Differentiation. Sociospatial Segregation. Urban Fragmentation. Right to the City.

## RESUMEN

La estructuración urbana en las ciudades capitalistas interfiere en el cotidiano de los ciudadanos, en la medida en que estos necesitan desplazarse constantemente para realizar diversas funciones y actividades, así como para adquirir bienes y servicios que se encuentran dispersos en el espacio y son necesarios para la reproducción de la vida. De esta forma, la situación especial de cada uno puede facilitar o dificultar esos desplazamientos intra-urbanos. Asociado a esta situación, está el poder adquisitivo que definirá los medios de desplazamiento utilizados para que se dé el uso y la apropiación del espacio urbano. Las ciudades medias, en general, como el caso de Presidente Prudente, presentan características que eran, hasta hace poco tiempo, comunes sólo a los espacios metropolitanos. Eso ha ocurrido en función de una mayor presencia de las diferencias socio-espaciales, y de la compartimentación cada vez mayor del espacio urbano, expresando los procesos de segregación y auto-segregación, los enclaves y las nuevas periferias, los nuevos espacios dedicados al consumo de mercancías y la posibilidad de la fragmentación urbana. Es este sentido, nuestro objetivo fue entender cómo estas manifestaciones se presentan en Presidente Prudente e interfieren en la vida de los ciudadanos, en lo tocante al ejercicio del derecho a la ciudad. Para la comprensión de este hecho, analizamos el cotidiano de diferentes tipos sociales (mujer trabajadora, ama de casa, estudiante, parado, anciano, portador de deficiencia física y residente en una ciudad vecina a Presidente Prudente), por medio de entrevistas y acompañamientos de los recorridos intra-urbanos, con el objetivo de evaluar la movilidad y el grado de accesibilidad para la reproducción de la vida. Definimos tres perfiles para cada tipo social, considerando su perfil salarial, de edad, de lugar de residencia y de medios de desplazamiento. A partir de este estudio fue posible entender a los entrevistados como segregados, diferenciados o auto-segregados socio-espacialmente, de acuerdo con la relación entre la situación espacial y la condición socio-económica que definen el medio de desplazamiento e interfieren en el acceso diferenciado a la ciudad. Esas configuraciones reflejan la lógica de la producción, apropiación y consumo del espacio urbano, que favorece la diferenciación socio-espacial en el interior de la ciudad e interfiere en la vida de los ciudadanos.

**Palabras-clave:** Trayectos Urbanos. Movilidad. Accesibilidad. Diferenciación Socio-espacial. Segregación Socio-espacial. Fragmentación Urbana. Derecho a la Ciudad.

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1- Caracterização dos entrevistados.....	27
Quadro 2- Características socioeconômicas dos entrevistados - periferia pobre.....	155
Quadro 3- Características das residências dos entrevistados - periferia pobre .....	156
Quadro 4- Considerações sobre a área de residência e locais de obtenção de bens - periferia pobre.....	157
Quadro 5- Uso do espaço urbano pelos entrevistados - periferia pobre.....	158
Quadro 6- Características socioeconômicas dos entrevistados - áreas próximas ao centro.....	207
Quadro 7- Características das residências dos entrevistados - áreas próximas ao centro.....	208
Quadro 8- Considerações sobre a área de residência e locais de obtenção de bens - áreas próximas ao centro.....	209
Quadro 9- Uso do espaço urbano pelos entrevistados - áreas próximas ao centro.....	209
Quadro 10- Características socioeconômicas dos entrevistados - áreas centrais e loteamentos fechados .....	258
Quadro 11- Características das residências dos entrevistados - áreas centrais e loteamentos fechados.....	259
Quadro 12- Considerações sobre a área de residência e locais de obtenção de bens - áreas centrais e loteamentos fechados.....	260
Quadro 13- Uso do espaço urbano pelos entrevistados - áreas centrais e loteamentos fechados .....	261
Quadro 14- Características socioeconômicas das entrevistadas – Cidades vizinhas.....	284
Quadro 15- Características das residências das entrevistadas – Cidades vizinhas.....	286
Quadro 16- Considerações sobre a área de residência e locais de obtenção de bens - Cidades vizinhas.....	286
Quadro 17- Uso do espaço urbano pelas entrevistadas - Cidades vizinhas.....	287

## LISTA DE MAPAS

<b>Mapa 1 - Presidente Prudente– Inclusão/Exclusão Social – Bairro de residência dos Entrevistados – 2004.....</b>	<b>25</b>
<b>Mapa 2 – PRESIDENTE PRUDENTE-SP – Uso do espaço urbano por: Rosa, 39 anos (mulher trabalhadora, com renda de até 05 salários mínimos, sem veículo próprio e segregada socioespacialmente) – 2004.....</b>	<b>159</b>
<b>Mapa 3 - PRESIDENTE PRUDENTE-SP – Uso do espaço urbano por: Irailda, 28 anos (dona-de-casa, com renda de até 05 salários mínimos, sem veículo próprio e segregada socioespacialmente) – 2004.....</b>	<b>160</b>
<b>Mapa 4 - PRESIDENTE PRUDENTE-SP – Uso do espaço urbano por: Ieide, 22 anos (estudante, com renda de até 05 salários mínimos, sem veículo próprio e segregada socioespacialmente) – 2004.....</b>	<b>161</b>
<b>Mapa 5 - PRESIDENTE PRUDENTE-SP – Uso do espaço urbano por: Senhor Olegário, 57 anos (desempregado, sem renda fixa, sem veículo próprio e segregado socioespacialmente) – 2004.....</b>	<b>162</b>
<b>Mapa 6 - PRESIDENTE PRUDENTE-SP – Uso do espaço urbano por: Senhor Francisco, 64 anos (idoso, com renda de até 05 salários mínimos, sem veículo próprio e segregado socioespacialmente) – 2004.....</b>	<b>163</b>
<b>Mapa 7 - PRESIDENTE PRUDENTE-SP – Uso do espaço urbano por: Zilá, 34 anos (portadora de deficiência física, com renda de até 05 salários mínimos, sem veículo próprio e segregada socioespacialmente) – 2004.....</b>	<b>164</b>
<b>Mapa 8 - PRESIDENTE PRUDENTE-SP – Uso do espaço urbano por: Dona Antônia, 57 anos (mulher trabalhadora, com renda de até 05 salários mínimos, sem veículo próprio e diferenciada socioespacialmente) – 2004.....</b>	<b>211</b>
<b>Mapa 9 - PRESIDENTE PRUDENTE-SP – Uso do espaço urbano por: Vilma, 24 anos (dona-de-casa, com renda de até 05 salários mínimos, sem veículo próprio e diferenciada socioespacialmente) – 2004.....</b>	<b>212</b>
<b>Mapa 10 - PRESIDENTE PRUDENTE-SP – Uso do espaço urbano por: Márcio, 27 anos (estudante, com renda de até 05 salários mínimos, sem veículo próprio e diferenciado socioespacialmente) – 2004.....</b>	<b>213</b>
<b>Mapa 11 - PRESIDENTE PRUDENTE-SP – Uso do espaço urbano por: Maria de Fátima, 43 anos (desempregada, com renda de até 05 salários mínimos, sem veículo próprio e diferenciada socioespacialmente) – 2004.....</b>	<b>214</b>
<b>Mapa 12 - PRESIDENTE PRUDENTE-SP – Uso do espaço urbano por: Senhor Afonso, 73 anos (idoso, com renda de até 05 salários mínimos, sem veículo próprio e diferenciado socioespacialmente) – 2004.....</b>	<b>215</b>
<b>Mapa 13 - PRESIDENTE PRUDENTE-SP – Uso do espaço urbano por: Paulo, 42 anos (portador de deficiência física, com renda de até 05 salários mínimos, sem veículo próprio e diferenciado socioespacialmente) – 2004.....</b>	<b>216</b>

<b>Mapa 14 - PRESIDENTE PRUDENTE-SP – Uso do espaço urbano por: Eliana, 39 anos (mulher trabalhadora, com renda acima de 05 salários mínimos, com veículo próprio e auto-segregada socioespacialmente) – 2004.....</b>	<b>263</b>
<b>Mapa 15 - PRESIDENTE PRUDENTE-SP – Uso do espaço urbano por: Vera, 55 anos (dona-de-casa, com renda acima de 05 salários mínimos, com veículo próprio e auto-segregada socioespacialmente) – 2004.....</b>	<b>264</b>
<b>Mapa 16 - PRESIDENTE PRUDENTE-SP – Uso do espaço urbano por: Zumira, 23 anos (estudante, com renda acima de 05 salários mínimos, com veículo próprio e diferenciada socioespacialmente) – 2004.....</b>	<b>265</b>
<b>Mapa 17 - PRESIDENTE PRUDENTE-SP – Uso do espaço urbano por: Eduardo, 48 anos (desempregado, com renda acima de 05 salários mínimos, com veículo próprio e auto-segregado socioespacialmente) – 2004.....</b>	<b>266</b>
<b>Mapa 18 - PRESIDENTE PRUDENTE-SP – Uso do espaço urbano por: Senhor Sebastião, 61 anos (idoso, com renda acima de 05 salários mínimos, com veículo próprio e diferenciado socioespacialmente) – 2004.....</b>	<b>267</b>
<b>Mapa 19 - PRESIDENTE PRUDENTE-SP – Uso do espaço urbano por: Manoel, 37 anos (portador de deficiência física, com renda de até de 05 salários mínimos, com veículo próprio e diferenciado socioespacialmente) – 2004.....</b>	<b>268</b>
<b>Mapa 20 - PRESIDENTE PRUDENTE-SP – Uso do espaço urbano por: Rose, 31 anos (mulher trabalhadora, com renda de até de 05 salários mínimos, sem veículo próprio e residente em Pirapozinho) – 2004.....</b>	<b>290</b>
<b>Mapa 21 - PRESIDENTE PRUDENTE-SP – Uso do espaço urbano por: Celina, 18 anos (estudante, com renda de até de 05 salários mínimos, sem veículo próprio e residente em Álvares Machado) – 2004.....</b>	<b>291</b>
<b>Mapa 22 - PRESIDENTE PRUDENTE-SP – Uso do espaço urbano por: Marta, 42 anos (consumidora, acima de 05 salários mínimos, com veículo próprio e residente em Regente Feijó) – 2004.....</b>	<b>292</b>
<b>Mapa 23 – PRESIDENTE PRUDENTE-SP - Principais equipamentos urbanos e áreas e/ou eixos de comércio e serviços – 2004.....</b>	<b>297</b>



## LISTA DE FOTOS

<b>Foto 1- Rua do Bairro: destaque para as residências sem acabamento.....</b>	<b>173</b>
<b>Foto 2- Entrada do Jardim Morada do Sol e os vazios urbanos na área.....</b>	<b>174</b>
<b>Foto 3- Vista da Estrada que liga o bairro ao Distrito de Montalvão.....</b>	<b>175</b>
<b>Foto 4- Casa cedida, onde reside a dona-de-casa, o esposo e os três filhos.....</b>	<b>176</b>
<b>Foto 5- Bar no Bairro Jardim Morada do Sol.....</b>	<b>177</b>
<b>Foto 6- Imediações da residência da estudante da periferia pobre.....</b>	<b>178</b>
<b>Foto 7- Imediações da residência do desempregado.....</b>	<b>179</b>
<b>Foto 8- Área de deposição de resíduos sólidos nas imediações do bairro.....</b>	<b>180</b>
<b>Foto 9- Rua sem pavimentação no Parque José Rota.....</b>	<b>180</b>
<b>Foto 10- Ao fundo, o outro loteamento, separado por um fundo de vale.....</b>	<b>181</b>
<b>Foto 11- Área de residência do idoso do Parque José Rota.....</b>	<b>182</b>
<b>Foto 12- Amanhecer do dia no bairro: ruas com entulhos da chuva.....</b>	<b>183</b>
<b>Foto 13- Vista do Jardim Humberto Salvador.....</b>	<b>184</b>
<b>Foto 14- Área de residência da portadora de deficiência física.....</b>	<b>184</b>
<b>Foto 15- Deslocamento dentro do bairro por ruas sem pavimentação.....</b>	<b>185</b>
<b>Foto 16- Área de residência da mulher trabalhadora.....</b>	<b>223</b>
<b>Foto 17- Rua sem pavimentação e a presença de um “vazio urbano” ao lado.....</b>	<b>224</b>
<b>Foto 18- Vista parcial dos vazios e ao fundo, a torre da Universidade Toledo.....</b>	<b>224</b>
<b>Foto 19- Área de residência da dona-de-casa.....</b>	<b>225</b>
<b>Foto 20- Área de residência do estudante .....</b>	<b>226</b>
<b>Foto 21- Imediações da residência da desempregada na Vila Iolanda.....</b>	<b>227</b>
<b>Foto 22- Vista de “vazios urbanos” nas imediações do Jardim Itapura I.....</b>	<b>228</b>
<b>Foto 23- Área de residência do idoso.....</b>	<b>229</b>
<b>Foto 24- Área de residência do portador de deficiência física.....</b>	<b>230</b>
<b>Foto 25- Vista do interior do loteamento fechado .....</b>	<b>274</b>
<b>Foto 26- Área de residência da mulher trabalhadora.....</b>	<b>275</b>
<b>Foto 27- Área de residência da dona-de-casa.....</b>	<b>276</b>

<b>Foto 28- Área de residência da estudante.....</b>	<b>277</b>
<b>Foto 29- Área de residência do desempregado.....</b>	<b>278</b>
<b>Foto 30- Área de residência do idoso, próxima à área central.....</b>	<b>279</b>
<b>Foto 31- Área de residência do portador de deficiência física.....</b>	<b>280</b>
<b>Foto 32- Portador de deficiência física em seu veículo adaptado.....</b>	<b>281</b>
<b>Foto 33- Realização de atividade esportiva: basquete sobre rodas na UNESP.....</b>	<b>281</b>

## LISTA DE SIGLAS

<b>APEC</b>	Associação Prudentina de Educação e Cultura
<b>CAPES</b>	Conselho de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
<b>CBD</b>	Central Bussines District
<b>CECAP</b>	Conjunto de Casas Populares
<b>COHAB</b>	Conjunto Habitacional
<b>FAPESP</b>	Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo
<b>FCT</b>	Faculdade de Ciências e Tecnologia
<b>GAsPERR</b>	Grupo Acadêmico Produção do Espaço e Redefinições Regionais
<b>IPTU</b>	Imposto Predial e Territorial Urbano
<b>SANBRA</b>	Sociedade Algodoeira do Nordeste do Brasil
<b>SIMESPP</b>	Sistema de Informação e Mapeamento da exclusão socioespacial em Presidente Prudente
<b>TCCP</b>	Transporte Coletivo Presidente Prudente
<b>TOLEDO</b>	Faculdades Integradas Antônio Eufrásio de Toledo
<b>UB</b>	Universitat de Barcelona
<b>UBS</b>	Unidade Básica de Saúde
<b>UNESP</b>	Universidade Estadual Paulista
<b>UNIESPP</b>	Universidade Presidente Prudente
<b>UNOESTE</b>	Universidade do Oeste Paulista

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO: O TEMA, A CIDADE, OS ENTREVISTADOS E A TESE...</b>	<b>22</b>
<b>CAPÍTULO I – MOBILIDADE ESPACIAL E ACESSIBILIDADE.....</b>	<b>33</b>
1.1- Transporte público e espaço urbano.....	35
1.2- A cidade do automóvel.....	46
1.3- Os deslocamentos e meios de transporte utilizados.....	52
1.4- Mobilidade e acessibilidade: para todos?.....	60
<b>CAPÍTULO II- ESPAÇO, TEMPO E A VIDA COTIDIANA DOS ENTREVISTADOS.....</b>	<b>67</b>
2.1- Espaço e tempo.....	68
2.2- O uso do espaço e do tempo na vida cotidiana.....	75
2.3-As práticas espaciais no cotidiano dos entrevistados: sincronias e dessincronias.....	82
2.4- A fragmentação do cotidiano e a segmentação da sociabilidade.....	105
<b>CAPÍTULO III- SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL DOS ENTREVISTADOS DA PERIFERIA POBRE.....</b>	<b>123</b>
3.1- Produção do espaço urbano: reafirmação da segregação socioespacial.....	124
3.2- Diferenciação e segregação socioespacial.....	134
3.3- Os entrevistados residentes na periferia pobre e segregados socioespacialmente.....	155
3.4- Espaços segregados: iconografia da periferia pobre a fala de seus entrevistados.....	173
<b>CAPÍTULO IV- AS DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS ENTRE OS ENTREVISTADOS.....</b>	<b>186</b>
4.1- Ir e vir: a apreensão do espaço urbano.....	187
4.2- A visão de centro para os entrevistados.....	193
4.3- Diferenciação socioespacial: os entrevistados das áreas próximas ao centro e sem veículo próprio.....	206
4.4- Espaços diferenciados socioespacialmente: iconografia das áreas próximas ao centro e a fala de seus entrevistados.....	223
<b>CAPÍTULO V- FRAGMENTAÇÃO URBANA EM PRESIDENTE PRUDENTE?.....</b>	<b>231</b>
5.1- Expansão urbana e a constituição da segregação e da auto-segregação socioespacial.....	232
5.2- Fragmentação urbana em cidades médias?.....	243
5.3- Diferenciação socioespacial e auto-segregação: os entrevistados das áreas centrais e dos loteamentos fechados com veículo próprio.....	258
5.4- Espaços diferenciados socioespacialmente e auto-segregados: iconografia das áreas centrais, dos loteamentos fechados e a fala dos seus entrevistados.....	274

<b>CAPÍTULO VI- MOBILIDADE INTERURBANA, INTRA-URBANA E O DIREITO À CIDADE.....</b>	<b>282</b>
<b>6.1- As residentes em cidades vizinhas e a acessibilidade interurbana.....</b>	<b>283</b>
<b>6.2- O direito à cidade em Presidente Prudente.....</b>	<b>295</b>
<b>PARA CONCLUIR: PELO DIREITO À CIDADE .....</b>	<b>310</b>
<b>PERSPECTIVAS DE PESQUISA: A CIDADE E SUAS POSSIBILIDADES...</b>	<b>314</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>317</b>
<b>APÊNDICE.....</b>	<b>324</b>



Na cidade as grandes casas fecham a vista a chave,  
Escondem o horizonte, empurram nosso olhar para longe de todo o  
céu,  
Tornam-nos pequenos porque nos tiram o que os nossos olhos nos  
podem dar,  
E tornam-nos pobres porque a única riqueza é ver.

Fernando Pessoa

**INTRODUÇÃO: O TEMA, A CIDADE, OS  
ENTREVISTADOS E A TESE**

## **INTRODUÇÃO: O TEMA, A CIDADE, OS ENTREVISTADOS E A TESE**

Apresentamos, nesta introdução, o caminho por nós percorrido para a realização deste trabalho. Nosso ingresso no curso de Graduação em Geografia, nessa instituição, se deu em 1994 e, a partir de 1996, passamos a fazer parte do Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais (GAsPERR), quando começamos a elaborar leituras para que pudéssemos desenvolver um projeto de pesquisa, sob a orientação da professora Carminha, com a qual permanecemos até hoje. Esse projeto resultou na Monografia de Bacharelado, cujo título é “A análise do subcentro comercial e de serviços do Jardim Bongiovani – Presidente Prudente-SP”, concluída em 1998, por meio da qual já manifestávamos nosso interesse em entender a diferenciação socioespacial da cidade.

No ano seguinte ingressamos no curso de Mestrado em Geografia, dando continuidade ao estudo da centralidade urbana, concluindo nossa dissertação no ano de 2001, com o trabalho “Subcentros e condições de vida no Jardim Bongiovani e Conjunto Habitacional Ana Jacinta – Presidente Prudente – SP”. O objetivo dessa pesquisa foi contrapor as diferenças existentes entre esses dois subcentros, considerando o poder aquisitivo dos moradores, a distância em relação à área central e a oferta de equipamentos coletivos, de comércio e serviços, buscando entender como a estruturação interfere nas condições de vida dos residentes. Em 2002, passamos a cursar o Doutorado em Geografia, apresentando como proposta inicial de estudo a territorialização dos equipamentos comerciais e de serviços em Presidente Prudente, com vistas a compreender o processo de diferenciação espacial. De Março à Setembro de 2005, realizamos o Estágio Sanduíche (CAPES) na Universitat de Barcelona, sob a orientação do Professor Horacio Capel, que possibilitou ampliar os referenciais bibliográficos e redefinir várias questões da pesquisa.

A partir de várias discussões do projeto inicial, juntamente com a orientadora e também com o professor Raul Guimarães, membro do GAsPERR e do Sistema de Informação e Mapeamento da Exclusão Socioespacial em Presidente Prudente (SIMESPP), chegamos a outros enfoques que nos possibilitariam a discussão da diferenciação socioespacial nesta cidade.

Seguimos, então, revendo nosso objeto de estudos e várias foram as sugestões apresentadas. Sobre cada uma delas, tivemos o cuidado de pensar como se desdobraria o tratamento metodológico da pesquisa e, por meio dele, o nosso contato com a realidade a ser estudada. Nesses vários momentos, que com certeza foram de grande valia, conseguimos estabelecer o que de fato seria nosso recorte analítico e nosso objeto de

estudos. Ficamos extremamente satisfeitos com relação a essa opção metodológica pois, mesmo considerando o tempo que dispendemos para chegar a essa definição, conseguimos, de fato, determinar um caminho efetivo e consistente a ser seguido para que atingíssemos nossos objetivos, que permearam todos os momentos de elaboração e (re) elaboração do projeto, bem como do plano de trabalho.

Nosso interesse era o de trabalhar com a relação entre localização e fluxos, de forma a apreender o movimento que dá vida à cidade e, por meio do qual, realiza-se ou não a sua apropriação. Com isso, optamos em trabalhar com uma análise qualitativa e não com a definição de amostras significativas para um tratamento estatístico da informação e, para tal, elegemos a definição de perfis de tipos sociais que nos pareceram expressivos para se apreender diferentes interesses e práticas em espaços urbanos.

Consideramos as áreas de inclusão/exclusão do SIMESPP (Mapa 1) para selecionar os locais de residência desses tipos sociais, que foram os nossos entrevistados. Além disso, levamos em conta as diferenças de poder aquisitivo, os diferentes meios de deslocamentos utilizados por eles para realização das atividades de trabalho, educação, saúde, lazer, esportiva e o consumo de bens e serviços na cidade de Presidente Prudente. Após a definição desses perfis, procuramos cuidadosamente encontrar as pessoas que os representassem. A partir de então realizamos uma entrevista<sup>1</sup> (que foi gravada e transcrita) com cada um deles. Buscamos, por meio dessa metodologia, compreender as práticas espaciais de diferentes tipos sociais, nessa cidade que mesmo sendo de porte médio, já evidencia situações vividas nas grandes cidades.

Nosso objetivo foi entender a acessibilidade dos diferentes entrevistados, dificultada ou facilitada pelos meios de deslocamentos utilizados para ter acesso as diferentes áreas no interior da cidade, onde se apropriam dos espaços e podem realizar às diferentes funções que se encontram muitas vezes concentradas e, ao mesmo tempo, dispersas no interior dessa urbe, fenômeno que reflete a cidade capitalista, que se expande, reestrutura-se e se fragmenta no processo de produção/reprodução/apropriação do espaço urbano.

Procuramos, a partir dessas entrevistas, refletir sobre o processo de reestruturação do espaço urbano do qual resulta a reprodução/reorganização dos espaços de moradia (periferias pobres e periferias dos condomínios fechados), de trabalho e de consumo de bens e serviços (como área central, subcentros, *shopping centers*, vias e eixos).

---

<sup>1</sup> Ver Roteiro de entrevista no apêndice.



**Mapa 1**  
**Presidente Prudente**  
**Exclusão / Inclusão Social**  
**BAIRROS DE RESIDÊNCIA DOS ENTREVISTADOS - 2004**



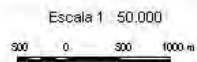
<http://www.prudente.unesp.br/simespp/simespp.htm>

**LEGENDA**

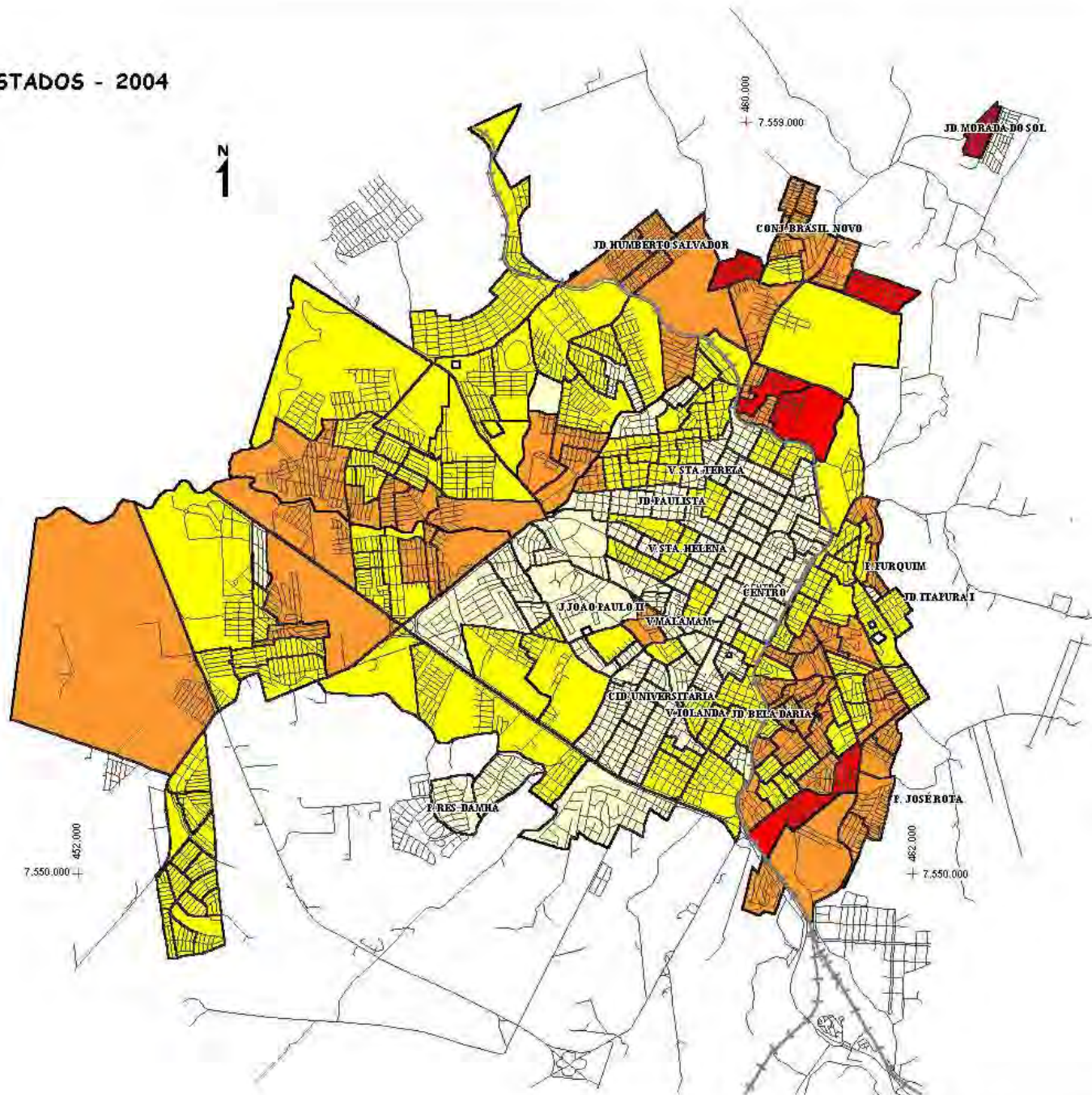
- Análise de situação
- Inclusão Social (67)
  - Baixa Exclusão Social (104)
  - Média Exclusão Social (56)
  - Alta Exclusão Social (7)
- ( ) Número de setores censitários
- Limite do setor censitário

Fonte dos Dados: IBGE - Censo Demográfico 2000.  
 Organização e Realização:  
 Grupo de Pesquisa "Sistema de Informação e Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas" - Simespp.

Financiamento: FAPESP - Programa Políticas Públicas.  
 Apoio: FCT/UNESP.  
 Presidente Prudente, 2003.



Sistema de Projeção: UTM  
 Datum Horizontal: Vértice unesp (USP-IBGE)  
 Datum Vertical: RN 1585H e RN 1527E (IBGE)  
 Elipsóide: Hayford - Córrego Alegre.



Visamos a compreender como se dá o acesso à cidade capitalista frente às desigualdades socioespaciais expressas nos espaços urbanos contemporâneos. Por isso, consideramos sempre a questão espacial por meio da análise de onde residem e para onde se deslocam nossos entrevistados, bem como o poder aquisitivo destes, para que possamos apreender essa diferenciação e, a partir de tais condições, discutirmos processos como o de segregação socioespacial e fragmentação urbana, em pauta nesse estudo.

Consideramos que o ambiente urbano e o espaço produzido resultam das inter-relações entre meio físico e sociedade e que as formas de produção do espaço urbano, nos moldes como se dão no âmbito do capitalismo, proporcionam grandes e graves diferenças na qualidade de vida, em função de diferentes dinâmicas de diferenciação socioespacial.

Para Santos (1990), há grandes variações entre os bairros, no que diz respeito aos serviços públicos, influenciadas pela renda de sua população e determinadas pela “[...] *decisão política de satisfazer certas camadas da população em detrimento de outras, mesmo quando estão em jogo os serviços essenciais*” (p.58).

A cidade se expande e se reestrutura de acordo com os interesses que a permeiam, estando associada à lógica de produção e reprodução do espaço, sendo este uma condição e expressão da produção/reprodução do modo capitalista de produção que favorece a diferenciação socioespacial no interior da cidade, gerando e recriando áreas melhor servidas com meios de consumo coletivo em contraposição a outras que são precariamente atendidas, o que acaba por implicar no padrão e na qualidade de vida dos moradores.

A seguir, descrevemos a metodologia utilizada para a definição dos entrevistados.

Para a caracterização dos perfis dos entrevistados (Quadro 1), consideramos a localização de sua residência (áreas de inclusão/exclusão); o poder aquisitivo (faixa salarial de até 05 salários mínimos para os entrevistados representativos de segmentos de menor poder aquisitivo, e uma faixa salarial maior que 05 salários mínimos para os de melhor condição socioeconômica); o meio de deslocamento utilizado (a pé, de bicicleta, de transporte coletivo, de veículo próprio) e alguns tipos sociais definidos por faixa de idade e/ou forma ou não de inserção no mercado de trabalho e/ou condição de vida (idoso, mulher trabalhadora, dona-de-casa, estudante, desempregado, portador de deficiência física e residente em cidade vizinha a Presidente Prudente). A classificação compõe-se, então, de sete tipos sociais e, para cada um, três perfis.

**Quadro 1- Caracterização dos entrevistados**

Nome e Categoria	Idade	Faixa Salarial *	Meio de deslocamento	Local de Residência	Área de Residência
Rosa (Mulher trabalhadora)	39	Até 05	Transporte coletivo	Brasil Novo	Periferia Pobre
Dona Antônia (Mulher trabalhadora)	57	Até 05	Transporte coletivo	Vila Santa Teresa	Próxima à área central
Eliana (Mulher trabalhadora)	39	Acima de 05	Veículo próprio	Loteamento Dahma I	Loteamentos fechados e áreas centrais
Irailda (Dona-de-casa)	28	Sem renda fixa	A pé	Jardim Morada do Sol	Periferia Pobre
Vilma (Dona-de-casa)	24	Até 05	A pé	Parque Furquim	Próxima à área central
Dona Vera (Dona-de-casa)	55	Acima de 05	Veículo próprio	Loteamento João Paulo II	Loteamentos fechados e áreas centrais
Jeide (Estudante)	22	Até 05	Transporte coletivo	Jardim Morada do Sol	Periferia Pobre
Márcio (Estudante)	27	Até 05	Transporte coletivo	Jardim Paulista	Próxima à área central
Zumira (Estudante)	23	Acima de 05	Veículo próprio	Jardim Bela Daria	Loteamentos fechados e áreas centrais
Senhor Olegário (Desempregado)	57	Sem renda fixa	Bicicleta	Jardim Morada do Sol	Periferia Pobre
Maria de Fátima (Desempregada)	43	Até 05	A pé	Vila Iolanda	Próxima à área central
Eduardo (Desempregado)	48	Acima de 05	Veículo próprio	Loteamento João Paulo II	Loteamentos fechados e áreas centrais
Senhor Francisco (Idoso)	64	Até 05	A pé	Parque José Rota	Periferia Pobre
Senhor Afonso (Idoso)	73	Até 05	A pé	Jardim Itapura I	Próxima à área central
Senhor Sebastião (Idoso)	61	Acima de 05	Veículo próprio	Jardim Santa Helena	Loteamentos fechados e áreas centrais
Zilá (Port. deficiência física)	34	Até 05	Cadeira de rodas	Jardim Humberto Salvador	Periferia Pobre
Paulo (Port. deficiência física)	42	Até 05	Cadeira de rodas	Vila Malaman	Próxima à área central
Manoel (Port. deficiência física)	37	Até 05	Cadeira de rodas e veículo adaptado	Cidade Universitária	Loteamentos fechados e áreas centrais
Rose (Trabalhadora)	31	Até 05	Transp. interurbano e intra-urbano	Pirapozinho	Residente em cidade vizinha
Celina (Estudante)	18	Até 05	Transp. interurbano e intra-urbano	Álvares Machado	Residente em cidade vizinha
Dona Marta (Consumidora)	42	Acima de 05	Veículo próprio	Regente Feijó	Residente em cidade vizinha

\* Faixa Salarial em salários mínimos

Organização: Sílvia Regina Pereira - Fonte: Trabalho de campo/2004

Com relação a estes, para cada categoria, definimos que os três entrevistados teriam a mesma faixa etária e se diferenciariam por local de moradia e condição sócio-econômica, de tal modo que dois, entre os três entrevistados de cada categoria, teriam faixa salarial inferior a cinco salários mínimos, ambos não possuindo veículo próprio, sendo que um deles teria que residir próximo à área central e o outro distante, em loteamentos periféricos ocupados por população de menor poder aquisitivo. O terceiro teria uma renda salarial maior, com moradia em área de inclusão ou de auto-segregação (os loteamentos fechados) e com veículo próprio. Com isso, totalizamos vinte e um entrevistados.

Essas diferenciações de perfis nos possibilitam avaliar as determinantes socioeconômicas e a diferenciação associada à dimensão socioespacial. Vale ressaltar que o portador de deficiência física, que compõe o grupo dos residentes em áreas centrais ou em loteamentos fechados, não possui uma renda acima de cinco salários mínimos, pelo fato de não termos conseguido um entrevistado com essas características. Resolvemos incluí-lo pelo fato de ter veículo adaptado para portadores de deficiência física, ter uma grande mobilidade, residir em uma área considerada central e possuir uma renda que, segundo ele, por ser solteiro, é razoável para a manutenção de seus custos.

Com relação ao Mapa 1, ressaltamos que procuramos selecionar entrevistados das diversas áreas, diferentemente classificadas pelo SIMESPP. Esse grupo utiliza vários indicadores como demográficos, ambientais, econômicos e educacionais para definir as situações de inclusão e exclusão.

No sentido de obter dados que fundamentassem nossos objetivos, realizamos procedimentos metodológicos transversais, ou seja, além da realização de entrevistas, acompanhamos alguns percursos realizados pelos entrevistados, para a coleta mais eficaz de algumas informações, como as relativas à aquisição de serviços como saúde, consumo de bens necessários à manutenção da vida, realização de atividades como trabalho, lazer, educação, ou seja, os deslocamentos efetuados no interior da cidade e os espaços apropriados. Os entrevistados serão analisados nos capítulos 3, 4 e 5.

A realização de entrevistas nos permitiu identificar os espaços apropriados na cidade, os circuitos criados pelos seus deslocamentos, a acessibilidade ou a dificuldade de acesso, bem como o direito à cidade diferenciada socioespacialmente. A partir dessas informações procuramos discutir as questões relacionadas à segregação socioespacial e à fragmentação urbana. Para cada um dos entrevistados produzimos um mapa, no sentido de se representar os espaços apropriados na cidade entendendo, assim, o fácil/difícil acesso, avaliado a partir dos deslocamentos realizados por eles, para a realização de diferentes

funções e aquisições de bens e serviços, bem como o meio de deslocamento utilizado, a frequência e a diversidade desse consumo, podendo assim reunir elementos para a discussão que propusemos no início da pesquisa.

A localização dos principais estabelecimentos comerciais e de serviços e dos equipamentos urbanos na cidade, destacando os bairros dos entrevistados, para que possamos compreender a estruturação espacial que se estabelece a partir de seus percursos, é aspecto ao qual demos relevância e será objeto de nossa atenção na análise do Mapa 23.

A partir de leituras e da interpretação do Estatuto da Cidade, procuramos compreender as proposições e considerações, no que diz respeito ao oferecimento de meios de consumo coletivo (infra-estrutura, equipamentos e serviços urbanos) para os cidadãos, entendendo como é tratada, neste, a questão do direito à cidade.

Essa metodologia associada às leituras realizadas possibilitou-nos reunir informações e elementos para refletirmos sobre como ocorre a produção do espaço urbano, entendendo o processo de diferenciação socioespacial que se expressa nas cidades capitalistas.

Tendo como fundamento o exposto e outras questões que permearam o estudo, o plano de redação da tese ficou assim definido:

No primeiro capítulo, analisamos a mobilidade espacial dos entrevistados, considerando a realização das suas diferentes atividades cotidianas, com o intuito de compreender a acessibilidade. Enfocamos o transporte público e a sua influência na estruturação do espaço urbano, bem como no grau de acessibilidade da população ao conjunto da cidade, já que se trata de um dos meios de deslocamento mais utilizados, além do automóvel particular. Em relação a este, apresentamos o espaço urbano como seu lócus, procurando entender como a difusão de seu uso vem determinando as formas de utilização do espaço e explica a ampliação dos problemas gerados para o tráfego urbano. Para complementar essa discussão, retratamos os deslocamentos e os meios de transporte utilizados pelos entrevistados, para uma possível compreensão de como se dá a acessibilidade destes ao espaço urbano de Presidente Prudente, segundo suas condições socioespaciais. No último item do capítulo analisamos a mobilidade dos entrevistados, com o objetivo de avaliar se possuem acessibilidade.

O segundo capítulo refere-se ao enfoque do tempo e da vida cotidiana dos entrevistados. Primeiramente, destacamos as idéias de alguns autores como David Harvey, Edward Soja, Milton Santos, Ana Fani Alessandri Carlos e Rogério Haesbaert sobre as correlações que estabelecem entre as categorias de espaço e tempo, primordiais para o

entendimento das relações socioespaciais. Feito isso, tratamos do uso do espaço e do tempo manifestando-se na vida cotidiana, partindo do pressuposto de que o uso do tempo geralmente está organizado e determinado pelas exigências e pela lógica do sistema de produção, de acordo com o funcionamento e a demanda das empresas, o que implica, diretamente, no uso que os cidadãos farão dele por meio das suas ações manifestadas no espaço. Em virtude da análise dos percursos realizados pelos entrevistados no espaço urbano, pudemos entender as limitações e articulações com os diversos lugares da cidade de Presidente Prudente, buscando compreender quais são as práticas espaciais, de acordo com a organização do espaço e do tempo de cada um. Finalizamos o capítulo buscando explicar que as mudanças que ocorrem nas dimensões espaciais e temporais e que se manifestam nos espaços urbanos pelas práticas cotidianas, trazem implicações para a sociabilidade entre os indivíduos, diminuindo ou alterando as possibilidades de sua realização.

Em relação aos próximos capítulos, estes foram estruturados a partir da diferenciação dos entrevistados quanto ao local de residência: um grupo é o da periferia pobre, o outro é o das áreas próximas ao centro, o terceiro é composto pelos residentes em loteamentos fechados e áreas centrais e, o último, os residentes em cidades vizinhas.

No capítulo três, discutimos a segregação socioespacial dos entrevistados da periferia pobre, procurando entender por meio da análise da apropriação do espaço urbano por esses diferentes segmentos sociais, como esse processo se estabelece, evidenciando que, muitas vezes, ele se apresenta diluído no tecido urbano e pode ser interpretado como sendo uma separação natural. Nesse contexto urbano, a produção do espaço pode implicar na reafirmação da segregação socioespacial. No espaço desigual da cidade, algumas áreas, muitas vezes, recebem apenas a infra-estrutura básica (asfalto, rede de água, rede de esgoto, rede de luz), não sendo beneficiadas com outros investimentos e equipamentos urbanos (escolas, creches, postos de saúde, áreas e equipamentos de lazer), influenciando a vida dos moradores, podendo essa diferenciação estar associada à manifestação da segregação socioespacial.

Por isso, consideramos no segundo item deste terceiro capítulo, a análise da diferenciação que esteve sempre presente nas sociedades, sendo reafirmada com a divisão técnica e social do trabalho e com a divisão técnica e social do espaço, podendo se expressar, na sociedade contemporânea, como segregação socioespacial ou fragmentação urbana. Para aclarar essa discussão, reunimos as informações referentes às condições socioeconômicas, às características das residências e das áreas onde os entrevistados

residem, aos locais de obtenção de bens e de apropriação do espaço urbano pelos entrevistados da periferia pobre, por meio de quadros sínteses e de representações cartográficas que nos possibilitaram a visualização desses espaços. Assim, foi possível fazer uma leitura das condições dos entrevistados e entendê-los de acordo com a segregação socioespacial. Ilustramos o último item do capítulo, denominado “Espaços segregados: iconografia da periferia pobre e a fala de seus entrevistados” com fotografias das áreas de suas residências, ressaltando também algumas de suas falas, que enfocam as diferenças socioespaciais.

O capítulo quatro expõe e aborda as informações dos entrevistados residentes em áreas próximas ao centro. Fizemos a discussão do ir e vir para compreender a apreensão do espaço urbano pelos cidadãos, considerando que essa visão, de acordo com o espaço dos percursos diários, vai sendo redefinida e reinterpretada à medida que se incorporam ou suprimem-se novos elementos.

Associada a essa questão está a visão de centro e área central para os entrevistados ligada à vivência cotidiana, por meio da qual definiram e elegeram elementos e imagens que são representativos para o seu entendimento. Os dados socioeconômicos foram organizados e apresentados sob forma de quadros-sínteses e representações cartográficas, com o objetivo de entendê-los de acordo com a diferenciação socioespacial identificada. Esses espaços diferenciados foram ilustrados por meio das imagens das áreas próximas ao centro e evidenciados pelas falas de seus entrevistados.

Além da discussão da auto-segregação socioespacial, também a fragmentação urbana foi abordada no capítulo cinco. Partimos do entendimento da expansão urbana que propicia a constituição de periferias, podendo ser pobre ou rica e, dependendo das condições em que se apresentam, também serem caracterizadas pelo processo da segregação, auto-segregação e/ou fragmentação urbana.

Enfocamos, especificamente, essa conceituação por meio de estudos que tratam a fragmentação urbana, para avaliarmos quais as possibilidades desse processo se manifestar em uma cidade média, como Presidente Prudente. Acreditamos que a análise do grupo de entrevistados que reside em loteamentos fechados e áreas centrais pôde nos propiciar essa avaliação. A incorporação das tabelas, mapas e fotos, além da fala dos entrevistados, contribuiu para a compreensão dos dados referentes ao grupo destacado em consonância com o tema discutido.

No último capítulo organizamos as idéias discutidas nesse trabalho e procuramos compreender como ocorre, de fato, o direito à cidade, considerando as diferenças

socioespaciais que foram ressaltadas ao longo da tese. Em outros termos, questionamos se a estruturação do espaço urbano e a mobilidade dos cidadãos podem contribuir ou dificultar a acessibilidade à cidade.

Quanto ao grupo de residentes em cidades vizinhas a Presidente Prudente, foi incluído para a compreensão de como este se desloca e em que momentos utiliza esse espaço, posto seus locais de residência serem cidades pequenas que não oferecem serviços que atendem a todas as necessidades. Assim, torna-se possível entender como ocorre a apropriação dos espaços da cidade de Presidente Prudente pelos de dentro e pelos de fora. Por fim, apresentamos a questão: os diferentes segmentos sociais, em razão das suas ações, podem ser considerados personagens, sujeitos, atores sociais e cidadãos? Para respondê-la, buscamos entender como a mobilidade pode propiciar a acessibilidade a essa cidade diferenciada, de acordo com o poder socioeconômico e a situação espacial dos entrevistados.

As condições para a vida urbana resultam em graus de mobilidade variados que vão determinar o grau de acessibilidade em relação aos espaços diferenciados, nos quais se busca realizar a vida urbana, implicando no exercício do direito à cidade. Mas, quem de fato exerce esse direito? Como os diferentes segmentos sociais vivenciam a cidade? Como entender a estruturação que se estabelece no espaço urbano, que é diferenciado socioespacialmente e pode ser também segregado e/ou fragmentado? Que implicações esses processos trazem para a vida dos moradores da cidade capitalista? A tese que se apresenta é a de que a situação espacial associada à condição socioeconômica do cidadão pode fazer com que ele seja integrado, segregado ou auto-segregado em relação à cidade.

Ao final, apresentamos algumas considerações sobre o que foi tratado ao longo desse trabalho e indicamos as perspectivas de pesquisas que podem ser desenvolvidas posteriormente, já que a discussão não se encerra com este estudo.

O roteiro de entrevista utilizado na pesquisa encontra-se no Apêndice.





Se digo que a cidade para a qual tende a minha viagem é descontínua no espaço e no tempo, ora mais rala, ora mais densa, você não deve crer que pode parar de procurá-la. Pode ser que enquanto falamos ela esteja aflorando dispersa dentro dos confins do seu império [..]

Ítalo Calvino

## **CAPITULO I – MOBILIDADE ESPACIAL E ACESSIBILIDADE**

## CAPITULO I – MOBILIDADE ESPACIAL E ACESSIBILIDADE

A partir do enfoque da mobilidade espacial, buscamos, neste capítulo, analisar a acessibilidade à cidade. As pessoas entrevistadas residem em diversas áreas de Presidente Prudente e utilizam diferentes meios de deslocamento para realizarem suas atividades cotidianas.

Tomamos a perspectiva de que:

La forma urbana es el marco sobre el que las personas, las mercancías y la información se mueven, de ahí su importancia cuando queremos realizar un estudio sobre movilidad urbana (GUERRERO, 2003, p. 18).

A forma urbana é uma dimensão específica e restrita da cidade. Partimos dela, mas estamos analisando a estruturação urbana que é mais abrangente porque compreende a forma e os fluxos que se estabelecem em um dado espaço urbano.

Nosso estudo busca compreender o espaço urbano de uma cidade média, diferenciado socioespacialmente<sup>2</sup>, por apresentar os problemas que, anteriormente, eram apenas visíveis e sentidos nas grandes cidades. Partimos da hipótese de que as condições socioespaciais definem e reafirmam o tipo de inserção que os cidadãos estabelecem com relação à cidade onde vivem, podendo estar segregados ou não.

Consideramos para essa análise: - a situação espacial, ou seja, o local de moradia, em relação ao centro; - os meios de deslocamento utilizados, avaliando-se o tempo e a frequência dos mesmos; - o poder aquisitivo destes e; - as formas de utilização e consumo de diferentes áreas da cidade. A partir dessas considerações, foi possível verificar a mobilidade dos entrevistados, procurando saber se são segregados, os graus de acessibilidade, e se conseguem se apropriar do conjunto da cidade.

Partimos do entendimento da estruturação que se estabelece no espaço urbano, por meio dos percursos realizados pelo transporte público, visando a entender como ocorre o acesso dos diferentes segmentos a esse meio de transporte, bem como o atendimento, ou não, às suas demandas e, por conseguinte, como isso implica na definição do grau de acessibilidade dos cidadãos à cidade.

---

<sup>2</sup> Inicialmente faremos o uso do termo diferenciação para referenciar-nos ao processo social que se expressa no espaço urbano, para posteriormente nos posicionar em relação à adoção dos conceitos de segregação socioespacial e fragmentação urbana.

Posteriormente, analisamos o espaço urbano como lócus do automóvel particular, em contraposição aos espaços dos pedestres e do transporte coletivo, e as interferências e problemas que se apresentam para o tráfego urbano. Analisamos, também, os deslocamentos e os meios de transporte utilizados pelos entrevistados, para entender como se dá a acessibilidade destes ao espaço urbano, segundo suas condições socioespaciais.

Para finalizar o capítulo, avaliamos a mobilidade dos entrevistados, no intuito de verificar as dificuldades e facilidades de deslocamento de cada um deles, concluindo, então, se há ou não acessibilidade para todos.

### **1.1- Transporte público e espaço urbano**

Com o intuito de relacionar a questão do transporte público com o espaço urbano, apresentamos alguns aportes de estudos de casos que tratam desse assunto, mesmo que estejam relacionados com outras realidades e outros períodos históricos, para que seja possível entender como o tema é abordado, de modo geral e, a partir de então, saber se é plausível o estabelecimento de correlações.

Pelo fato de termos tido a oportunidade de realizar um estágio em Barcelona, vivenciando, assim, um pouco daquela realidade, e também pela leitura de obras sobre a temática aqui abordada, incluímos na discussão algumas referências à questão da mobilidade nessa cidade, com base em dois trabalhos. Em seguida, destacamos as idéias de um estudo que aborda esse assunto na metrópole de São Paulo. A partir de então, consideramos a cidade em estudo, buscando estabelecer analogias entre esses níveis escalares, suas diferenças, bem como os contextos históricos que a ensejam.

Em relação aos trabalhos indicados, o de Oyón (1992), discute o transporte tranviário<sup>3</sup> em Barcelona no período de 1872 a 1914, destacando que as redes de transportes tiveram um papel decisivo no crescimento das cidades européias desde o século XIX. Para ele, a relação transporte-crescimento urbano é bastante complexa e, no caso dessa cidade, foi operada simultaneamente ao crescimento urbano em forma de *ensanche*<sup>4</sup> e

---

<sup>3</sup> Transporte realizado por meio dos tranvias, que são trens que circulam em vias férreas exclusivas, sobre o espaço urbano.

<sup>4</sup> É um tipo de planejamento proposto por Ildefonso Cerdà, em 1855, com a definição de traçados urbanísticos dispostos em quadriculas, quase regulares, combinando cada quarteirão, com blocos de casas e áreas verdes, e outros para equipamentos coletivos, adotando disposições distintas entre esses blocos, convertendo a monotonia das quadriculas em atrativos. Ele concebe o *ensanche* como uma grande ampliação artificial da cidade antiga e leva em conta a circulação nessas vias.

de suburbanização, sendo que nem todas as áreas e nem todas as classes sociais participaram da democratização do transporte, por ter sido, este, um processo bastante lento e seletivo, fortalecendo as diferenciações existentes. Segundo o autor, faz-se necessário questionar a divisão social do espaço, provocada pelo tráfego urbano em Barcelona e todas as conseqüências sobre o crescimento urbano.

Es necesario preguntarnos primero sobre quién usaba el transporte y a qué costes para poder examinar después en detalle posibles efectos físicos en la expansión de la ciudad. El espacio histórico que se abarca es el de la era de transporte caro, caracterizada por un no intervencionismo municipal y la gestión de las redes técnicas urbanas a través del sistema de concesiones a compañías privadas. El control municipal del transporte fue voluntariamente tibio, pero esa misma reluctancia a intervenir y los particulares sistemas de regulación liberal impuestos facilitaron un sistema de gestión empresarial, unas políticas tarifarias, de trazado y extensión de líneas de consecuencias profundas en la estructura urbana (OYÓN, 1992, p. 108).

Para compreender as interferências do transporte público na estruturação urbana de Barcelona, no referido período, Oyón faz uma recuperação da implantação de infra-estruturas de transporte e dos tipos que foram instalados a partir de 1848, como os *ferrocarriles*<sup>5</sup> para grandes distâncias, os chamados *ómnibuses*<sup>6</sup> e os *tranvias* (de tração animal, a partir de 1872, com o vapor, em 1889, e o elétrico, em 1903).

Com o *tranvia* houve uma valorização de áreas como do *ensanche* e dos “*bairros altos*”, em termos de longitude de vias e de superfície urbana atendida, pois as companhias visavam ao atendimento das áreas que poderiam oferecer maior rentabilidade, já que o transporte era considerado caro para a época. Entre 1892 e 1896, houve um grande impulso do transporte público, diante das reduções de tarifas em várias linhas e no período de 1898-99 a 1906, com a eletrificação. A partir de 1909 ocorreu um decréscimo na utilização do *tranvia*, aumentando novamente a partir de 1914-1919. O uso do transporte público, a partir de 1922, em relação à época do *tranvia* de tração animal aumentou mas, mesmo assim, ainda era inferior ao seu uso nas cidades britânicas, alemãs e em outras cidades européias de tamanho similar ao de Barcelona, que se destacava em relação à frequência no uso diário. Essas variações do tráfego *tranviário* refletem os altos e baixos da economia da época, caracterizando uma elementar democratização do transporte barcelonês entre 1883 e

---

<sup>5</sup> São os trens, utilizados para o deslocamento entre Barcelona e outros municípios.

<sup>6</sup> Foi o segundo meio de transporte que surgiu, caracterizado por pequenos ônibus, que eram mais rápidos, e também alugados para passeios aos povoados da província de Barcelona.

1914, marcado por oscilações, principalmente para aqueles que não podiam custear o uso desse meio de transporte, já que não era acessível a todos os segmentos (OYÓN, 1992).

Em Barcelona, para o período destacado pelo autor, os *tranvias* e os *ferrocarriles* foram os meios de transporte utilizados apenas por alguns segmentos sociais, pois eram extremamente seletivos, portanto, não acessíveis a todos, em especial pelo custo, trazendo implicações para a mobilidade dos cidadãos, o que não possibilitava efetiva acessibilidade. Segundo o autor, o caminho para uma democratização do transporte público foi traçado a partir de 1914, quando do aumento nos salários, permitindo a alguns trabalhadores o pagamento pelo transporte. O fato, no entanto, não significou acessibilidade a todos. Nesse período de democratização do *tranvia*, com o uso em diferentes áreas sociais, aparece um outro meio de transporte, privado, o automóvel, que teve grande influência no fortalecimento da divisão e da diferenciação do espaço urbano e dos segmentos.

Um outro trabalho, este mais recente, sobre Barcelona, é o de Guerrero (2003), no qual o autor retrata a questão da estrutura urbana e da mobilidade entre residência e trabalho. Aborda os deslocamentos e a oferta de transportes no século XIX, com a utilização da tração animal, das caminhadas e, posteriormente, com a utilização do *ómnibus*, como meio de transporte urbano.

La demanda de movilidad se hallava directamente condicionada por la reducida oferta y por la estructura espacial de las ciudades. A grandes rasgos la forma espacial de la ciudad preindustrial se configuraba como unidad orgánica, compacta, muy bien delimitada, con alta densidad de población, cuyo interior encontraba una alta integración entre amplia variedad de funciones (tanto residenciales, como comerciales y de producción); además comprendía distintos estratos sociales, presentando, en cuanto a su desarrollo en el espacio, una forma orgánica, con un entramado urbano generalmente complejo formado por calles angostas (GUERRERO, 2003).

A introdução das inovações tecnológicas nos sistemas de transporte permitiu ampliar a mobilidade urbana por meio da implementação do transporte público (que era caro) e pela generalização do seu uso. O custo elevado nos transportes deu-se, em especial, no período entre 1830 e 1900, com os *tranvias*, trens e *ómnibus* que, além das tarifas elevadas possuíam inadequação de horários, tornando-se acessíveis somente para a burguesia, enquanto os trabalhadores deslocavam-se quase sempre a pé ou por bicicleta. Com a eletrificação, a municipalização dos transportes e a inclusão de trolebus<sup>7</sup>, houve uma redução nos custos, possibilitando um aumento na utilização desse meio, por volta da

---

<sup>7</sup> Foi um tipo de ônibus utilizado na época, que funcionava com eletricidade.

segunda metade dos anos 30 do século XX, o que permitiu a ampliação dos limites espaciais das cidades industriais (GUERRERO, 2003).

O modo de produção fordista encetou a necessidade de maior espaço para o desenvolvimento de funções produtivas, fazendo com que a localização da produção industrial urbana passasse do centro para as periferias. Concomitante a isso, a função residencial também foi deslocada para a periferia, devido ao aumento do uso do automóvel.

No pós-fordismo (com as mudanças no processo de produção, nas práticas laborais e no processo de consumo), a introdução de novas tecnologias resultou em elemento chave no processo de flexibilização e nos transportes. Houve um crescimento forçado da mobilidade, diante da complexidade dos fluxos intrametropolitanos, com a descentralização dos centros de produção e de consumo e com o crescimento da interação territorial. A oferta de serviços de transporte necessitava então ser adequada à realidade da policentralidade e da diversificação de atividades, com os novos fluxos entre subcentros, para então melhorar a mobilidade (GUERRERO, 2003).

Assim, no que diz respeito à Barcelona, pelos estudos apresentados, a forma urbana atual reflete as decisões que foram sendo tomadas ao longo dos anos, definindo e redefinindo a sua organização espacial que, segundo o último autor, pode sintetizar o confronto de duas estratégias de planejamento.

La traducción urbanística de este conflicto se concentra básicamente en la confrontación de dos modelos alternativos de crecimiento urbano: un modelo de crecimiento radial, que busca mediante la generación de centralidad revalorizar el suelo del centro histórico de la ciudad (defendido por los propietarios del suelo); y otro, representado por el Plan Cerdà, que busca la extensión mediante el ensanche sobre el llano de Barcelona, con la intención última de aumentar la oferta de suelo sin incrementar el precio del mismo (GUERRERO, 2003, p. 20).

O plano de Ensanche de Ildefons Cerdà foi aprovado em 1859 e, no princípio do século XX, a cidade consolidava sua expansão, anexando núcleos de populações já existentes como Sants, Gràcia, Sant Andreu, Sàrria, etc. Em 1905, o Plan Jaussely propunha uma cidade como unidade funcional de produção e consumo, rechaçando o Plan Cerdà, mas não chegou a ser posto em prática, embora o Plan General de Urbanización de 1917 tenha levado em conta algumas de suas propostas como limitação do crescimento, grandes artérias radiocêntricas que orientam o crescimento de acordo com os anéis concêntricos, com base no preço do solo e zoneamento de atividades. Outros planos também foram propostos, como o Regional *Planning*, de 1932, para a região metropolitana,

e o Plan Macia, de 1934, para Barcelona, com a colaboração de Le Corbusier, com vistas à aplicação do conceito de cidade funcional. O ordenamento territorial foi retomado nos anos cinquenta, por meio da metropolização da cidade e do aumento do transporte privado. O Plan Comarcal, de 1953, visava a ordenar essa metropolização, primando o uso do transporte privado à medida que organizava o espaço para esse meio, criando uma extensa rede viária, deixando de lado outros meios e os pedestres. Em 1976, com o governo democrático, foi aprovado o Plan General Metropolitano, que procurou corrigir as ações urbanísticas anteriores e valorizar o interesse coletivo, de acordo com Guerrero (2003).

Essas ações ao longo do tempo são protagonizadas por agentes urbanos que influenciam e direcionam o ordenamento, o planejamento e a estruturação espacial que se estabelece nas cidades.

Resumidamente, a estruturação atual, nessa cidade européia, em termos de oferecimento de transporte público, é composta por metrô, ônibus, *travias* e trens, entre os quais há uma integração no intervalo de uma hora e quinze minutos. As tarifas para os percursos na área urbana e metropolitana se diferenciam de acordo com a divisão por zonas. A demanda por transporte é bastante grande, sendo ainda acentuada pelos turistas, em função da falta de áreas para estacionamentos de automóveis individuais e de seu custo elevado. Há um grande número de automóveis particulares e de táxis gerando um tráfego bastante tumultuado.

É possível apreender que as afirmações anteriores dizem respeito a um outro contexto histórico, mas também podem ser perfeitamente relacionadas à realidades capitalistas atuais. O fato de haver uma estruturação dos transportes que privilegia algumas áreas em detrimento de outras, de não atender a demanda dos usuários que mais necessitam, de ser um serviço de alto custo para a grande maioria da população, de não haver um planejamento desse sistema de modo que seja eficiente e que se torne uma opção mais atrativa em relação ao uso do automóvel privado, são características que se aplicam a diferentes contextos socioespaciais. Nossa preocupação, portanto, é a de destacar a necessidade de uma reestruturação do sistema de transporte público considerando os seus usuários, as diferenças socioespaciais, o aumento do uso do transporte privado e, com isso, a concorrência pelas vias de circulação, bem como a grande importância de se efetivar a acessibilidade à cidade.

Após essas considerações sobre a realidade de Barcelona, apresentamos Vasconcelos (2001) que analisa, para a cidade de São Paulo dos anos 1960 a 1990, as

relações entre transporte urbano, espaço e equidade em países em desenvolvimento, numa perspectiva política e social, buscando entender os deslocamentos humanos no espaço urbano e seus condicionantes. Segundo o autor, as condições de transporte são insatisfatórias para grande parte da população, principalmente para aquelas que não têm acesso ao transporte privado. As políticas e investimentos em políticas públicas poderiam propiciar uma melhora nas condições de vida dos segmentos de menor renda. Concomitante a isso a política de transporte urbano poderia gerenciar o crescimento urbano que não fosse tão excludente em termos ambientais e sociais. Propõe ainda que haja uma abordagem sociológica da circulação, para analisar a oferta, a operação e o uso das estruturas e meios de circulação em função das necessidades de produção e reprodução.

Primeiramente, o autor faz uma distinção entre os enfoques da política de transporte e trânsito, sendo que o enfoque técnico limita-se a cálculos gerais sobre quantidades e custos; o social, por outro lado, diz respeito à contabilidade dos impactos sociais, enquanto o sociológico complementa a análise numérica, considerando os padrões de viagem em função de condições sociais, políticas, econômicas e institucionais que condicionam as decisões de pessoas e entidades.

O autor faz um aporte geral de como foi sendo redefinido o planejamento de transporte nos países industrializados. Neles, após a Segunda Guerra Mundial, com o aumento no uso do automóvel e o considerável crescimento territorial urbano, eram utilizadas técnicas sofisticadas de planejamento, predominando a função do engenheiro de tráfego, que procurava a acomodação para o automóvel, por meio de planos e propostas técnicas sem a adoção de enfoques sociais e políticos. Já nos anos de 1960, a Sociologia e a Ciência Política passaram a estudar a área dos transportes, considerando-se, a partir daí, os impactos sociais e ambientais, mesmo que esse planejamento ainda continuasse sendo unidirecional e com uma visão estreita definida pela relação custo-benefício. Após os anos de 1970, houve uma reavaliação do planejamento do transporte, com uma melhor utilização da Sociologia para a análise da estrutura e das mudanças sociais (VASCONCELOS, 2001). Essas metodologias eram, geralmente, transpostas para outros países, como ocorreu com o Brasil, em função da aceleração da urbanização após a Segunda Guerra Mundial, quando as maiores cidades começaram a vivenciar problemas de transporte e trânsito. O período militar, com a centralização política e a falta de recursos locais para investimentos em sistemas de transporte público, fez com que o planejamento nessa área fosse desenvolvido junto ao Governo Federal, no Ministério dos Transportes (à exceção de São Paulo, que



contava com agências próprias). A metodologia utilizada era tradicional, ou seja, um enfoque técnico com incursões na área social. Como as condições de transporte não se alteraram significativamente, houve uma forte crítica a esse tipo de planejamento tradicional, no final da década de 1960.

O tema transporte não era abundantemente abordado, enquanto aqueles relacionados à habitação e à educação recebiam maior atenção. Aos poucos, na década de 1980, foi se privilegiando a incorporação do tema e dos atores sociais, bem como a sua participação na construção do espaço urbano, significando uma transição em relação ao uso da metodologia da sociologia urbana francesa, dos anos de 1970 (VASCONCELOS, 2001).

Este autor considera, em sua análise, a estrutura de produção, que se refere ao ambiente construído onde grande parte da produção e da gestão ocorre com a indústria, o comércio e serviços e as empresas públicas; a estrutura de reprodução, onde ocorre a produção biológica, social e cultural das pessoas, destacando-se a residência, a escola, locais de lazer e de realização de outras atividades sociais e políticas, bem como dos serviços médicos; e a estrutura de circulação, que são as vias públicas, calçadas, terminais, ou seja, onde ocorre a circulação.

A circulação é extremamente essencial para que haja o deslocamento das pessoas até seus locais de trabalho já que, normalmente, há uma separação entre este e o local de moradia, bem como das demais atividades necessárias à sua reprodução, o que implica em custos que, muitas vezes, não podem ser pagos, fazendo com que as pessoas busquem outras alternativas, como ir a pé ou de bicicleta.

Historicamente, a provisão dos meios de transporte foi sendo paulatinamente transferida do empregador para o Estado, à medida que não mais interessou ao capital. Condições específicas do modo capitalista de produção – luta em torno do valor da força de trabalho, das necessidades sociais de reprodução e dos salários determinados pelo mercado – levam a uma incapacidade permanente do sistema para prover todas as necessidades da força de trabalho [...]. No caso de São Paulo, por exemplo, a construção de moradias junto às fábricas pelos empregadores garantia a residência e o transporte (a pé) dos trabalhadores no início da industrialização (VASCONCELLOS, 2001, p. 35).

Essa situação foi sendo alterada com o aumento do número de trabalhadores e dos custos para a habitação, e com o fato dos empregadores passarem, aos poucos, os encargos de transporte para o Estado e para os próprios trabalhadores (VASCONCELOS, 2001).

No que diz respeito a esses encargos, as pessoas com menor renda sempre terão que resolver questões básicas relativas à sua reprodução, ou seja, precisam conseguir habitação

e emprego, além do deslocamento para realizar essas e outras atividades, geralmente por meio de transporte coletivo. Muitas vezes moram distante do trabalho e não têm como custear os seus deslocamentos, tendo que sair mais cedo de sua residência e ir a pé ou de bicicleta, e em muitos casos precisam percorrer longas distâncias. Uma acessibilidade adequada não faz parte da vida desses segmentos sociais.

Essas questões correspondem ao fato do espaço urbano ser produzido, reproduzido e apropriado de acordo com os ditames da lógica capitalista e se encontrar cada vez mais dividido e segmentado socioespacialmente. Nesse sentido, a circulação e a mobilidade de pessoas, bens e mercadorias, nesse espaço, dão-se diferentemente, de acordo com os fatores econômicos, políticos e sociais.

As pessoas, enquanto seres políticos, apropriam-se do espaço de formas variadas, algumas condizentes com as formas previstas e outras não, interferindo nos pressupostos formais das políticas de transporte e trânsito. O exemplo mais claro está no trânsito, em que a ocupação violenta do espaço pelos motoristas reflete um aspecto da luta de classes. Se no campo do trabalho o conflito principal se dá entre os detentores dos meios de produção e os trabalhadores, no trânsito o conflito básico se dá entre a classe média e os trabalhadores, na forma automóvel versus ônibus/pedestres (VASCONCELLOS, 2001, p. 205).

No caso específico de São Paulo, Vasconcellos (2001) faz uma análise de alguns aspectos e dimensões da política de transporte em dois grandes períodos distintos: um entre 1960 e 1980, caracterizado pelo regime militar e pelo crescimento econômico com grandes transformações no espaço dessa cidade e; pós 1980, quando ocorre a redemocratização da política, estagnação econômica, inflação e desemprego.

Com os processos de urbanização e industrialização, a cidade se reestrutura e a localização das diferentes atividades também se reorganiza, de acordo com o uso do solo, com o direcionamento da expansão urbana e com as infra-estruturas. Para essa estruturação espacial se constituir são necessários os meios de transporte, que poderão ser públicos ou privados, de acordo com o poder aquisitivo dos usuários. Tanto a estruturação espacial quanto a ordenação dos meios de transportes públicos não são tão simples e espontâneas, estando permeadas por interesses diferenciados dos agentes urbanos. Com isso não há, portanto, uma situação favorável que permita fluir a circulação de maneira adequada, já que há inúmeros problemas nos sistemas de transporte público e uma grande presença do automóvel particular, implicando na mobilidade e acessibilidade de muitas pessoas, principalmente, das que possuem uma renda menor.

Voltando-nos para Presidente Prudente<sup>8</sup> destacamos, a seguir, as informações reunidas por Sperandio (1992), que fez uma análise da legislação relativa ao transporte coletivo, a partir do início de 1950, onde se encontram as premissas que nortearam a prestação desse serviço, por meio da concessão e da permissão do mesmo à empresas particulares.

A autora analisa a prestação de serviços de transporte coletivo nas diferentes administrações da cidade, demonstrando como o oferecimento desse serviço à população foi se estruturando. No governo de Luiz Ferraz de Sampaio (de 1961 a 1964), foi criada a Empresa de Transportes Brasília S/A (1961), que prestou serviços ilegalmente até 1963, ano em que foi outorgada a primeira permissão para que a empresa operasse na legalidade. De 1965 a 1968, com o prefeito Watal Ishibashi, essa permissão foi renovada, não considerando o prazo de cinco anos previstos para a renovação. No período posterior, com Antonio Sandoval Neto (1969 a 1972), essa mesma empresa continuou sendo beneficiada, já que o edital para a prestação desse serviço estipulava o mínimo de dez anos de experiência no ramo de transportes coletivos para participar da concorrência. Ela possuía esses requisitos, além de não existir naquele momento outra empresa que pudesse concorrer (SPERANDIO, 1992).

A situação não se diferenciou nos dois mandatos posteriores, de 1973 a 1980, com os governos de Valter Soares e Paulo Constantino. Não houve nem mesmo a prorrogação da permissão prevista para 1977 e 1978. A empresa criava e ampliava linhas, de acordo com seus interesses. Nos anos de 1981 e 1982, no governo de Benedito Pereira do Lago, houve a renovação da permissão, mas sem uma concorrência pública e conseqüentemente a regularização de linhas criadas anteriormente.

No mandato de Virgílio Tiezzi Júnior (1985 a 1988), a prorrogação da permissão foi realizada mais uma vez sem grandes alterações. O prefeito Paulo Constantino teve um segundo mandato, de 1989 a 1992, constituindo-se o último período analisado pela autora citada, o qual foi marcado por conflitos entre a Prefeitura Municipal e a empresa que atuava no ramo dos transportes coletivos, já que esse empresário, Virgílio Tiezzi, demonstrou interesse em concorrer no setor, uma vez que já atuava no ramo de transporte coletivo. Ele tinha empresas de transporte intermunicipal e interestadual e também de

---

<sup>8</sup> Sobre a formação histórica de Presidente Prudente, ver ABREU, Dióres Santos. Formação histórica de uma cidade pioneira paulista: Presidente Prudente. Presidente Prudente: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Presidente Prudente, 1972.

transporte urbano nas cidades de Araçatuba, Franca, no Estado de São Paulo, e Campo Grande, no Estado de Mato Grosso do Sul (SPERANDIO, 1992).

Os empresários proprietários da Empresa de Transportes Brasília sempre atuaram visando a lucros. Criaram e suprimiram linhas quando julgaram necessário, as quais foram legalizadas no momento da renovação da permissão, em que houvesse a interferência do poder público, legítimo representante dos interesses dos usuários. Essa realidade começou a ser alterada a partir de 1993, quando o decreto de 1991 entrou em vigor, determinando a concorrência pública em igualdade de condições e a proibição da prorrogação da permissão dos serviços. Ficou expresso, também, que poderia/deveria operar mais de uma empresa na prestação desse serviço, por meio da setorização da cidade, dividindo entre elas as áreas a serem servidas (SPERANDIO, 1992).

Por meio das considerações feitas, é possível compreender que houve um monopólio, com relação à prestação de transporte coletivo em Presidente Prudente, o que foi de certa forma, apoiado pelo poder público durante a maior parte do tempo de atuação da empresa citada, legitimando as suas ações. Fica evidente que os usuários eram os mais prejudicados com essa omissão do poder público em propiciar melhores condições de deslocamento à população prudentina, ao permitir que a empresa administrasse o transporte coletivo de acordo com os seus interesses.

O transporte coletivo, na cidade de Presidente Prudente, foi gerenciado por essa empresa até o ano de 1993 e, a partir de 1994, passou a ser operado por duas empresas, a Transporte Coletivo Presidente Prudente (TCPP) e a *Pruden Express*, que permanecem até o momento como prestadoras do serviço. Segundo consta extra-oficialmente, as duas empresas são de propriedade do ex-prefeito, Paulo Constantino. Esse fato, se confirmado, evidencia que não houve mudanças com relação à manutenção do monopólio. As linhas de transporte coletivo somam, nas duas empresas, um total de 47, sendo que a TCPP opera em 27 linhas (dentre estas, 04 são com veículos adaptados a portadores de deficiência física) e a *Pruden Express* opera um total de 20 (destas, 03 são com veículos adaptados).

A frequência de ônibus (em termos de maior número de veículos e menor intervalo de tempo) é maior nas linhas que servem o centro e as suas imediações, enquanto há um maior intervalo de tempo entre os que circulam numa mesma linha, comparativamente àquelas que compreendem trajetos mais longos, entre áreas periféricas e centro da cidade, chegando até a 40 ou 50 minutos. Nos horários de pico, com maior demanda, os veículos estão sempre lotados, influenciando na qualidade do serviço prestado. O preço do

transporte é considerado alto para essa cidade de porte médio, sem contar que não há terminal de integração. Muitas pessoas não podem pagar R\$ 1,80 (um real e oitenta centavos), principalmente as de renda mais baixa, portanto, não é acessível a todos.

Com relação à estruturação do transporte público e do espaço urbano de Presidente Prudente, lembramos que a expansão cafeeira a que esteve associada a fundação da cidade, interferiu na implantação de suas vias de circulação, já que os veículos eram, em sua maior parte, individuais, como carros e charretes, sendo ausente uma visão urbanística que orientasse um plano urbano com vias mais largas que, mais tarde, pudessem ser mais apropriadas para o tráfego, em especial ao de ônibus (SPERANDIO, 1992).

Compõem a estrutura urbana<sup>9</sup> atual de Presidente Prudente uma área central e pericentral com ruas estreitas que dificultam o tráfego e, em contraposição, um grande número de loteamentos em áreas distantes, com a permanência de vazios urbanos intermediários, resultantes da especulação imobiliária, implicando na mobilidade e acessibilidade da população.

No que se refere ao uso das vias, na cidade, há uma concorrência entre ônibus que realizam o transporte coletivo e os veículos privados e individuais que, associados a uma estruturação viária não adequada, geram congestionamentos e uma menor fluidez nos horários de pico. Além disso, o alto custo desse meio de transporte faz com que diversas pessoas se desloquem a pé ou de bicicleta por grandes distâncias, o que se torna ainda mais difícil pela declividade do sítio urbano.

Além das características do sistema viário, não há também na cidade um sistema de transporte coletivo integrado que facilite a acessibilidade da população. Neste sentido, o poder público tem que atuar com o intuito de possibilitar uma melhor integração entre as diversas áreas da cidade, por meio do transporte público e oferecer melhores condições para a população de menor renda, que geralmente se encontra distante das áreas melhores servidas com equipamentos de uso coletivo, de comércio e serviços, etc. No caso de Presidente Prudente, os setores norte e leste abrigam um grande contingente populacional de baixa renda e, no setor sul, esse fato pouco ocorre, porque a ocupação é feita pelo segmento de maior poder aquisitivo.

---

<sup>9</sup> Ver SPOSITO, Eliseu Savério. Produção e apropriação da renda fundiária urbana em Presidente Prudente. São Paulo: USP, 1990 (Tese de Doutorado em Geografia) e SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. O chão em Presidente Prudente: a lógica de expansão territorial urbana. Rio Claro: IGCE/UNESP, 1983 (Mestrado em Geografia).

Apesar das diferenças de escala, de países, de contexto histórico, das camadas sociais, do número de habitantes, etc, as cidades capitalistas estão cada vez mais se estruturando para o uso do automóvel em contraposição ao transporte coletivo, que tem seu custo cada vez mais alto e, com isso, a diferenciação socioespacial amplia-se em função das dificuldades de acessibilidade, como já dito, principalmente para os segmentos de menor poder aquisitivo. Assim, entendemos que a análise da mobilidade é fator primordial para a compreensão de como ocorre o direito à cidade.

A princípio, é mister e necessária uma inter-relação entre planejamento urbano, ordenação dos meios de transportes públicos e circulação dos transportes privados, de modo que as pessoas que residem em áreas mais afastadas não sejam tão prejudicadas em seus direitos de ir e vir nas cidades, que estão cada vez mais caracterizadas pela diferenciação socioespacial. Faz-se necessária a ação conjunta dos agentes envolvidos nessas questões: o poder público, o poder privado e a população.

A seguir a análise se dará entendendo a cidade como lócus do automóvel privado e individual, que cada vez mais se beneficia dos espaços urbanos em contraposição ao transporte público e coletivo.

## **1.2- A cidade do automóvel**

A predominância do automóvel no espaço urbano é destacada a seguir por ser este, considerado um meio de deslocamento flexível e mais veloz em comparação às condições de transporte coletivo. O fato traz graves implicações, já que há uma disputa pelos espaços de circulação, por esse meio de transporte, gerando congestionamentos, aumento da poluição, necessidades de novas áreas para estacionamento e o uso bastante diferenciado, já que muitos o utilizam individualmente, enquanto o transporte coletivo pode atender a um número mais significativo de pessoas.

A maioria das idéias que se seguem estão baseadas em referências bibliográficas européias, mas elas retratam o que acontece em outras realidades sobre a influência do automóvel no espaço urbano. Barcelona será novamente citada, mas não realizamos uma análise sobre a realidade brasileira ou prudentina, pois o objetivo aqui é fazer a apresentação das idéias que justificam o item, ou seja, a cidade como lócus do automóvel

para, posteriormente, abordamos os deslocamentos e os meios de transporte utilizados por nossos entrevistados.

Tras la II Guerra Mundial el paradigma de ciudad industrial está completamente afianzado en los países desarrollados, potenciado desde diversos terrenos: en el económico, por la evolución del modo de producción industrial hacia procesos fordistas; en el transporte, por la consolidación del transporte privado como medio de transporte hegemónico, y en el terreno del pensamiento urbano, con la puesta en práctica de las ideas del pensamiento funcionalista en la planificación urbanística de las ciudades (GUERRERO, 2003, p. 14).

Na Espanha, o automóvel foi sendo cada vez mais utilizado e, nos anos de 1960, teve seu uso ainda mais elevado em função da diminuição dos custos de fabricação e pelo fato de propiciar flexibilidade, privacidade e velocidade. Em outras palavras, pôde-se verificar que ocorreu, de fato, um aumento na mobilidade, multiplicando a intensidade e o número de fluxos obrigatórios dos indivíduos nos espaços urbanos (GUERREIRO, 2003).

Como já citado, a renda é determinante para a escolha do tipo de transporte a ser utilizado, sendo que os segmentos de menor poder aquisitivo levarão sempre em conta esses custos no seu orçamento mensal, enquanto os de maior poder aquisitivo podem optar pela comodidade e flexibilidade dos meios de circulação privados e individuais.

Nesse sentido, a cidade vai sendo cada vez mais lócus da circulação realizada por meios de transporte privados e individuais que competem nas vias com os meios de transporte coletivo, sendo progressivamente adaptada para o uso daqueles em detrimento deste. É necessário propiciar o uso coletivo dos espaços urbanos e, com isso, possibilitar uma circulação mais fluida, melhorando o tráfego, os congestionamentos e a qualidade do ar (por meio da diminuição da quantidade de monóxido de carbono emitido), privilegiando-se, inclusive, os pedestres.

Para isso é importante que haja a implementação de medidas que regulem o uso do solo urbano e promovam a acessibilidade dos cidadãos à cidade enquanto conjunto. Além disso, é preciso atrair os usuários para a utilização do transporte coletivo. Para Guerrero a “[...] medida más efectiva para cambiar la tendencia de incremento de uso del automóvil el ahorro en los tiempos de viaje de los transportes públicos” (2003, p. 38).

Em função dos problemas no oferecimento de transporte público, é preciso considerar a oferta e a demanda, de modo que haja uma eficácia, uma melhoria, para que de fato os usuários sejam contemplados com um meio de deslocamento eficiente.

Dado que la demanda no es constante a lo largo del tiempo, sino que tiene puntas, si se quiere evitar la congestión, la capacidad del sistema tiene que

adecuarse al máximo de la demanda. Este es el panorama que tenemos que contemplar: los mínimos de capacidad tienen que ser suficientes para absorber el máximo de demanda. El problema sería trivial si las diferencias entre máximos y mínimos de capacidad de oferta y entre las de demanda fueran insignificantes; el problema es grave porque ocurre todo lo contrario. La consecuencia es una infraestructura infrautilizada durante 16 horas al día, acompañada de una deficiencia de capacidad durante 8 horas diarias que representan los máximos de demanda. Es decir, congestión acompañada de una utilización antieconómica de la infraestructura (LORCA, 1971, p. 28).

Essa situação é observada em muitas cidades, com veículos de transporte coletivo super lotados nos horários de maior utilização, quando deveria haver uma maior oferta que atendesse essa demanda. Por outro lado, nestes mesmos períodos do dia observa-se o maior número de carros nas vias, sendo que a maior parte deles tem apenas um passageiro. Assim, há o transporte individual e privado ocupando a maior parte das áreas das vias, mas com uma densidade baixa, quando se verifica a relação veículos x número de passageiros transportados por automóveis, ocorrendo o contrário, no que concerne ao transporte coletivo.

As longas distâncias percorridas em transporte público podem tornar-se ainda mais extensas diante do tempo de espera, do tempo de viagem, da qualidade do serviço oferecido, influenciando, muitas vezes, na escolha pelo automóvel individual.

Os segmentos que possuem veículo próprio utilizam constantemente esse meio para os deslocamentos em funções das suas atividades, mesmo que elas se encontrem a curtas distâncias de sua residência. Esses segmentos podem residir em áreas mais centrais, como também nas áreas de expansão urbana mais recentes, caracterizadas pelos loteamentos fechados, que se encontram geralmente afastados da malha compacta sendo que, nesse caso, a escolha da área de residência leva em consideração a facilidade de deslocamentos por meio do transporte próprio.

A escolha do automóvel, por parte de quem tem possibilidade de escolher, decorre de uma avaliação racional de suas necessidades de deslocamento, frente aos condicionantes econômicos e de tempo, e frente ao desempenho relativo das tecnologias de transporte disponíveis. Neste sentido, a visão do automóvel como símbolo de status é superficial: a sua escolha não decorre de um “desejo natural” das pessoas, mas da percepção de que ele constitui um meio essencial para a reprodução das classes médias criadas pela modernização capitalista [...] (VASCONCELLOS, 2001, p. 38).

Para o caso de Barcelona, Guerrero (2003) ressalta que esse fato provoca uma elevada externalidade, com a saída de setores da população de rendas altas da área central para áreas mais afastadas e com menos densidade, dependendo do automóvel para esses



deslocamentos. Segundo ele, isto gera custos para o meio ambiente, à medida que se prioriza o transporte privado e o poder público tem que investir constantemente no sistema viário, que muitas vezes não é utilizado de forma coletiva, mas apropriado seletivamente por segmentos da sociedade.

El automovilista urbano sólo paga una parte del coste de la infraestructura con los impuestos. Sin embargo, hasta ahora no se ha resuelto el problema de establecer un sistema discriminatorio por la utilización de la infraestructura urbana en horas de punta (LORCA, 1971, p. 23).

Como solução para os problemas de trânsito e circulação, Lorca (1971) sugere que haja uma segregação de tráfegos, separando os diferentes tipos, evitando a interação entre eles e o congestionamento. O tráfego pode ser segregado de acordo com a distância da viagem, por meio de rondas ou cinturões se o destino for mais exterior ao núcleo central, segregar o tráfego dos pedestres por meio de vias elevadas, segregação de corredores viários para transporte público e a segregação dos horários de abastecimento de mercadorias nos estabelecimentos centrais. Essas sugestões poderiam ser implementadas para as diferentes realidades urbanas, tendo em vista a melhor mobilidade e acessibilidade da população.

Lorca (1971) ainda ressalta que, do ponto de vista individual, o automóvel é o meio de transporte mais caro e se forem agregados os custos sociais, esse meio torna-se ainda mais oneroso. Ele afirma que não quer defender, com isso, que o automóvel deva desaparecer, mas que para evitar males maiores é necessário:

[...] robustecer el sistema de transportes colectivos en la ciudad y racionalizar el sistema de precios para que tengan éstos algo que ver con los costes de los diferentes servicios y así construir las bases que hagan posible una elección lógica por parte del individuo del medio de transporte utilizado ( p. 23-24).

A cidade cada vez mais está sendo reestruturada, levando-se em conta a circulação que tem aumentado bastante. Parte desses fluxos é constituída por transporte privado, ocorrendo a apropriação desigual dos espaços da cidade por alguns segmentos que se beneficiam desse meio. Em função do automóvel a cidade é sempre modificada, como destaca Fábregas (1971):

Desde el trazado de sus calles hasta las señales reguladoras del tráfico. Desde la mentalidad de sus ciudadanos hasta los “slogans” publicitarios. Desde la mano de obra empleada en la industria automovilística hasta los agentes de la

autoridad, pasando por los programas de actuación pública, están impregnados, condicionados y colocados a servicio del automóvil (p. 37).

Que a cidade está estruturada em função do automóvel, isso é fato, mas devemos ampliar nossas considerações, levando em conta o papel de agentes que promovem esse espaço para a utilização desse meio em contraposição ao uso pelo transporte coletivo público. “¿Quién crea los automóviles?, ¿quién utiliza los automóviles? y ¿quién construye la infraestructura del transporte?” (FÁBREGAS, 1971, p. 38).

Essas questões precisam permear as discussões sobre a influência do automóvel no espaço urbano, já que não é simplesmente um mero aumento do número de veículos privados, mas toda uma lógica que permeia a estruturação e reestruturação desse espaço que serve ao automóvel, que segrega os segmentos da população, que propicia a concentração de uso das infra-estruturas e equipamentos coletivos, ou seja, há que se demonstrar o papel dos agentes envolvidos na produção e apropriação dos espaços da cidade capitalista.

Fábregas (1971) salienta, considerando indicativos que para ele são fortes argumentos para se defender o uso do meio de transporte coletivo, que uma pessoa que viaja neste tipo de transporte ocupa uma sétima parte do espaço que ocupa a pessoa que viaja em automóvel, e uma pessoa que viaja em motocicleta ocupa a quinta parte do espaço que ocupa a pessoa que se desloca por automóvel.

Circulando en autobuses se reduciría el espacio necesario a una séptima parte. Circulando en autobuses se reduciría el problema de los aparcamientos, de los embotellamientos, de la contaminación, etc. Circulando en motocicletas se reduce el espacio necesario destinado a tráfico en una quinta parte. [...] los responsables de la gestión pública en Barcelona se empeñan en la construcción de aparcamientos subterráneos que aplazan, pero no solucionan el problema, en las tentativas de diseñar un conjunto de vías rápidas a base de cambiar constantemente las direcciones y los sentidos de marcha y atravesar la ciudad longitudinalmente por autovías que además de romper y dividir el barrio, constituyen un peligro y molestia para los transeúntes (p. 47).

Ainda de acordo com o autor, no que diz respeito à realidade europeia, especificamente a espanhola, os investimentos em infra-estrutura pública para o uso do automóvel beneficiam somente 15% das famílias. No caso de Barcelona, o que se obtinha com a cobrança para a circulação, não cobria os custos com manutenção e conservação das infra-estruturas. “Nuevamente aparece la desproporción entre los que contribuyen y los poseedores de automóvil privado al Municipio y el enorme gasto público que se realiza éste para aquéllos” (p. 49-50).

A solução proposta por Fábregas (1971), para a realidade europeia, assim como a solução apontada por outros autores para outras realidades é a mesma, ou seja “*La colectivización de los transportes. Sin embargo, esto es imposible mientras la clase dirigente se mueva sobre cuatro ruedas*” (p. 51).

É preciso uma conciliação e efetividade de políticas de transporte e urbanas para promover a mobilidade e a acessibilidade para/na cidade, de modo que se priorize a circulação do transporte público e coletivo, possibilitando a oferta de acordo com a demanda em contraposição à presença massiva dos automóveis, principalmente nas áreas de concentração de equipamentos coletivos.

É fundamental permitir-se o acesso dos segmentos de menor poder aquisitivo, que em sua maioria necessitam do transporte coletivo para se deslocar, à cidade. Estes se encontram cada mais segregados, não conseguindo realizar todos os deslocamentos que gostariam, enquanto os segmentos de maior poder aquisitivo e possuidores do veículo próprio não têm sua mobilidade prejudicada.

Os segmentos de menor poder aquisitivo já se encontram, em grande parte, distantes das áreas abastecidas e melhores equipadas das cidades e precisam, pelo menos, chegar até elas sem maiores prejuízos e dificuldades.

Lorca (1971) aponta que as moradias para esses segmentos estão:

[...] más alejadas de los centros de trabajo y son utilizadas por la parte de población con rentas económicas más bajas y matrimonios más jóvenes. Esta circunstancia hace que la mayor carga de costes de los transportes urbanos tenga que ser soportada por este sector de la población. Otro hecho que expresa la situación de esta población es que es el sector que va a tener que utilizar con más frecuencia el transporte público por carecer del privado, y si la calidad de éste se deteriora, sus oportunidades de acceso a las distintas partes de la ciudad disminuirán y, consiguientemente, lo harán sus oportunidades de trabajo, entretenimiento y de compras. La ciudad está quitando la movilidad a quien más la necesita (p. 32).

Portanto, os que mais necessitam dos deslocamentos não são atendidos como deveriam, restringindo a acessibilidade desses segmentos à cidade e aos bens e equipamentos de uso coletivo nela concentrados. Muitas vezes as estruturas produzidas socialmente não são utilizadas pelo simples fato de se encontrarem distantes do local de moradia de grande parte dos cidadãos e pelo fato de se ter que pagar caro para se chegar até elas, restringindo os deslocamentos para a realização de atividades como o trabalho e ensino. O possuidor do transporte privado pode encurtar as distâncias, aumentar o tempo disponível, enquanto os usuários do transporte coletivo têm um dispêndio maior de tempo,

em função das distâncias e da seletividade resultante do fato de que os espaços da cidade cada vez mais são os espaços para a circulação do automóvel.

Apresentamos, a seguir, os deslocamentos e os meios de transporte utilizados pelas pessoas entrevistadas, procurando entender a mobilidade destas no espaço urbano de Presidente Prudente.

### **1.3- Os deslocamentos e os meios de transporte utilizados**

Necessitamos, constantemente, nos deslocarmos para a reprodução. Tanto as atividades a se desenvolverem, como os deslocamentos dependerão de fatores, especialmente econômicos e espaciais, que podem restringir ou possibilitar a diversidade e a intensidade dos mesmos.

Dessa forma, consideramos as reflexões que alguns autores estabelecem a partir da realidade européia, mas que se aplicam a outras realidades, para focar em seguida o deslocamento dos nossos entrevistados, bem como os meios utilizados por esses para realizarem suas diferentes atividades no espaço urbano.

Os segmentos de menor renda, muitas vezes por falta de mobilidade que gera baixo grau de acessibilidade, não se movem pela cidade, desconhecendo muitas parcelas de seu território e não tendo oportunidade de apreendê-la como totalidade.

Los desplazamientos cotidianos, en relación con el trabajo y el ocio, constituyen un rasgo indiscutido de la vida actual, y el hombre moderno se desplaza más que ninguno de sus predecesores, no sólo en ámbitos comerciales, sino también en intercambio de ideas. La evidencia más patente de este hecho la encontramos en nuestras grandes ciudades que son puntos clave de industria, comercio y administración. Y es objetivo primordial de las autoridades municipales asegurar que las ruedas continúen girando: cualquier obstrucción aporta cierto grado de desorganización y su subsiguiente pérdida de eficacia (MACGREGOR, 1974, p. 437).

O mesmo autor ressalta, ainda, que as cidades, lócus de diversos deslocamentos, exercem influências para além de seus limites espaciais, e esse fato está relacionado com as facilidades de transporte para os deslocamentos que se realizam.

Macgregor (1974) retrata, por meio de um estudo de caso, os deslocamentos cotidianos em Edimburgo. Ele inicia seu estudo ressaltando que, na Grã-Bretanha, ocorreu um despovoamento dessa comarca e a cidade se tornou inóspita com as restrições dos muros, o tráfego e os acidentes nas rodovias, havendo com isso, perda do sentido

comunitário. Em razão desses resultados, ele apresenta alguns questionamentos sobre a possibilidade de reorganizar a expansão suburbana para frear os deslocamentos locais e diminuir o congestionamento no tráfego da cidade, por meio da criação de assentamentos de identidades próprias, exteriores à cidade. Nesse caso, as autoridades de administração e planejamento urbano teriam que melhorar a acessibilidade à mesma.

Guerrero (2003) salienta que a organização territorial é regida por cinco grandes princípios, o da interação espacial, o da aglomeração, o da acessibilidade, o da hierarquia e o da competitividade. Dentre esses, o da interação espacial estaria diretamente associado aos deslocamentos e à mobilidade no interior das cidades. No que se refere à questão da especialização funcional de algumas delas, nas áreas metropolitanas, tendo em vista os custos com moradia, seria preciso implementar as políticas de transporte para favorecer esses deslocamentos, básicos para o exercício da função trabalho. Sobre Barcelona, ele ressalta que:

En la aglomeración central encontramos grandes variaciones entre municipios, así tenemos municipios especializados en residencia como Badalona, Hospitalet y especialmente Santa Coloma de Gramenet, frente la creciente especialización en trabajo de Barcelona (GUERRERO, 2003, p. 57).

Há, portanto, os deslocamentos cotidianos desses municípios da área metropolitana para a cidade de Barcelona, onde muitas pessoas trabalham, necessitando, por isso, de condições favoráveis à mobilidade, ampliando o grau de acessibilidade para essas áreas. O autor adverte que há uma relação entre o aumento no consumo de energia para a mobilidade por meio de transportes, diante do tipo de urbanização das cidades, sendo que as mais compactas possibilitam a redução desse consumo. Considera também que os aspectos sociais, econômicos, as políticas urbanísticas e as características físicas da cidade são fundamentais para a maior ou menor mobilidade.

[...] podemos indicar que las variables que afectan al coste colectivo de *commuting* son susceptibles de actuación política: tanto política sobre usos del suelo, como em política de formación educativa, o como en potenciación de desarrollo local; y que, por tanto, la tendencia al aumento de la externalidad generada por la movilidad puede ser controlada tanto de manera directa ofreciendo una red efectiva e integrada de transportes como de manera indirecta incidiendo en las políticas [...] (GUERRERO, 2003, p. 63-64).

Essas variáveis destacadas pelo autor, com relação à realidade espanhola, podem e são consideradas, pelos agentes urbanos, como o poder público (que elabora a legislação e as políticas de planejamentos) e os atores econômicos (que influenciam as decisões de

acordo com os seus interesses, não prevalecendo os interesses coletivos, pelos quais o poder público deveria zelar). Podemos entender que essa situação também se estabelece em outras realidades como, por exemplo, em Presidente Prudente, que possui um tecido urbano bastante diferenciado, com um grande número de vazios, que provoca uma expansão urbana para além da área compacta, aumentando a especulação imobiliária e influenciando na estruturação da periferia pobre, que é carente de infra-estruturas adequadas que permitam melhores condições de vida e acessibilidade. Aqui, não há o entrelaçamento entre a política urbana e a de transportes públicos, fato que pode propiciar melhores condições de deslocamento e mobilidade para a população, predominando a estruturação viária para os automóveis particulares e individuais, dificultando o acesso à cidade, agravado pelo aumento dos custos com os meios de locomoção públicos.

É preciso considerar que os deslocamentos:

[...] são determinados por fatores sociais, políticos e econômicos que variam no tempo e no espaço, de acordo com as classes sociais, regiões e países. Por exemplo, o nível e a diversidade do consumo de um habitante de classe média europeu são muito diferentes do que eram no início do século e são diferentes também dos atuais padrões de consumo de um habitante da África rural ou Brasil urbano. Conseqüentemente, as suas necessidades de transporte também são muito diferentes, e estão diretamente ligadas às condições específicas de cada local (VASCONCELLOS, 2001, p. 37).

Para Vasconcellos (2001), os deslocamentos são condicionados pela ação dos indivíduos, mas também são influenciados por características familiares, como renda, escolaridade, idade e relações de gênero. Nesse sentido, o autor ressalta que, em um domicílio mononuclear, as pessoas mais jovens ou idosas estão sempre dependentes das necessidades dos adultos que trabalham (questão da idade), as inativas de acordo com as necessidades dos ativos (questão econômica) e as do sexo feminino conformam-se às necessidades das pessoas do sexo masculino (questão de gênero).

Observamos, com relação aos deslocamentos realizados pelos entrevistados em Presidente Prudente, que os moradores das áreas distantes (Mapa 1), da periferia mais empobrecida, como as do Jardim Morada do Sol, do Jardim Humberto Salvador, do Conjunto Habitacional Brasil Novo, com menor renda, deveriam ter a possibilidade de se deslocarem, por meio de transporte coletivo, para a realização das suas atividades, fato este que não ocorre.

Dentre eles, a trabalhadora Rosa, residente no Conjunto Habitacional Brasil Novo, utiliza o transporte coletivo diariamente para ir trabalhar e, esporadicamente, para ir à casa

de um familiar ou a alguma área de lazer pública, não realizando estes últimos percursos freqüentemente, em virtude dos custos.

No Jardim Morada do Sol reside a dona-de-casa Irailda que, em função da baixa renda e pequeno grau de mobilidade, não tem acesso ao conjunto da cidade de Presidente Prudente. A jovem estudante Ieide, que também reside nessa mesma área, usa esse meio de deslocamento diariamente para trabalhar, tendo que servir-se de duas linhas para ir ao local de trabalho e duas para voltar à sua residência, o que aumenta seus gastos e não permite que ela utilize esse transporte para outras atividades, dificultando, por exemplo, o seu acesso à educação formal, já que não há a oferta de escolas na área de sua residência. O Senhor Olegário, desempregado, residente nesse bairro, utiliza a sua bicicleta para se deslocar para as diferentes partes da cidade por não possuir recursos suficientes para o pagamento do transporte coletivo, fator que restringe o desenvolvimento de outras atividades e de freqüência à áreas de lazer públicas, como por exemplo, o Parque do Povo.

Os outros dois entrevistados da periferia pobre, apresentados a seguir, não utilizam freqüentemente o transporte coletivo.

O idoso<sup>10</sup>, Senhor Francisco, residente no Parque José Rota, quase não utiliza o transporte público<sup>11</sup>, realizando os trajetos a pé ou por meio de caronas de amigos.

A portadora de deficiência física Zilá, residente no Jardim Humberto Salvador, não usa esse tipo de transporte principalmente pelo fato de não existir uma linha com ônibus adaptado<sup>12</sup> para os portadores dessa deficiência, que realize o trajeto entre o local de sua moradia e o de seu trabalho. Ela também não pode usufruir do serviço em função dos ônibus, que fazem o percurso entre a sua residência e outras áreas da cidade às quais ela deseja ir, não possuem este tipo de adaptação. É servida, somente pelo ônibus convencional o que dificulta o seu acesso à cidade por meio do transporte público. Dessa forma, além de ser um meio considerado caro por ela, não há condições estruturais nos ônibus que circulam por essa área que permitam seu deslocamento, sendo ainda mais

---

<sup>10</sup> De acordo com a Lei Nº 10.741 de 1º de Outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso é considerado idosa pessoa com idade igual ou superior a 60 anos.

<sup>11</sup> Apesar de poder se deslocar por transporte público sem pagá-lo, por ser idoso, ele disse que não se sente à vontade, sentindo-se constrangido pelas condições em que eles são transportados, devendo ficar restritos aos poucos assentos da frente (antes da catraca), muitas vezes sentindo que atrapalham a entrada de outros passageiros.

<sup>12</sup> É o ônibus que possui uma estrutura, com uma base que é retrátil, a qual é rebaixada até o nível da calçada, sob a qual o cadeirante se posiciona, e então o motorista do veículo coloca a trava de segurança e essa base é suspensa até o interior do ônibus. No interior do mesmo há também um espaço reservado para os cadeirantes permanecerem.

restrito o seu direito de ir e vir pois, na maioria das vezes, ela tem que ser conduzida em sua própria cadeira, enfrentando os declives e aclives do sítio urbano.

Para o conjunto de entrevistados que compõe a periferia pobre e distante, podemos afirmar que a renda baixa e o alto custo do transporte coletivo não possibilitam a acessibilidade à cidade, mantendo-os segregados socioespacialmente<sup>13</sup>.

Ao retratarmos as áreas mais próximas ao centro da cidade, no entanto, percebemos a diferença no padrão de acessibilidade de alguns entrevistados que residem nessas áreas.

A mulher trabalhadora, Dona Antônia, utiliza diariamente o transporte coletivo para trabalhar, não sendo prejudicada pelo fato da oferta desse serviço ser mais freqüente nessa área e também por realizar percursos a pé em função da proximidade em que se encontra.

Um fato interessante, que destoia dos observados em relação aos demais entrevistados residentes na área central e pericentral, refere-se à dona-de-casa Vilma que, como a dona-de-casa residente na periferia pobre Irailda, possui um baixo grau de mobilidade, mesmo residindo em área de fácil deslocamento para outras partes da cidade. Essa quase imobilidade deve-se ao fato de que seu poder aquisitivo não propicia o desenvolvimento de atividades que estejam além das imediações de sua residência, como o contato com a vizinhança, familiares, deslocamento para levar os filhos à escola e creche nas proximidades, que é também o local onde realiza o consumo de bens e serviços necessários à sua subsistência. Para Vilma, a mobilidade está relacionada com esse tipo de consumo e, segundo ela, sua renda não permite que se desloque tanto em direção a outras áreas da cidade. Já Irailda ressalta que se residisse mais próximo das áreas centrais teria uma mobilidade maior, mesmo que fosse somente para olhar e não consumir bens.

O estudante Márcio desloca-se diariamente para trabalhar e estudar por meio de transporte coletivo, não tendo grandes dificuldades, como a estudante da periferia pobre, pois reside mais próximo da área central onde a freqüência desse meio de transporte é maior, além de poder realizar percursos a pé para as atividades de lazer.

A desempregada Maria de Fátima, por residir em uma área de fácil acessibilidade, realiza os percursos a pé, não necessitando pagar o transporte coletivo, já que a sua situação socioeconômica não possibilita custear esse meio de deslocamento.

O idoso, Senhor Afonso desloca-se muito a pé, em razão da atividade que desenvolve para complementar sua renda. Vende bilhetes de loteria, e para ele, se não fosse a possibilidade de ir e vir a pé, propiciada pela área em que reside, não poderia trabalhar

---

<sup>13</sup> Esse conceito será discutido no capítulo três.



com essa atividade, pois assim como o Senhor Francisco, ele não utiliza o transporte coletivo, mesmo que para ele seja gratuito, em razão das mesmas justificativas que esse outro senhor também apresentou.

O portador de deficiência física Paulo tem uma mobilidade reduzida, pelo fato de não conseguir deslocar-se sozinho, o que o faz dependente de um familiar. É também o que ocorre com a portadora dessa deficiência, Zilá, já citada anteriormente. A diferença entre eles está no meio de deslocamento utilizado. Ele sempre é conduzido por amigos em veículos particulares ou por meio de transporte público, como ambulâncias ou peruas da Prefeitura Municipal, para a realização das atividades esportivas e atendimento médico. Assim, tem mais acessibilidade que ela, podendo realizar atividades esportivas e de lazer, enquanto ela realiza os seus deslocamentos prioritariamente para trabalhar. Na verdade, entendemos que o que os diferencia não é a situação socioeconômica, mas a situação espacial em que se encontram, bem como o fato dele ser contemplado por uma política pública que oferece transporte coletivo para os portadores de deficiência realizarem alguns deslocamentos e atividades, como para a prática de esportes. Paulo é autônomo e realiza sua função profissional na sua casa, enquanto Zilá tem que cumprir horários em um local de trabalho público, fato que não permite a ela uma flexibilidade para realização de outras atividades. O deslocamento principal é para trabalhar, e para isso, não é contemplada por uma política pública.

Quando o deslocamento é feito por meio de veículos privados, a mobilidade é maior e a acessibilidade se efetiva. Os entrevistados motorizados, com renda mais elevada e residentes em área central ou próxima a ela, ou ainda, em loteamentos fechados, permitiram-nos verificar que a condição socioeconômica aliada ao fácil deslocamento por meio de veículo próprio possibilita a realização de um número maior de atividades e uma maior acessibilidade à cidade.

No caso da mulher trabalhadora, Eliane, a mobilidade e a realização de diferentes atividades é bem semelhante à da dona-de-casa Vera, justamente pelo maior poder aquisitivo e pela utilização de veículo próprio. Ambas residem em loteamentos fechados.

Essa a dona-de-casa, ao contrário das duas outras donas de casa (Irailda, da periferia pobre, e Vilma da área próxima ao centro), tem uma grande mobilidade para a realização de diversas atividades do seu dia-a-dia, propiciada pelo transporte privado e por sua condição socioeconômica.

A estudante Zumira que compõe esse grupo, apesar de ter um dia-a-dia bastante preenchido com atividades da sua profissão e com o seu estudo, desloca-se facilmente, não tendo grandes dificuldades para ir e vir. Na fase de realização de estágios exigidos pelo curso que está fazendo, tem uma agenda bastante cheia e, para poder realizar todas as suas atividades tem sido fundamental o fato de possuir um meio de deslocamento próprio, o que facilita seu ir e vir com agilidade.

Entrevistamos um desempregado, Eduardo, que reside em um condomínio fechado, possui veículo próprio e que também desloca-se facilmente, basicamente para estudar e consumir bens e serviços, já que outras atividades não são realizadas, em razão de sua situação econômica no momento.

O idoso, Senhor Lourival, possui uma boa condição socioeconômica e um veículo próprio para realizar algumas atividades, que segundo ele, são suficientes. Não realiza uma grande mobilidade frequentemente, mas também não pode ser caracterizado por uma simples imobilidade. Assim, essa menor mobilidade é decorrência de sua idade e das demandas e interesses que ele julga serem necessários satisfazer nessa fase da vida.

Uma outra diferença é notável entre o portador de deficiência física desse grupo, Manoel, pois mesmo com poder aquisitivo não tão mais elevado que o dos outros dois portadores de deficiência física (Zilá, da periferia pobre, e Paulo, da área próxima ao centro), por possuir um veículo próprio adaptado, possui também maior mobilidade, não dependendo de alguém para conduzir sua cadeira. Essa condição possibilita que ele trabalhe e desfrute de atividades esportivas e de lazer, tendo uma boa acessibilidade.

No que diz respeito às entrevistadas que residem em cidades vizinhas à Presidente Prudente, destacamos que a entrevistada Rose, residente em Pirapozinho, que se desloca diariamente por meio de transporte público para Presidente Prudente para trabalhar, também tem um fácil acesso a essa cidade quando precisa de bens e serviços que não encontra na sua. Não há problema em residir lá, pois o tempo necessário para o deslocamento entre essas cidades é também menor que entre alguns dos bairros de Presidente Prudente. Além disso, essa entrevistada possui uma grande mobilidade em Presidente Prudente, freqüentando-a constantemente para a realização de atividades de lazer e visitas familiares, utilizando o transporte coletivo e o serviço de moto-táxi.

A estudante Celina residente em Álvares Machado, desloca-se diariamente por meio de transporte coletivo para estudar, realizando basicamente apenas esse trajeto e algumas vezes um percurso até o centro ou ao *shopping* da cidade para consumir algum bem. Ela

não possui uma mobilidade no interior da cidade, mas possui uma mobilidade interurbana, já que o deslocamento que realiza entre a cidade de sua residência e o local de estudos é mais rápido que no espaço interno de Presidente Prudente. Segundo ela há boas condições para residir em uma cidade pequena e, quando necessita, desloca-se facilmente para a cidade maior.

Já a entrevistada residente em Regente Feijó, Dona Marta, que se desloca algumas vezes para Presidente Prudente por meio de veículo próprio, poderia ter uma mobilidade maior, mas não tem, já que vem à cidade para ir a pontos específicos, sendo que seus deslocamentos são maiores e mais frequentes na cidade de origem, onde ela também, como as demais, realiza a maioria do consumo de bens e serviços.

Para esse grupo constituído por residentes em cidades vizinhas, a mobilidade e a acessibilidade que se estabelecem realizam-se na escala interurbana, salientando que as distâncias entre essas cidades e Presidente Prudente é relativamente pequena<sup>14</sup>, sendo os deslocamentos realizados em tempo menor comparativamente ao necessário entre algumas áreas da cidade.

Os deslocamentos cotidianos da maioria da população são para o exercício do trabalho e dependendo do tamanho da cidade e da diferenciação socioespacial existente, seus cidadãos têm suas mobilidades afetadas já que, para as grandes distâncias, é necessária a utilização de transporte público que, na maioria dos casos é insuficiente e caro, restringindo o uso.

Os segmentos de menor poder aquisitivo e que residem nas áreas mais distantes procuram outras alternativas, como o uso da bicicleta, a caminhada, ou até mesmo o pedido de carona aos que possuem veículo próprio para que possam deslocar-se para o trabalho e para pagamento de contas e algum consumo esporádico, em áreas centrais, quando isso é possível. Em outros casos, a imobilidade pode predominar se não houver uma atividade obrigatória a cumprir como o trabalho. Assim, nestas condições, outras atividades podem, até mesmo, deixarem de ser realizadas, como estudar, frequentar parques e praças públicas ou simplesmente circular pelos espaços da cidade. Para muitos, utilizar-se do espaço urbano e por ele circular está relacionado com o consumo de bens e serviços, ainda que sejam também importantes os tipos de circulação relativos à vida urbana, em seu sentido

---

<sup>14</sup> As distâncias aproximadas entre Presidente Prudente e Pirapozinho são 19 km, e entre aquela e Álvares Machado são 12 Km, e em relação a Regente Feijó são de 15 km.

mais amplo, ou seja, aqueles que propiciam a apropriação do espaço urbano, para a vida social e política.

Diante das considerações realizadas, apresentamos, a seguir, uma análise sobre a mobilidade dos entrevistados, com intuito de avaliar se ela é facilitada ou dificultada.

#### **1.4- Mobilidade e acessibilidade: para todos?**

Abordamos, em nossa análise, a importância de uma mobilidade que seja eficaz e permita a ocorrência da acessibilidade. Essa acessibilidade deve estar associada à estruturação urbana que se estabelece em diferentes contextos para que, assim, haja de fato a possibilidade de exercício do direito à cidade.

Será que todos os cidadãos possuem uma mobilidade que lhes permita a acessibilidade?

[...] ¿Cuáles son los beneficios que podría ofrecer la movilidad al ser urbano? Veamos algunos de los más importantes:

a)La movilidad aumenta las posibilidades de trabajo; la gran ciudad, con sus economías de aglomeración, ofrece al individuo una amplia gama de trabajos, la movilidad del individuo dentro de la ciudad ofrece la posibilidad de elegir entre éstas la más adecuada a sus deseos y aptitudes.

b)La movilidad va a dar más oportunidades de acceso a los lugares de entretenimiento.

c)Uno de los beneficios más importantes de la movilidad es el aumento del tiempo disponible: tiempo-trabajo y tiempo-ocio. Las ventajas del aumento del tiempo son claras, disminución de costes, aumento de producción, etc.

d)Aumento del espacio disponible es otra de las ventajas, espacio-trabajo, espacio-entretenimiento, espacio-escuela, etc. La movilidad da la oportunidad de poder utilizar toda esa serie de espacios (LORCA, 1971, p. 18).

De acordo com os apontamentos destacados, podemos avaliar a importância da mobilidade para o funcionamento do sistema urbano, bem como para a reprodução social, uma vez que os indivíduos necessitam realizar constantes deslocamentos para satisfazer necessidades referentes a essa reprodução. Sabemos, porém, que a efetivação dessa mobilidade nem sempre acontece de forma simples e adequada, estando relacionada com inúmeras determinações políticas, sociais e econômicas.

No lado prático, o processo de reprodução requer mobilidade física para realizar as atividades. Ele também implica a disponibilidade de meios de transporte, seja os meios não-motorizados e pessoais (a pé, de bicicleta), seja os meios motorizados, públicos ou privados. Finalmente, implica a ligação física e temporal adequada entre os meios de transporte e os destinos desejados. Portanto, o processo de reprodução é uma combinação entre meios pessoais, o

sistema de circulação e os destinos desejados. Isso requer uma melhor compreensão das diferenças entre uma visão simplista da mobilidade pessoal e uma visão mais abrangente da acessibilidade (VASCONCELLOS, 2001, p. 40).

A mobilidade como um fim a ser obtido por um meio de transporte, varia de acordo com o meio em que ela é realizada. Em alguns casos e situações podemos nos movimentar, movermo-nos pelo espaço urbano a pé, para realizar algumas atividades. À medida que a extensão territorial desse espaço se amplia e parte dos equipamentos coletivos ainda permanece centralizada, faz-se necessário o deslocamento por meio de transporte motorizado. Esses meios podem ser públicos e coletivos ou privados e individuais, de acordo com a renda dos usuários, sendo que a oferta, qualidade, eficiência e o tempo de deslocamento entre eles serão bastante diferenciados, implicando em menor grau de acessibilidade dos que dependem do transporte coletivo.

Nesse sentido, nem sempre a mobilidade possibilita a acessibilidade. Para que a equiparação entre mobilidade e acessibilidade ocorra, é necessária uma adequada política de transportes atrelada ao planejamento e às políticas urbanas, de modo a favorecer a melhoria e a eficácia dos deslocamentos por meio de transporte público coletivo, contribuindo para que o acesso aos equipamentos de uso coletivo e aos espaços para as realizações das diferentes funções e atividades seja adequado, garantindo essa condição principalmente para os segmentos que se utilizam desse meio e que se encontram cada vez mais afastados da área central.

Vasconcellos (2001) salienta que a mobilidade, na visão tradicional, refere-se meramente ao ato de movimentar-se de acordo com condições físicas e econômicas. Esta visão deixa a idéia incorreta de que a política de transporte deveria aumentar o número de meios de transporte, atendendo aos preceitos da modernização capitalista, segundo os quais o tempo como valor econômico é cada vez mais presente. Já a acessibilidade é entendida como a mobilidade para a realização das necessidades para a reprodução, ou seja, não é simplesmente movimentar-se, mas chegar aos destinos desejados. Nesse sentido, com um enfoque mais amplo que o da mobilidade, ao se tratar de acessibilidade, considera-se que há uma conexão entre a oferta do sistema de circulação e a estrutura urbana, e ela refere-se ao modo como o indivíduo pode usar o espaço da cidade.

De acordo com a estruturação que se estabelece em cada espaço urbano, poderá haver aumento ou redução nos deslocamentos para a realização de determinadas funções

segundo a localização das atividades no interior da cidade, conforme suas áreas centrais e as mais periféricas.

La dispersión de la localización de trabajos y viviendas puede teóricamente llevar a minimizar el tiempo (o distancia) medio de viaje pero también puede llegar a maximizarlo dependiendo de cuáles sean los orígenes y destinos de los desplazamientos. El policentrismo, a pesar de desconcentrar los empleos y residencias a lo largo del territorio ofrece ventajas de proximidad local que reducen tanto el tiempo como la distancia de los viajes. Sin embargo, esta ventaja se diluye si la densidad de los subcentros es reducida [...] (GUERRERO, 2003, p. 33-34).

A constituição de subcentros é considerada, no caso do policentrismo, como um tipo de estruturação que se faz presente em muitas cidades, tanto européias quanto latino-americanas e que, a nosso ver, poderia contribuir para: - facilitar a acessibilidade aos meios de consumo coletivo, à medida que eles fossem sendo descentralizados nesses vários núcleos urbanos, e; - ampliar e melhorar a eficácia da circulação, já que os fluxos não precisariam ser todos para a área central. Isso não quer dizer que a mobilidade tenha que ser propiciada somente nas imediações desses núcleos, mas a utilização desses subcentros estaria atrelada a uma acessibilidade para a cidade como um todo, por meio de um sistema de transporte público eficaz e mais descentralizado, comparativamente à constituição de sistemas de transporte coletivo exclusivamente radiais, cujos fluxos convergem somente para a área central principal.

Associado a isso poder-se-ia “[...] incrementar los niveles de densidad residencial; y la adopción de políticas de transporte que proporcionen un sistema de servicios públicos alternativo al transporte privado [...] así como desincentivar el uso del automóvil” (GUERRERO, 2003, p. 31).

Outra medida importante para propiciar a acessibilidade é ampliar as oportunidades de uso do transporte público pelos segmentos carentes, e que se encontram distanciados das áreas melhores servidas de meios de consumo coletivo. Para Lorca (1971), seria interessante se houvesse reduções das tarifas de transporte nos horários de pico para beneficiar a classe trabalhadora que se utiliza basicamente desse meio para se deslocar. A redução das tarifas, um maior conforto, maior velocidade e flexibilidade fariam com que o transporte coletivo fosse mais atrativo, podendo contribuir para uma menor utilização do transporte individual e privado, o que implicaria na melhoria do tráfego, na diminuição dos tempos médios de deslocamento e na qualidade do ar.

Sousa (2003) analisou a mobilidade e a acessibilidade dos moradores de um bairro de baixa renda, que se utilizam do transporte coletivo, na área suburbana de Guarulhos, indicando que a mobilidade está vinculada a aspectos socioeconômicos e a acessibilidade está relacionada ao uso do solo e à forma urbana, que se referem ao processo de funcionamento da cidade. Ele ressaltava que os entrevistados utilizam o transporte coletivo para trabalhar na área central de Guarulhos ou em São Paulo. Na cidade de São Paulo, uma pessoa que se desloca por meio de transporte privado ocupa oito vezes o espaço físico de uma pessoa que utiliza o transporte coletivo, no horário de pico, ocorrendo uma apropriação desigual do território da cidade, gerando um desequilíbrio na circulação e no uso do espaço urbano. Nessa cidade, houve também uma diminuição no uso do transporte coletivo e um aumento no transporte individual a partir dos anos de 1990, resultado da inserção do transporte alternativo. O índice de mobilidade tem caído mesmo com o aumento do transporte privado, devido ao baixo investimento em transporte coletivo, aumento no preço das tarifas, aumento do desemprego e má ocupação do solo (SOUSA, 2003).

Segundo esse autor, a mobilidade faz parte das pré-condições do desenvolvimento político e cultural de um povo, pois as pessoas necessitam estar em constante movimento para realizar diferentes funções, como trabalho, lazer, educação, práticas religiosas, consumo de bens e serviços. A mobilidade está vinculada à renda, que define o tipo de transporte a ser utilizado e as diferentes acessibilidades.

Merlin, apud Sousa (2003), fez uma distinção entre as mobilidades realizadas no espaço urbano, classificando-a em quatro grupos, que são:

- mobilidade residencial: é a circulação entre o local de moradia em direção a qualquer outro ponto em meio a um mesmo espaço urbano. É o desejo de adaptar as características do local às necessidades familiares;
- mobilidade ocasional: não obedece um período determinado. Os motivos são: profissional, lazer, visita a parentes, etc.;
- mobilidade semanal: está relacionada aos trabalhadores e estudantes que exercem atividades longe de suas residências, repetindo-se as viagens semanalmente;
- mobilidade cotidiana: é quase obrigatória. É o circuito de ligação diário entre o local de moradia e os locais de trabalho e escola (SOUSA, 2003, p. 32-33).

Sousa (2003) também retrata o movimento pendular como forma de mobilidade entre moradores de áreas distantes, e desprovidos de condições adequadas para a vida urbana, em direção às centrais em busca de bens e equipamentos de uso coletivo.

A acessibilidade é o acesso fácil, qualidade do que é acessível. A falta de acessibilidade no transporte coletivo está associada às grandes distâncias e longas viagens. O tempo é o momento ou a ocasião apropriada para que um fato se realize. A pouca acessibilidade no transporte está associada ao tempo excessivo de execução de uma viagem. Trata-se da relação tempo-espaço (SOUSA, 2003, p. 40).

A acessibilidade aos equipamentos de uso coletivo pode ser prejudicada se a mobilidade para essas áreas não for eficaz, e isso dependerá do meio de transporte utilizado.

A mobilidade e a acessibilidade estão atreladas ao uso de meios de transporte, considerando a relação espaço-tempo, e se encontram vinculadas à estruturação urbana, que deve ser resultado de políticas e planejamento que direcionam o uso do solo, mas, na maior parte dos casos, como o de Presidente Prudente, resultam sobretudo das iniciativas e interesses dos agentes privados. O planejamento urbano deve priorizar os interesses coletivos e deve estar associado à estruturação do sistema de transporte público, que proporcione a acessibilidade à cidade, considerando as diferentes áreas onde se localizam as atividades de trabalho, educação, de saúde, lazer, comércio e serviços. Quando a acessibilidade não é favorecida fortalece-se ainda mais a diferenciação socioespacial.

Vasconcellos (2001) avalia a acessibilidade a partir da oferta de linhas de transportes públicos para os usuários frequentes e da densidade de vias para os usuários de automóveis privados, o que determina o tempo de espera e de viagem.

Por meio dessas considerações sobre mobilidade e acessibilidade e avaliando os deslocamentos realizados pelos entrevistados em nosso trabalho, já descritos no item 3, podemos inferir que:

A) De maneira geral, os residentes na periferia pobre (Jardim Morada do Sol, Conjunto Habitacional Brasil Novo, Parque José Rota e Jardim Humberto Salvador) possuem uma mobilidade reduzida, que está diretamente relacionada ao:

- cumprimento da função trabalho, por meio de transporte público, como é o caso da mulher trabalhadora Rosa, da estudante Ieide e da portadora de deficiência física Zilá;
- deslocamento para a realização de algumas atividades não tão frequentes como pagamentos de contas e visitas familiares, no caso do desempregado Senhor Olegário, que se desloca por meio da sua bicicleta, e do idoso Senhor Francisco que se desloca a pé para a realização do consumo de bens e serviços.



Já a dona-de-casa Irailda, possui uma quase imobilidade, em função da não realização de qualquer função fora de sua residência, da distância em que se encontra e dos custos para se deslocar.

Assim, para esse grupo, além da mobilidade reduzida, não há uma acessibilidade à cidade.

B) Os residentes das áreas mais próximas ao centro (Jardim Paulista, Vila Santa Tereza, Vila Iolanda, Jardim Itapura, Parque Furquim e Vila Malaman) possuem uma mobilidade maior, que ela está relacionada à:

- ida ao trabalho, por meio do transporte coletivo, para a mulher trabalhadora, Dona Antônia, e para o estudante Márcio, que também o utiliza para estudar;
- realização de diferentes atividades e funções, pela desempregada Maria de Fátima que se desloca sempre a pé e;
- complementação da renda, pelo idoso Senhor Afonso, que também se desloca a pé.

O portador de deficiência física, Paulo, tem uma mobilidade mais reduzida, deslocando-se sempre com ajuda de um familiar ou amigo para a realização de atividades de lazer, esportivas e de outros serviços. A dona-de-casa Vilma, mesmo residindo em área relativamente próxima à central, desloca-se muito pouco.

Nesse grupo podemos dizer que a mulher trabalhadora Dona Antônia, o estudante Márcio e a desempregada Maria de Fátima possuem uma maior mobilidade, como também uma acessibilidade à cidade, diante das condições socioespaciais dos mesmos. Em contraposição a eles, o idoso Senhor Afonso, apesar de seu potencial grau de mobilidade, não tem acessibilidade em função da situação socioeconômica que, segundo ele, restringe seu acesso a alguns meios de consumo coletivo. O portador de deficiência física Paulo tem mobilidade e acessibilidade reduzidas, diante das suas condições físicas e socioeconômicas. Uma quase imobilidade é a característica marcante para a dona-de-casa Vilma, resultado da sua condição socioeconômica.

C) No que diz respeito ao grupo constituído pelos entrevistados de maior poder aquisitivo, que possuem também veículo próprio, podemos ressaltar que, de maneira geral, todos eles possuem mobilidade e acessibilidade à cidade, sendo beneficiados pela condição socioeconômica que possuem. Destacamos que o idoso Senhor Lourival tem menor mobilidade nesse grupo, em função de circular menos, o que ele próprio considera uma opção para a fase de vida em que se encontra, realizando os mínimos deslocamentos para

as atividades que julga necessárias, como lazer, compras e outros serviços. Nesse caso não é a renda nem a dificuldade de mobilidade que influencia. O portador de deficiência física, Manoel, tem uma mobilidade e acessibilidade maior que os outros dois portadores (Zilá, da periferia pobre, e Paulo da área próxima ao centro), em razão de sua condição socioeconômica que possibilita que o mesmo tenha um meio de transporte próprio e adaptado para realizar seus deslocamentos.

D) As pessoas residentes em cidades vizinhas têm mobilidade e acessibilidade para a cidade de Presidente Prudente sem grandes dificuldades de deslocamento. A mobilidade no interior desta é maior para a entrevistada Rose, que se desloca todos os dias para trabalhar. As três entrevistadas se utilizam mais do espaço urbano da cidade de origem, que são cidades pequenas, para o consumo de bens e serviços, em comparação à frequência com que realizam este tipo de atividades em Presidente Prudente, que é uma cidade média. A cidade de destino é utilizada por Rose para a realização da sua atividade profissional, além do consumo de alguns bens e de algumas áreas de lazer. A estudante Celina tem como objetivo principal cursar a Universidade, não realizando um consumo considerável de mercadorias e das áreas de lazer. Marta, apesar da fácil acessibilidade por meio de transporte próprio, não consome prioritariamente em Presidente Prudente.

Consideramos que é necessária e urgente a efetivação de políticas públicas de transporte urbano que permitam a acessibilidade dos cidadãos à cidade para a realização das suas mais diferentes atividades que se encontram dispersas pelo espaço urbano. Sabemos que a maior determinante é a diferença de renda, portanto, uma das medidas que poderiam viabilizar a acessibilidade é a diferenciação de tarifas de acordo com o poder aquisitivo da população. Os de menor renda precisam receber subsídios para utilizar o meio de transporte público, que deve ser eficiente e atender à demanda existente, de modo a tornar-se mais atrativo que os meios de deslocamento privados. Assim, ocorrerá a redução dos inúmeros problemas que são gerados com a presença massiva do automóvel.

No próximo capítulo realizaremos a análise da relação tempo-espaço na vida dos entrevistados, para entendermos como a condição socioespacial influencia as práticas cotidianas.



[...] os habitantes de Esmeraldina são poupados do tédio de percorrer todos os dias os mesmos caminhos. [...] os habitantes se dão o divertimento diário de um novo itinerário para ir aos mesmos lugares. Em Esmeraldina, mesmo as vidas mais rotineiras e tranquilas transcorrem sem se repetir.

Ítalo Calvino

## **CAPITULO II - ESPAÇO, TEMPO E A VIDA COTIDIANA DOS ENTREVISTADOS**

## **CAPITULO II - ESPAÇO, TEMPO E A VIDA COTIDIANA DOS ENTREVISTADOS**

A sensação de que o tempo passa cada vez mais rápido se expressa na apropriação e consumo dos espaços, onde estão localizadas as diferentes atividades que envolvem a reprodução da vida, caracterizando o cotidiano das pessoas.

A vida se manifesta, expressa-se e se apóia no espaço, e à medida que a sociedade produz sua existência, contribui para a reprodução do mesmo. Cada vez mais a espacialização da existência humana vai produzindo, reproduzindo e redefinindo os espaços. No espaço urbano, podemos visualizar que a relação espaço-tempo, associada ao poder aquisitivo de cada um, pode possibilitar, ou não, a acessibilidade, para a apropriação e o consumo desses espaços diferenciados, caracterizando a vida cotidiana de cada indivíduo.

Nesse sentido, queremos focar como a relação espaço-tempo se manifesta na vida cotidiana dos nossos entrevistados, buscando compreender, também, as implicações para o acesso à cidade que, como já caracterizada anteriormente, é diferenciada socioespacialmente.

Apresentaremos, a seguir, as idéias trabalhadas por alguns autores sobre espaço e tempo e, posteriormente, destacaremos a associação dessas dimensões na vida cotidiana, bem como nas práticas espaciais dos entrevistados, com intuito de entendê-los de acordo com as suas diferenças socioespaciais.

### **2.1- Espaço e tempo**

Destacamos inicialmente, no que diz respeito a compreensão das dimensões espaço e tempo, as abordagens de autores que são importantes para a ciência geográfica, procurando entender como vem sendo apresentada a discussão no âmbito da Geografia.

Dentre eles, chamamos a atenção para Soja (1993). O autor ressalta que “*O espaço ainda tende a ser tratado como fixo, morto e não dialético, e o tempo, como a riqueza, a vida, a dialética e o contexto revelador da teorização social crítica*” (SOJA, 1993, p. 18). Destaca também a tendência da ciência social em reduzir a importância da Geografia Humana, com a prevalência do historicismo nas abordagens, bem como a do tempo em relação ao espaço, apontando que seria necessário entendê-los conjuntamente e incluir o ser social nessas análises.

Até o final dos anos sessenta do século XX, nos primórdios da Geografia Humana crítica pós-moderna, ainda havia um longo debate sobre historicismo, com uma periferalização<sup>15</sup> teórica do espaço. A partir dos anos 1980, a mudança na moderna teoria crítica social levou à constituição de uma Geografia Humana nitidamente pós-moderna e crítica, reafirmando a importância interpretativa do espaço. Espaço e tempo passam a serem vistos de formas diferentes, considerando essas duas concepções juntamente, assim como a interação da Geografia e da História e as dimensões verticais e horizontais do ser no mundo, sendo possível considerar a relação espaço/tempo/ser social (SOJA, 1993).

Destaca ainda o autor que estudiosos como Lefebvre e Foucault construíram abordagens sobre espaço e tempo, ao contrário da produção existente até então que enfocava prioritariamente o tempo.

Esses espaços heterogêneos de localizações e relações – as heterotopias de Foucault – são constituídos em todas as sociedades, mas assumem formas muito variadas e se modificam ao longo do tempo, à medida que “a história se desdobra” em sua espacialidade inerente. Foucault identifica muitos desses locais: o cemitério e a igreja, o teatro e o jardim, o museu e a biblioteca, a feira e a “cidade de férias”, o quartel e a prisão, o *hammam* muçulmano e a sauna escandinava, o bordel e a colônia. Ele contrasta esses “lugares reais” com os “espaços fundamentalmente irrealis” das utopias, que apresentam a sociedade numa “forma aperfeiçoada” ou “virada de cabeça para baixo” (SOJA, 1993, p. 25).

Segundo Soja (1993), Foucault enfocava o caráter central do espaço para o olhar crítico, apresentando uma historiografia espacializada, realizando uma intersecção entre espaço e tempo em todos os seus textos, quando ainda eram bem comuns as análises que dissociavam essas concepções.

As mudanças nas formas de pensar o espaço e o tempo, assim como de vivenciá-los, sofreram influência da modernização e das inovações tecnológicas e culturais.

A modernização, tal como a vejo aqui, é um processo contínuo de reestruturação societária, periodicamente acelerado para produzir uma recomposição significativa do espaço-tempo-ser em suas formas concretas, uma mudança da natureza e da experiência da modernidade que decorre, primordialmente, da dinâmica histórica e geográfica dos modos de produção. Nos últimos quatrocentos anos, essa dinâmica foi predominantemente capitalista, tal como o foram a própria natureza e experiência da modernidade durante esse período. A modernização, como todos os processos sociais, desenvolve-se desigualmente no tempo e no espaço e, desse modo, inscreve geografias históricas bem diferentes nas diferentes formações sociais regionais (SOJA, 1993, p. 37).

---

<sup>15</sup> O autor usa o termo periferalização para referir-se à questão espacial que não era tão enfocada quanto a do tempo, nos primórdios da Geografia Humana.

Evidencia-se, acima, a diferenciação existente na espacialização e temporalização da modernização, nas diferentes formações sociais e também que essas duas dimensões foram sendo redefinidas e apreendidas distintamente.

Há uma generalização do debate sobre a teorização do espaço e do tempo, da Geografia e da História, tanto na arte, quanto na arquitetura, na cultura popular e na política contemporânea, atraindo outros participantes, além dos geógrafos e marxistas. Ainda assim a Geografia Humana Crítica Pós-Moderna precisa de uma contínua reconstrução radical, para que seja possível focar o sentido e a importância do espaço, na história e no materialismo histórico, tendo como objetivo uma geografia histórica com uma forte perspectiva espaço-temporal da sociedade e vida social, e não de retorno ao determinismo geográfico. Essa Geografia precisa estar em sintonia com os oprimidos pela Geografia do capitalismo. É preciso um novo jeito de olhar por meio “[...] *dos véus gratuitos do pós-modernismo reacionário e do historicismo moderno avançado, para incentivar a criação de uma consciência espacial politizada e de uma práxis espacial radical. Assim, as mais importantes geografias pós-modernas ainda estão por ser produzidas*” (SOJA, 1993, p. 95).

Para Santos (1997) as categorias espaço e tempo são inseparáveis, mesmo que na prática o tempo apareça separado do espaço, ressaltando ainda que a Geografia se sucumbiu às fragilidades do enfoque da pós-modernidade, caracterizando-se por uma abordagem adjetival e metafórica.

Na abordagem do autor, a técnica é o elemento fundamental para explicar como ocorre a interação entre homem e meio, já que ela é “[...] *um conjunto de meios instrumentais e sociais, com os quais o homem realiza a sua vida, produz, e, ao mesmo tempo, cria espaço*” (SANTOS, 1997, p. 25). Ele destaca que nos estudos sobre a mesma, o espaço não é considerado e que sua difusão não se dá de maneira uniforme ou de modo homogêneo, e essas diferenças provêm da maneira como ela se insere desigualmente na história e no território, no tempo e no espaço.

O meio geográfico é referenciado, não podendo ser considerado apenas como meio natural, de um lado e meio técnico, de outro, mas como meio técnico-científico-informacional, já que a técnica está integrada ao meio como uma realidade unitária. Santos (1997) afirma que é importante saber “[...] *de um lado, em que medida a noção de espaço pode contribuir à interpretação do fenômeno técnico, e, de outro lado, verificar, sistematicamente, o papel do fenômeno técnico na produção e nas transformações do espaço geográfico*” (p. 37).

O conteúdo técnico do espaço é um conteúdo em tempo. O espaço é também tempo, assim como tempo também é espaço e, para que essas inter-relações se mantenham e se efetivem, é necessário estabelecer relações entre Geografia e História. A noção do tempo, que foi por muito tempo negligenciada na Geografia, passou a ser incluída a partir dos anos sessenta e setenta do século XX. Portanto, essas categorias precisam ser consideradas conjuntamente, para o entendimento da realidade histórica, sendo por meio das técnicas que o homem realiza a união entre espaço e tempo (SANTOS, 1997).

*“Através do processo da produção, o ‘espaço’ torna o ‘tempo’ concreto”* (SANTOS, 1997, p. 46). Esse espaço é considerado como um conjunto de fixos e fluxos, sendo que os fixos permitem ações para alterar o lugar e os fluxos se estabelecem com base nos fixos, modificando-os, à medida que também se alteram. Ambos, assim, constituem e caracterizam a realidade geográfica. Para entender esse espaço, é necessário apreender as relações que se estabelecem entre o conjunto indissociável e contraditório constituído pelo sistema de ações e pelo sistema de objetos que compõem a realidade histórica.

Não sendo o espaço homogêneo, a inserção dos objetos e ações não é a mesma em todo lugar, mas é neste que as suas manifestações são especialmente sentidas. *“É o lugar que oferece ao movimento do mundo a possibilidade de sua realização mais eficaz. Para se tornar espaço, o Mundo depende das virtualidades do Lugar. Nesse sentido pode-se dizer que, localmente, o espaço territorial age como norma”* (SANTOS, 1997, p. 271). Consideramos que a perspectiva de análise de Santos é adequada para o estudo que realizamos, já que procuramos apreender a importância do espaço para o entendimento das relações que se estabelecem no lugar.

Podemos reconhecer, diante do apresentado, a importância da compreensão das dimensões espaço e tempo ao longo da constituição da ciência geográfica e da necessidade de um fortalecimento da questão espacial, para que haja uma práxis transformadora.

Nesse sentido, Harvey (2003) afirma que:

O espaço e o tempo são categorias básicas da existência humana. E, no entanto, raramente discutimos o seu sentido; tendemos a tê-los por certos e lhe damos atribuições do senso comum ou auto-evidentes. Registramos a passagem do tempo em segundos, minutos, horas, dias, meses, anos, décadas, séculos, eras, como se tudo tivesse o seu lugar numa única escala temporal objetiva. [...] Reconhecemos, é verdade, que nossos processos e percepções mentais podem nos pregar peças, fazer segundos parecerem anos-luz ou horas agradáveis passarem com tanta rapidez que mal damos conta (p. 187).

Assim sendo, o tempo é apreendido na vida cotidiana de diversas formas. Temos uma grande presença de movimentos cíclicos e repetitivos, na sociedade moderna, como o

do café da manhã e o da ida ao trabalho, o da frequência a eventos sazonais como festas, aniversários, férias, em função do grande impulso dado pelo progresso<sup>16</sup> técnico e econômico que promove o entrecruzamento de diferentes tempos. Há, também, o tempo do destino, da exaltação dos deuses, fortemente presente na sociedade, e o tempo do futuro considerado por meio das ações presentes. Com relação ao espaço este é considerado natural, por meio da atribuição de sentidos cotidianos comuns, sendo em alguns aspectos, mais complexo que o tempo, podendo ser medido e apreendido através de atributos como distância, forma, área e, ainda, pela percepção, por imagens e ficção, produção de mapas e espaços mentais, com base no real. Verifica-se que não há um tempo e um espaço, com sentido único e objetivo, devido à diversidade de concepções e percepções humanas, sendo que essas são criadas por meio de práticas e processos materiais que servem à reprodução da vida social (HARVEY, 2003).

Concordamos com o autor quando este afirma a não existência de um tempo e de um espaço único e objetivo. E é nesse sentido que buscamos compreender como as práticas espaciais de nossos entrevistados, atreladas ao poder aquisitivo, interferem na vida cotidiana dos mesmos. A organização do tempo para aqueles segmentos de menor poder aquisitivo, que tem como prioritária a função trabalho, a qual o rege, muitas vezes restringe a realização de outras atividades importantes para a reprodução da vida, justificando-se pela falta de tempo, pelas distâncias espaciais e pela baixa renda.

É importante considerar que o tempo e o espaço são construídos diferenciadamente, podendo variar geográfica e historicamente, sendo que cada modo de produção ou formação social incorporará determinadas práticas e conceitos a respeito dessas dimensões. No capitalismo, o tempo e o espaço são fundamentais. O tempo de produção e de circulação é entendido como o tempo de giro do capital que, cada vez mais é reduzido, mesmo com algumas barreiras (como a rigidez da produção e das habilidades do trabalho, as fricções do mercado e a redução do consumo), enquanto inovações técnicas e organizacionais visam a reduzi-las, com o objetivo de acelerar os ritmos dos processos econômicos e da vida social (HARVEY, 2003).

As mudanças e alterações no tempo e no espaço não redistribuem o poder social no âmbito dos interesses divergentes e da luta de classes, assim, quem domina o espaço pode controlar a política do lugar, mesmo que primeiro assuma o seu controle para, posteriormente, controlar o espaço. Historicamente, o domínio do espaço esteve com a

---

<sup>16</sup> Harvey (2003) não precisou o uso do progresso, portanto nós estamos considerando que seja o progresso técnico e econômico.



burguesia e o controle do lugar com a organização dos movimentos dos trabalhadores (HARVEY, 2003).

O mesmo autor refere-se à compressão do tempo-espaço que tem impactado as práticas políticas e econômicas, a vida social e cultural, com a mudança dos seus significados a partir da transição do fordismo para a acumulação flexível, com a implantação de novas formas organizacionais e novas tecnologias produtivas. Ocorre, deste modo, uma aceleração no tempo de giro necessário à produção, influenciando a troca e o consumo, como a efemeridade e volatilidade da moda, produtos, técnicas de produção, ideologias e valores. A instantaneidade e a descartabilidade marcam a produção de mercadorias, propiciando a construção de novos signos e imagens importantes para a condição pós-moderna, em virtude da manipulação de desejos e gostos. Por meio da experiência de hábitos, comidas, músicas, espetáculos, hoje se pode vivenciar a geografia do mundo como um simulacro. Com o entrelaçamento de simulacros da vida diária se faz possível reunir, em um mesmo espaço e tempo, diferentes mundos.

Esse espaço e tempo, para Carlos (2001), é o lugar da vida, sendo condição, meio e produto da concretização da sociedade humana em sua multiplicidade. Essa sua dimensão real e concreta se manifesta diferencialmente no tempo e no lugar, materializando-se no território, enquanto a dimensão abstrata refere-se ao plano do conhecimento. Do mesmo modo que esse é produzido diferentemente em cada momento histórico, é também a cidade e as suas possibilidades.

O homem se apropria do mundo, com a apropriação do espaço – com todos os seus sentidos, isto é com todo seu corpo. Nesse sentido, o espaço contempla dupla dimensão: de um lado é localização; de outro, encerra, em sua natureza, um conteúdo social, dados pelas relações sociais que se realizam em um espaço-tempo determinado, aquele de sua reprodução na sociedade. É dessa forma que se desloca o enfoque da localização das atividades no espaço para a análise do conteúdo da prática socioespacial, movimento de produção/apropriação/reprodução (CARLOS, 2001, p. 12).

Para CARLOS (2001), ao invés da “anulação” do espaço, como muitos autores defendem, ocorre sua reafirmação, já que este, na articulação entre o local e o mundial, se realiza, reproduzindo o espaço para a reprodução da sociedade. Afirma a autora, ainda, que quem se altera é o tempo, que muitas vezes se comprime, mesmo com a permanência das distâncias percorridas por mercadorias, fluxos de capitais e informações, seja por via terrestre, aérea ou por fibra ótica e satélites, o que só é possível em função da ciência e da

tecnologia. Os resultados são as relações espaço-tempo marcadas pela simultaneidade e a co-presença, um espaço amnésico e um tempo efêmero.

[...] o ato de apropriação se realiza em um espaço-tempo definido: o tempo não é uma ilusão; ele se revela no modo de apropriação do espaço, isto é, no uso do espaço. Este, por sua vez, é a materialização concreta das relações sociais que se realizam – em determinado momento – como emprego do tempo. Tal raciocínio aponta para a indissociabilidade do espaço e do tempo. Essa indissociabilidade espaço-tempo se realiza pela mediação do uso, como modo de apropriação. O período atual é marcado, a nosso ver, por uma nova relação espaço-tempo, que, invadida pela quantificação, torna-os abstratos. A condição de instantaneidade transforma o sentido dos termos, levando-nos a adjetivar o tempo como efêmero e o espaço como amnésico (CARLOS, 2001, p. 349).

Aqui, é possível compreender a importância do espaço, e, dessa forma, entender os percursos de nossos entrevistados, no espaço urbano, em seus deslocamentos para realizar as mais diversas atividades, o que se faz necessário para o entendimento do uso e da apropriação, de acordo com as diferenciações implícitas na vida de cada um deles. Vinculado a essa questão está o tempo, pois ele influencia o uso do espaço e também o espaço que, de acordo com a sua estruturação, possibilita ou dificulta sua apropriação, de acordo com o tempo.

Espaço e tempo determinam as relações sociais e, à medida que a cidade se transforma, ocorre um estranhamento, diante dos referenciais de vida, distanciando os indivíduos e as obras especializadas. *“O processo que produz a cidade como estranhamento, revela uma realidade, a reprodução da cidade, que é exterior ao homem mostrando em toda a sua plenitude o processo de reprodução do espaço como alienação [...]”* (CARLOS, 2001, p. 328).

Haesbaert (2002) também apresenta considerações sobre espaço e tempo, destacando sua indissociabilidade e a importância da escala geográfica, em suas múltiplas interações, para seu entendimento.

No caso da Geografia, é muito importante distinguir uma escala cartográfica, física, que expressa simplesmente uma determinada extensão de terreno, uma “quantidade” [...] de uma escala diferenciada “qualitativamente” a partir de uma dada ordenação espacial dos fenômenos, que denominaremos, aqui, escala geográfica.

Para diferenciarmos a interpretação geográfica da simples descrição cartográfica, devemos conceber um “conteúdo”, um caráter minimamente conceitual (e não puramente descritivo) a esta escala – inserir, [...] o caráter da dinâmica (política, econômica, cultural) [...].

Na História ocorre algo muito semelhante: definir escalas de tempo pela simples dimensão física, mensurável, quantitativa, do tempo resultará numa simples descrição cronológica dos fatos. Além desta escala cronológica, de um tempo linear quase absoluto, temos também, e primordialmente, um tempo

histórico que se expressa em ritmos diferenciados, complexos, em escalas históricas, em que é impossível estabelecer limites estanques, exatos, e em que os fluxos são resultado do entrecruzamento de tempos de diferente duração (HAESBAERT, 2002, p. 104-105).

O estudo de um fenômeno requer localização no espaço e delimitação no tempo. O espaço local é o da realização da vida, das relações cotidianas. Nesse espaço se manifesta a velocidade do tempo, condensando, o mundo, por meio de modernas tecnologias, que permitem diminuir distâncias, tornando-o muitas vezes o mundo, um espaço cotidiano, na escala local.

As mudanças podem se reproduzir com tal velocidade que ocorrem muitas vezes, pelo menos para um determinado grupo, ou via determinadas tecnologias (o telefone, o telex, o fax, por exemplo), praticamente ao mesmo tempo, e no mundo todo. Pela própria desigualdade social, mais acirrada, este tempo breve mundializado aparece sempre, porém, imbricado numa ambígua e contraditória teia de outros espaços locais/regionais onde se delineiam sempre certas formas de resistência e constrangimentos (HAESBAERT, 2002, p. 112).

Em razão do que muda lenta ou rapidamente no tempo; do que se amplia e diminui em termos territoriais; das delimitações geográficas e históricas para a compreensão da sociedade; da fluidez e rigidez das delimitações e fronteiras, deve-se utilizar sempre o enfoque escalar, espaço-temporal. Só assim serão passíveis de entendimento as manifestações espaciais, nos diferentes tempos e espaços (HAESBAERT, 2002).

O espaço, como lugar da espacialização das atividades necessárias à reprodução da vida, e o tempo, como determinante dessas frequências, desses usos, dessas apropriações, vão se manifestar conjuntamente na realização da vida cotidiana. Nesse sentido, buscamos apreender no próximo item como a relação entre espaço e tempo se manifesta na vida cotidiana.

## **2.2- O uso do espaço e do tempo na vida cotidiana**

Como se manifesta na vida cotidiana a relação espaço e tempo? O uso do tempo não é o mesmo para todos, mas está diretamente associado à realização da vida de cada um. No espaço e por meio do tempo, diferentes ações se concretizam e dão forma à vida cotidiana.

Para entendermos essa relação destacamos que:

O tempo como sucessão, o chamado tempo histórico, foi durante muito tempo considerado como uma base do estudo geográfico. Pode-se todavia, perguntar se

é assim mesmo, ou se, ao contrário, o estudo geográfico não é muito mais essa outra forma de ver o tempo como simultaneidade: pois não há nenhum espaço em que o uso do tempo seja idêntico para todos os homens, empresas e instituições. Pensamos que a simultaneidade das diversas temporalidades sobre um pedaço da crosta da Terra é que constitui o domínio propriamente dito da Geografia. Poderíamos mesmo dizer, com certa ênfase, que o tempo como sucessão é abstrato e o tempo como simultaneidade é o tempo concreto, já que é o tempo da vida de todos. O espaço é que reúne a todos, com suas múltiplas possibilidades, que são possibilidades diferentes de uso do espaço (do território) relacionadas com possibilidades diferentes de uso de tempo (SANTOS, 1997, p. 127).

Ao longo dos tempos, diferentes grupos humanos estiveram desenvolvendo atividades em determinados espaços, apropriando-se deles e organizando-os. Com a industrialização e a urbanização o espaço rural é suplantado em diversos aspectos pelo urbano, tornando este o principal lócus da espacialização das atividades, principalmente do trabalho, que faz com que haja uma reorganização da vida humana em espaços citadinos. Encontram-se, no espaço urbano, o trabalho, a residência, os serviços, o comércio, o lazer, e a estruturação espacial que vai se constituindo, definindo e redefinindo os espaços, diferenciando-os socialmente.

A vida é organizada de acordo com as funções e atividades que cada um desempenha, sendo prioritário o trabalho, a partir do qual organizam-se todas as demais atividades. Parte do tempo é desprendido para a realização desta, e o que resta deste é distribuído para a prática de outras, vinculadas ao poder aquisitivo de cada um, interferindo no tipo e na diversidade das mesmas. Assim, de acordo com o tempo e o poder aquisitivo disponíveis, associados às características socioculturais, far-se-á uso do espaço urbano e o acesso à cidade será efetivado em níveis e graus qualitativamente diferentes.

O tempo para a atividade laboral, o tempo para o desenvolvimento de trabalhos domésticos e o tempo de não trabalho são utilizados diferentemente pelas pessoas. Trabalhadores e consumidores se apropriam diferentemente do espaço e utilizam de forma variada o seu tempo, podendo não haver uma sintonia entre espaço e tempo, para alguns, já que a atividade laboral é a que determina a organização do tempo.

Como este se organiza nas atividades cotidianas de uma mulher trabalhadora (que muitas vezes tem a jornada fora de casa e na casa, para a manutenção da família); de uma dona-de-casa; de um estudante; de um desempregado; de um idoso; de um portador de deficiência física; das pessoas que vivem nas grandes, nas médias e nas pequenas cidades?

As relações sociais expressam-se no espaço e estão associadas ao tempo, caracterizando a vida cotidiana e o lugar. Na análise da vida cotidiana é necessário observar todas as dimensões que a envolvem, articulando momentos do dia a lugares como a casa, a

rua, o bairro, estabelecendo relações entre estes, considerando-se a dimensão temporal da existência. A produção do espaço envolve a sua apropriação, que se manifesta para que ocorra a reprodução da vida, para o morar, o lazer, o trabalhar, mediada por necessidades e desejos. Ocorre, portanto, um conflito entre as necessidades para a reprodução da vida e as necessidades para a reprodução da sociedade, de acordo com os interesses do capital e do Estado, e essas relações sociais produzem o cotidiano (CARLOS, 2004).

De acordo com os interesses do capital em produzir e reproduzir os espaços, a escala que prevalece vai além do lugar e pode alcançar a escala mundial, pela ampliação do mundo da mercadoria, da divisão social e espacial do trabalho, dos avanços técnicos, ocorrendo uma homogeneização do espaço e dos usos. Com isso, constitui-se uma nova sociedade urbana, com novos valores, com um novo modo de vida, com uma nova cultura e comportamento, que se refletem na vida humana. É no lugar e na vida cotidiana que a mundialização se expressa, se manifesta, sendo que é na ordem próxima (do lugar e da vida cotidiana) que se concretiza a ordem distante (CARLOS, 2004).

Têm-se, então, novas formas de relações sociais, um novo espaço e novas formas de apropriação que se refletem nas mudanças de usos e sentidos dos lugares de realização da vida, com uma rotina totalmente organizada, uma sociabilidade segmentada pela substituição das relações pessoais, pelas mercadorias. O tempo se acelera, são redefinidas as relações espaço-tempo, que têm implicações na prática social, alterando as relações do indivíduo com e no lugar, e no seu cotidiano, sendo que através do uso é que ele se relaciona com o lugar e com os outros. Dessa forma, cada um terá possibilidades de apropriações diferenciadas, caracterizando trajetos, percursos e ações nesses lugares (CARLOS, 2004).

Por meio do corpo e dos sentidos os indivíduos relacionam-se com os lugares. As apropriações e percepções usadas no cotidiano, as relações de vizinhança, o ir às compras, o caminhar, o encontro com os conhecidos, a locomoção, os passeios, a ida ao trabalho favorecem esse relacionamento, de acordo com os usos e possibilidades de interação.

Enfim, uma prática vivida e reconhecida em pequenos atos corriqueiros e, aparentemente, sem sentido, vulgares, mas criando laços profundos de identidade entre habitante – habitante e, habitante-lugar. Deste modo não estamos nos referindo aos espaços infinitos, mas banais e reais, como a rua, a praça, o bairro, – espaços do vivido. Estes revelam o espaço-tempo da vida (CARLOS, 2004, p. 51).

Os percursos realizados pelos habitantes são ordenados de acordo com o tempo vivido no cotidiano, desvendando espaços públicos, privados, o individual e o coletivo, o necessário e o desejado. De acordo com o uso que fazem do lugar dão a ele sentido, pois este só pode ser apreendido em suas referências, produzidas por muitos sentidos e manifestadas pelo uso (CARLOS, 2004).

Com a alteração na relação espaço-tempo em função das técnicas, a apropriação dos lugares da vida também se altera e novos usos são estabelecidos, permitindo um crescente descompasso entre o tempo da forma urbana e o tempo da vida.

No panorama das ruas pode-se ler a vida cotidiana: – seu ritmo, suas contradições, – os sentimentos de estranhamento, – as formas como se trocam mercadorias, – o modo como a solidão desponta, – a arte da sobrevivência (meninos de rua, mendigos), – as vitrines onde o ritual da mercadoria inebria, – o contraste das construções, das suas formas, usos, cores, – as imagens dos *outdoors* e luminosos que ocupam o olhar (CARLOS, 2004, p. 55).

No espaço urbano as formas expressam as mudanças ocorridas ao longo dos tempos, muitas já superadas, apagadas pela imposição de novas formas, que não permitem que algumas referências sejam mantidas, fazendo com que os cidadãos tenham uma história de vida esvaziada de sentidos, posto a ausência dessas referências.

Essas alterações também se manifestam nas relações sociais, principalmente nas de vizinhança, já que a mercadoria, os objetos passam a permear a organização da vida de cada um, impondo-se o consumo, relegando o uso e o contato entre as pessoas (CARLOS, 2004).

A invasão da TV que aos poucos vai assumindo lugar importante na vida das pessoas ocupando o lugar de “honra” na sala de visitas, torna-se o centro de todas as atenções e cuidados, diante dela os olhares se fixam, lábios selam-se e a imagem preenche ausências – seu todos poder mágico é contagiante. Sua presença vai redefinir as reuniões de família bem como o uso do tempo do não-trabalho. A TV marca, pela sua presença, o controle social em cada casa (CARLOS, 2004, p. 59-60).

A cidade, cada vez mais, é composta por signos e imagens que emitem ordens do mundo da mercadoria, manipulando pessoas, redefinindo as relações que se esvaziam de sentido, como existia outrora.

*“Os sinais emitem ordem: Beba Coca-Cola, Fume Marlboro, Compre um Mazda, Use Nike, More em Alphaville, Ande (farol verde), Pare (vermelho), Diminua o passo (amarelo). Proibido estacionar. Proibido virar a esquerda [...]”* (CARLOS, 2004, p. 60-61).

Assim, a vida cotidiana torna-se passiva, a sociedade se empobrece, os signos predominam, a mídia tende a divulgar o idêntico, a favorecer a homogeneização, ditando ações, modos de comportamento, lugares a serem freqüentados ou visitados, onde comprar e como organizar o tempo (CARLOS, 2004).

Em relação ao uso do tempo Martín (1998), em seu estudo sobre a realidade européia, fala de uma dessincronização nos tempos vividos na cidade, nos tempos sociais, que interferem na vida de um grande número de pessoas, as quais estão sempre buscando uma melhor sincronização do tempo. Há, portanto, de acordo com a autora sincronias e dessincronias<sup>17</sup>.

Aquesta dessincronització de la qual es parla suposa trobar una nova organització dels temps socials, és a dir, d'aquells temps públics (horaris, franges d'activitats, obertures i tancaments, temps laborals, dies setmanals que no es treballa, caps de setmana, vancances) que engloben els temps particulars en els quals cada persona pot organitzar la seva vida quotidiana (p. 11).

Essa dessincronização diz respeito ao tempo da cidade, local de aglutinação de um grande contingente de pessoas que necessitam deslocar-se constantemente para realizar as atividades cotidianas. Nas grandes cidades, o uso do tempo, para percorrer espaços segmentados é cada vez mais dessincronizado e os habitantes precisam organizar o seu uso para poderem, no seu dia-a-dia, realizar as atividades prioritárias, tendo muitas vezes que abrir mão de atividades importantes, que se tornam secundárias.

Para Martín (1998) é necessária uma melhor organização do tempo para a realização das atividades sociais. Este não deveria ser determinado pelas exigências da produção, nem das empresas, e assim os cidadãos poderiam administrá-lo, para que pudessem dar lugar às novas exigências da vida cotidiana. Para que isso ocorra, o uso flexível do tempo tem valor fundamental. Segundo a autora há um modelo tradicional de organização do tempo que não deve ser entendido como totalizador, pois não afeta a todos, e este possui características como:

- a sincronização do tempo que no período identificado como da cidade industrial era basicamente regido pelas exigências da produção industrial, com seus horários determinados, influenciando no restante de tempo disponível, considerando o tempo para deslocar-se, o tempo para a reprodução social, como educação e saúde, o tempo para outros serviços particulares, o tempo livre para atividades de lazer;

---

<sup>17</sup> Utilizaremos na nossa análise os termos sincronia e dessincronia, sincronização e dessincronização com base no estudo de Martín (1998).

- a sincronização do tempo que está diretamente associada às exigências do mercado, já que alguns serviços são mais rentáveis durante o horário laboral da indústria, deixando de sê-lo em certas horas do dia ou em dias da semana, pelo seu pouco uso, sendo que o critério básico tem sido o da rentabilidade econômica. As razões laborais e culturais interferem na utilização do tempo de descanso, que ocorre em determinados horários e dias da semana, e são padronizadas para todos os trabalhadores;

- a organização do tempo na vida cotidiana é influenciada pela família. Nela, o homem tinha o tempo organizado pelas atividades industriais, a mulher assumia os trabalhos domésticos e todas as gestões externas para atender à família, e os demais membros se adequavam a esses direcionamentos centrais, podendo desfrutar conjuntamente o tempo livre, já que o tempo de descanso do trabalho e da escola (dos filhos) coincidiam. O tempo social estava sincronizado porque a instituição família, principalmente a mulher/mãe assumia os custos das dessincronias individuais, convertendo-as em sincronias familiares. Ela seguia trabalhando enquanto os demais membros tinham o tempo de descanso do trabalho formal, e quando assumiam a realização de trabalho remunerado, tentavam resolver a dessincronia para conciliar o trabalho doméstico e o que realizava fora de casa.

Diante do exposto, seria necessário um modelo alternativo de organização do tempo que considerasse as novas necessidades e desejos legítimos que ainda não foram satisfeitos por certos grupos. Essas necessidades terão que ser detectadas e delimitadas, vencendo as resistências econômicas, políticas, laborais, culturais, familiares e de rotina diária. A organização do tempo, de acordo com as necessidades de muitas pessoas, já não corresponde a esse modelo tradicional tão sincronizado. A seguir destacamos os pontos ressaltados pela autora referentes à dessincronização, quais sejam:

- a pressão dessincronizadora é uma exigência da própria indústria e de certos serviços, com os turnos duplos, introduzindo o terceiro e quarto turnos, com um aumento do número de trabalhadores e da flexibilidade, com contratação precária, que pode fazer variar as condições e horários de trabalho. Há aqueles trabalhadores que têm dificuldades materiais, falta de tempo, mudança de hábitos, como dormir durante o dia e trabalhar à noite e não têm possibilidade de usufruir o tempo livre, ou seja, as exigências da produção provocam dessincronias no uso do tempo dos trabalhadores;

- a atividade comercial, os serviços, hotelarias, espetáculos e outras atividades oferecem seus serviços durante o tempo de não trabalho de muitas pessoas, sendo que seus



próprios trabalhadores serão excluídos desse usufruto, os quais desejariam ter alternativas para a sua vida cotidiana, que são negadas pelas ocupações que exercem;

- o envelhecimento da população e a entrada da mulher no mercado de trabalho requerem algumas demandas que antes não estavam colocadas e que precisam estar conciliadas com os horários de trabalho ou serem realizadas por outros membros da família ou pessoas externas, interferindo no tempo livre dos que trabalham;

- a dupla jornada da mulher, diante da sua entrada no mercado de trabalho, reduz notavelmente seu tempo de não trabalho, fazendo-se necessária a colaboração dos demais membros da família para realizar atividades que, anteriormente, eram geridas por ela, fortalecendo a dessincronização e;

- as pessoas que já saíram do mercado de trabalho, como aposentados e idosos e a dona-de-casa de idade mais avançada, com a saída de casa dos filhos de idade adulta, passam a ter um maior tempo livre, que poderiam utilizar para a realização de suas atividades, mas há que considerar alguns limites como a idade e a condição física que acabam influenciando a realização de atividades em determinados horários.

O significado e a importância do tempo tem variado muito diante do aumento do tempo livre para muitas pessoas, mas seu uso satisfatório depende de mudanças no tempo de trabalho produtivo de outros.

As pessoas estão construindo, nas suas relações com as outras, um espaço e um tempo próprio, da vida privada, da vida pública, da subjetividade, que estão diretamente relacionados com uma espacialidade e uma temporalidade ditada pela lógica do mercado.

Constroem-se e vivenciam-se lugares, por meio de suas práticas cotidianas, das lembranças e imagens dos tempos e espaços vividos, e que a cada dia se refaz, diante de novos conteúdos e necessidades, caracterizando a existência humana, influenciando as relações e as práticas de cada um.

O tempo e o espaço dos nossos entrevistados apresentam as sincronias e as dessincronias fortemente relacionadas com o exercício das funções prioritárias como o trabalho e a educação, que estão estreitamente relacionadas ao poder aquisitivo que as define e determina também o lugar que eles ocupam na cidade, bem como o meio de deslocamento utilizado, interferindo, assim, na apropriação do espaço urbano. Essa apropriação é diferenciada, pois assim são os segmentos que compõem a nossa sociedade e assim serão estabelecidas as caracterizações dessas categorias na vida de cada um dos cidadãos. Dessa forma, acreditamos que a relação espaço-tempo, vinculada ao poder aquisitivo, define as práticas socioespaciais e, por meio dessas, se pode entender a proposta

deste trabalho: a mobilidade, a acessibilidade e manifestação do direito à cidade para os segmentos diferenciados.

Por meio das práticas espaciais dos entrevistados, analisaremos a seguir as configurações que se estabelecem na vida de cada um deles.

### **2.3- As práticas espaciais no cotidiano dos entrevistados: sincronias e dessincronias**

Considerando os apontamentos e destaques realizados, faremos agora um entendimento do cotidiano dos nossos entrevistados, para entender como ocorre a organização do tempo de acordo com as atividades desenvolvidas.

Chombard de Lowe (1952) realizou um estudo cartográfico de sondagem sobre as relações sociais, expressas no espaço da cidade de Paris. Ele analisou o trajeto de uma jovem estudante, residente na XVI região administrativa, durante um ano, destacando que a maior parte da frequência ocorreu entre a área de residência e o Instituto de Estudos Superiores, para onde ela sempre se deslocava. Outros deslocamentos foram considerados secundários, como para a casa de amigos, festas, cursos realizados na área central e visitas familiares em outras áreas. Esse fato evidencia que há uma estreita sociabilidade. Esse estudo, segundo o autor permite apreender os menores detalhes da vida cotidiana e a importância dessa metodologia de pesquisa se deve à possibilidade de estabelecer comparações com outras que possam ser desenvolvidas em outros lugares, para compreender a coexistência dos múltiplos grupos na cidade.

Como destacado pelo autor, é importante apreender a vida cotidiana dos cidadãos, e nesse sentido analisamos os percursos realizados pelos entrevistados para entender a sua limitação ou articulação com os diversos lugares da cidade de Presidente Prudente, no intuito de compreender quais são as práticas espaciais, de acordo com o uso do espaço e do tempo, de cada um. Com base nas informações obtidas por meio das entrevistas realizadas, avaliamos a apreensão que os entrevistados fazem sobre essas duas dimensões, quando se referem à organização cotidiana da vida, procurando compreender a sincronia e a dessincronia (de acordo com Martín, 1998).

Apresentamos as idéias dos entrevistados de acordo com as áreas em que residem, começando respectivamente pela periferia pobre, os residentes próximos ao centro, os moradores em loteamentos fechados e em áreas centrais e, por fim, as pessoas das cidades vizinhas.

A grande parte dos entrevistados da periferia pobre tem a atividade trabalho como prioritária para a organização do tempo, deixando de realizar muitas outras atividades, em função da relação espaço-tempo que não lhes é favorável, tendo como fortalecedor dessa dessincronia o seu baixo poder aquisitivo (que influencia na mobilidade e também na realização de algumas atividades, que podem ser privadas), aliado à distância de suas moradias, o que não propicia fácil acessibilidade ao espaço urbano para a apropriação e utilização destes e das atividades que se encontram distribuídas desigualmente.

A mulher trabalhadora, Rosa, sai pela manhã para ir trabalhar em um loteamento fechado, deixando sua filha pequena sozinha em casa, retornando à noite, quando começa a fazer os serviços domésticos, exercendo uma dupla jornada de trabalho.

Eu levanto às 06h00, aí tomo banho, eu acordo minha filha para ela ir para a escola de manhã, depois eu venho trabalhar, eu pego o ônibus e venho trabalhar. Eu pego o ônibus às 06h40, 06h50 e venho trabalhar. Chego aqui umas 07h20, 07h25, mais ou menos. Levo meia hora, trinta e cinco minutos se o ônibus tiver na hora, se for de manhã, e se o ônibus não tiver muito lotado. Agora está lotado por que começou as aulas, agora piorou um pouco. Chego aqui às 07h20, 07h25, mas eu entro às 08h00, mas se vier no outro horário, no outro ônibus, eu chego atrasada. Fico aqui até às 17h00, pego um ônibus, volto para casa e chego em casa lá pelas 18h00. Aí eu vou descansar um pouco, vou ver novela aí depois vou fazer o serviço de casa. Lavar roupa, limpar casa, ir no salão. Como eu te falei, fazer unha, fazer cabelo, é tudo à noite, tudo lá perto. Não dá tempo de ver televisão, é serviço à noite, é uma coisa, é outra. Ou então eu vou para igreja, quer dizer, até eu chegar, jantar e tudo. Quando eu saio e vou para igreja eu chego 22h00 em casa, até você troca a roupa, você comer alguma coisa e ir dormir já é 24h00 (Rosa).

Tem o dia-a-dia bastante preenchido e a televisão como companheira para distração, no período da noite, enquanto realiza os afazeres de casa. Rosa já não tem uma sociabilidade com a vizinhança, apenas com os membros da igreja que frequenta, pois quando está em casa tem que fazer os serviços domésticos. Não realiza constantemente atividades de lazer, indo de vez em quando à casa de familiares e à Cidade da Criança, onde leva a filha.

Apesar da distância em que se encontra, em relação ao centro, diz que gosta da área onde reside, que a filha pode ficar sozinha em casa, e que não se acha separada ou segregada da cidade. O fato pode ocorrer por ela não vivenciar a vida do bairro, estando sempre ausente, em uma outra realidade, a do loteamento fechado em que trabalha, saindo bem de manhã da sua casa e só retornando à noite. O espaço do bairro é o que não é quase vivenciado por ela. O seu tempo é “corrido”, preenchido com a atividade de trabalho. Já o

seu espaço de vida é o do local de trabalho onde passa a maior parte de seu tempo, razão pela qual deixa de estabelecer relações com os demais lugares.

O cotidiano de Rosa pode ser caracterizado por meio de uma dessincronia do tempo, já que a atividade laboral toma grande parte do mesmo, e a distância espacial que precisa percorrer para realizá-la, faz com que ele diminua ainda mais. O poder aquisitivo exerce grande influência, pois realiza esse trabalho para manter-se, necessita de meio de transporte público que não é eficiente, e está a maior parte do tempo separada da sua filha, privando-se de conviver com a mesma por um período maior justamente por todas essas implicações aqui destacadas.

O cotidiano da dona-de-casa Irailda, apesar de também residir nessa periferia, é bastante diferente. Ela fica totalmente ilhada no seu bairro em função da sua obesidade e do seu baixo poder aquisitivo, ou seja, não tem acessibilidade à cidade. Algumas vezes desloca-se a pé até o centro para comprar algum alimento pelo fato do mesmo em seu bairro ser bem maior.

A gente vai mais a pé, tem vez que quando tem que ir nos lugar, na cidade a gente sai cedo daqui, a pé. Aí se tem um passe aí vai de ônibus, aí se não tem para vir, aí pede em algum lugar para poder estar vindo. Levo umas duas horas e meia até o centro. Tem vez que quando eu tenho que sair daqui cedo, eu saio daqui 06h00 da manhã, andando a pé, para não gastar um passe. Aqui é um lugar que ficou ruim até para ônibus. O certo tinha que ter ônibus de vinte em vinte minuto. Mais não tem. Para o Montalvão vou a pé, quando a gente vai no postinho de lá, porque o postinho de lá é melhor do que o daqui. Então tem vez que a gente vai no postinho de lá, a gente vai a pé, cedinho. Fim de semana fico aqui na minha casa, aí quando dá eu vou na minha mãe no Humberto Salvador e aqui tem meu pai que mora aqui e tem minha irmã. Aí se eu não vou na casa dela, ela vem aqui, se ela não está aqui, ela está no meu pai (Irailda).

Seu tempo é organizado com base nas tarefas domésticas e na criação dos filhos, já que quase não sai de sua residência. A sociabilidade dá-se na relação com os vizinhos, na conversa nas ruas do bairro, no portão da casa (uma vez que conhece todas as pessoas que ali residem), o que possibilita a troca de informações, o empréstimo de objetos, a doação de algum alimento ou de roupas entre os vizinhos mais próximos. Além desse relacionamento, tem o hábito de assistir à televisão para saber as informações e para conhecer a cidade, como ela própria afirmou.

O dia-a-dia é bastante monótono, utilizando grande parte dele para dormir, pela falta de opções, segundo ela.

Quando eu acordo de manhã cedo, às 05h20, aí trato as criança, arrumo as criança para eles poder ir para a escola, aí se tem um chá, qualquer coisa eu faço

e eles toma e vai para a escola. Os menino pega o ônibus aqui às 06h30, a menina pega a perua às 06h40, que eles entra na escola às 07h00 e ela entra às 7h10. E quando eles volta às 11h20, até que eles chega aqui eu estou dormindo. Se eu tenho que ir no postinho, aí eu não durmo mais, aí eu vou no postinho. Se eu tenho que ir em algum lugar aí eu saio, se eu não tenho eu fico dormindo mesmo. Aí quando eu acordo eu vou fazer uma comida se tem, aí eu vou comer, aí se está faltando alguma coisa eu vou no meu pai buscar, vou na casa de alguém, aí saio pedindo o que está faltando. Aí depois que eu como, que eu tomo uma água, eu vou dormir de novo. Eu tenho um sono da beleza (Irailda).

Além de realizar as tarefas domésticas, desloca-se para a casa dos vizinhos, para o posto médico no próprio bairro, quando é necessário. Para o centro da cidade raramente vai, só quando tem que consumir bens e serviços. Também costuma ir à casa de familiares, ficando no geral, restrita ao bairro em que reside. A dimensão espaço é referenciada pelos termos ‘longe’ e ‘distância’, o que a impede de sair dali, associada ao seu poder aquisitivo que não permite maiores deslocamentos, já que não tem, como também destacaram os outros entrevistados já citados, poder para consumir bens. Tem uso do tempo bastante flexível, uma vez que não possui outras ocupações, mas não sabe como usá-lo, dormindo boa parte do dia, numa demonstração de falta de perspectiva para a vida.

Falta-lhe, no dia-a-dia, uma sincronia, não pelo fato do tempo escasso, mas pela influência da renda na determinação das atividades realizadas. Apesar de ter tempo livre e flexível, não o utiliza para outras atividades além dos serviços domésticos, por não ter nem ao menos como se deslocar nesse espaço diferenciado, ficando restrita à área de sua residência, onde segundo ela, não há o que fazer e, por isso, dorme a maior parte do tempo.

A jovem estudante Ieide se desloca diariamente para trabalhar, por meio de transporte coletivo, saindo da sua residência às seis da manhã e retornando à casa no início da noite. Diante dessa prioridade ela frequenta um curso de educação à distância, por não ter como presenciar as aulas, diante da “falta de tempo” e do seu distanciamento espacial em relação às demais áreas da cidade, da sua falta de acessibilidade e baixo poder aquisitivo. As atividades de lazer também quase não são realizadas, estando restrita ao cumprimento da função laboral de segunda à sexta, durante todo o dia, permanecendo em casa no período noturno, tendo como companhia a televisão.

Às vezes a gente se reúne em um lanche. Hoje em dia eu vou em um lanche, juntamos as colega, faz uma vaquinha e senta num lanche. Mas nesse lanche eu não vou quase nem uma vez por mês, é só de vez em quando, agora eu não saio muito, porque as condições financeiras são precária. Se eu tivesse condição de sair, pegaria um ônibus ia para o centro, num sábado à noite (Ieide).

Nessa fala, notamos sua restrição espacial à área de residência, sua falta de acessibilidade para ir ao centro no sábado à noite, mas também a reunião com os amigos para conversar, sendo uma característica da manutenção da sociabilidade no bairro. Afirma que se tivesse dinheiro iria ao centro no sábado à noite, onde realizaria o lazer ou diversão, não valorizando o seu cotidiano no próprio bairro apenas, pelo simples encontro com os amigos, mas através de atividades como ir ao centro para ver a praça, a fonte, o passeio de pessoas, tudo aquilo que não há nas imediações do seu bairro. Esses desejos já não são tão presentes no cotidiano das pessoas, permanecendo na memória, já que hoje em dia, em especial no sábado à noite, os jovens preferem estar nos *shopping centers*, nas danceterias, nos bares. Mesmo sendo jovem, ela não destaca a frequência a esses lugares como desejo, pois deixou claro que há certos lugares em que não se sente bem, “que não é lugar para ela”, ressaltando a diferenciação social nessas áreas também frequentadas para o lazer.

O tempo é organizado diariamente, com base no cumprimento do trabalho, percorrendo um mesmo trajeto por meio do transporte coletivo excluindo-lhe oportunidades de contato com as demais áreas da cidade. Um cotidiano programado e metódico.

Eu ponho a TV para despertar às 05h20 e, tomo um banho, assisto Telecurso 2000, escovo o dente, ponho a roupa, pego as minhas coisas, desligo a televisão, desligo a luz e saio quietinha. Pego o primeiro ônibus de 06h00, chego lá por via de uma 07h05, 07h10, no máximo 07h15 e saio às vezes 17h30, 18h00 e venho para casa e não faço mais nada em casa. Agora que eu vou começar a estudar isso vai mudar, aí do emprego eu já vou passar reto para a escola [...] e venho para casa, por via de umas 23h00 e vou dormir para no outro dia acordar 05h20 de novo. Na hora do almoço, é almoçar, engolir e pauleira. De sexta-feira às vezes eu saio 20h00, 20h30 porque é muita coisa, na sexta sempre é faxina. Agora quando eu voltar para escola, vou ter que ir depois desse horário, porque lá você entra e a professora dá aula para você sozinha, não é uma classe com vários alunos, então vai ser com horário marcado. Então eu vou lá, vou conversar, dizer olha tenho esse horário, tal, os horários meus são esses e vou passar para professora [...] (Ieide).

Essa jovem estudante ressalta que o lugar em que reside a separa da cidade. Não considera que nela habite, destacando a distância, a correria do dia-a-dia, a dificuldade de acesso e a não realização de atividades de lazer e educação, pela condição espaço-temporal. As falas sempre destacam o longe, o distante, em relação ao que consideram próximo, ou perto, retratando a condição espacial por meio do tempo que é necessário para o deslocamento e as implicações na organização das atividades no dia-a-dia.

Aqui é um lugar bom, eu acho, mas só que assim, é muito distante mesmo. Eu preferia estar morando ali, porque tem muita gente ali no Brasil Novo que tem mais preferência, tem ônibus que vai até mais longe, e aqui os ônibus, os horários são muito longos, às vezes o Montalvão que é de quarenta em quarenta não passa até aonde a gente quer e o do Km 7, é um ônibus só, que podia fornecer a gente, assim por mais tempo e é de duas em duas horas, é muito mais demorado. Então acho que aqui é um lugar bom, mas só que muito distante de tudo. Se você for pensar: em sair, aí você vai pensar no que, na distância, no tempo que você vai ter que gastar, na condução que você vai ter que pegar, o horário que a condução vem, então às vezes você desanima, entendeu? De sair, assim tirar um lazer para fora, por esse fato. Você acaba ficando aqui, mais presa que tudo (Ieide).

Ieide tem a dessincronia como característica do seu cotidiano. Não consegue realizar sem maiores prejuízos, as atividades relativas à educação para que, por meio dessa, possa conseguir uma melhora na situação socioeconômica. Essa dessincronia entre espaço e tempo, na sua vida cotidiana, chega a fazer com que ela pense em abandonar os estudos, e seguir trabalhando como doméstica, mesmo que não se sinta satisfeita com a profissão.

O desempregado, Senhor Olegário, também residente na periferia pobre, no mesmo bairro que a estudante, desloca-se de bicicleta e realiza pequenos trabalhos em áreas rurais, como colher batatas para a sua subsistência, já que não tem um emprego e nem mesmo uma renda fixa. Também tem um cotidiano organizado com base nos trabalhos que vai conseguindo esporadicamente.

[...] na base de 04h00 eu já estou de pé. Todo dia. Aí a gente faz o café, já vai arrumar a marmita, né? Então dá a base de 05h30 eu saio na estrada, de bicicleta. Às vezes é mais perto, às vezes é mais longe. Às vezes você trabalha uma semana, duas semana, depois dali, você já muda para outra roça. [...] a base de 06h30 já estou trabalhando. Aí eu sempre trabalho até 16h00, 16h30. Eu paro 11h00 para almoçar e descanso um pouco ali. Uma hora a gente está colhendo batata, outra hora está carpindo. É assim, não é só um serviço. Chega aqui em casa a gente vai tomar um banho e depois vai mexer com as panela. Vou fazer uma janta, né? Depois fico por aí um pouco, conversando, até dar a hora da gente dormir. Tem vezes que eu ligo a televisão, mas durmo. Quando vejo, eu acordo aí eu vou direto para a cama, porque a gente está cansado, não sou de ficar olhando televisão. Tem vezes que trabalho no sábado, tem vezes que não. O dia que não trabalho, fico aqui para cima e para baixo, vai para um canto, vai para outro, porque eu não sou de sair assim para cidade. E outra, tem vezes que a gente tem vontade de sair, mais não tem condições, então se obriga a ficar por aqui mesmo. Uma hora dentro de casa, uma hora sentado aí na frente, outra hora conversando com as pessoa e assim o dia passa. No domingo a mesma coisa, mantém aqui mesmo. As missa sempre é mais no meio da semana. Às vezes um jogo eu gosto de assistir (Senhor Olegário).

O tempo e o espaço na vida do Senhor Olegário também são regidos pela ordem do trabalho, e quando este falta, ele também fica restrito à sua área de residência, dizendo que não tem condições de se deslocar e que falta dinheiro para consumir bens e serviços. Mais uma vez o uso e a apropriação do espaço associam-se ao consumo, ditado pela ordem do

mundo da mercadoria que cada vez mais se faz presente. Portanto, para as pessoas que possuem menor poder aquisitivo, não há deslocamentos simplesmente para ver, para passar por ruas, praças e parques.

No caso do desempregado Senhor Olegário, quando não está trabalhando ou dormindo, está conversando com seus vizinhos, reforçando os laços de sociabilidade, característica positiva, diante do esvaziamento e estranhamento dos sujeitos perante seus pares. Ressalta que não gosta de ver televisão, que não tem costume. A questão da distância também é ressaltada.

Nós aqui não mora na cidade. Porque para nós aqui, quando nós vai na cidade nós fala assim, nós vai para Prudente. É, nós fala nós vamos para Prudente. Porque aqui é um lugar afastado, que é difícil, assim, então a gente tem aquilo para gente a gente não mora em Prudente (Senhor Olegário).

O desempregado sente-se separado da cidade pela distância em que se encontra e essa condição não lhe propicia vivenciar os diferentes espaços que a compõem. A dessincronia, nesse caso, está relacionada com um maior uso do tempo para realizar o trabalho (quando há) e com o distanciamento espacial associado ao poder aquisitivo, que não possibilita desempenho de outras atividades quando há disponibilidade de tempo, por exemplo, quando fica sem trabalho.

O idoso, Senhor Francisco, realiza trabalhos informais para complementar sua renda, no mesmo local da residência, não tendo que se deslocar nem mesmo para essa função, além de não ter uma rotina fixa. Quando se desloca é para ir ao centro e à igreja, mas são poucas às vezes.

Eu trabalho em casa todo dia. Quando aparece algum, que eu tenho que sair daqui, eu vou, faço o servicinho, o bico e volto para a casa. Aparece outro bico e eu vou. É, não tem rotina fixa. Essa semana mesmo não fiz nenhum bico. Desde a semana retrasada que não faço nenhum bico. Eu num paro, só paro para dormir, porque se eu tiver aqui, eu estou mexendo, estou trabalhando, para lá e para cá. Eu durmo, se eu não tiver trabalhando, eu durmo assim, 21h30, 22h00, às vezes eu vou até 23h00. Se eu estiver lendo, assim, qualquer livro ou mesmo assim, a escritura, tem vez que eu vou dormir às 24h00, ou vou dormir 01h00, depende do que eu estiver lendo. Todo dia eu estou em casa. Eu trabalho sábado, domingo, feriado, dia santo, todo dia, todo dia (Senhor Francisco).

O tempo do idoso é usado para atividades que complementam a sua renda, mas permanece em casa quase todo o dia. Como disse, está sempre trabalhando em casa, o que limita seu espaço de vida. Seu espaço e tempo são direcionados para o trabalho e o seu cotidiano é bem restrito. Não realiza outras atividades pelo fato, também, de não ter uma



disponibilidade de tempo ou de uma renda maior e mesmo pela falta de interesse, justificada por ele pelo fato de ter mais idade. Faz-se presente a dessincronia.

Mais uma pessoa que tem a organização do tempo baseada na atividade de trabalho. A portadora de deficiência física Zilá também reside na periferia e tem grandes problemas para se deslocar, já que não há uma linha de transporte coletivo, com ônibus adaptado que passe pelo seu bairro, tendo a mobilidade restringida.

Durante os dias que eu trabalho, eu fico no Jardim das Rosas, na casa da minha mãe, de terça a domingo. Volto só no domingo à tarde, por falta de opção de transporte. São duas linhas adaptadas e essas não passam pelo Humberto Salvador. Meu marido e meus filhos ficam lá no Humberto Salvador (Zilá).

No dia-a-dia fica na casa de sua mãe por não ter como voltar para a sua todos os dias, sendo empurrada em sua cadeira de rodas pelo seu marido. Dessa forma a casa da mãe, que se encontra próximo à sua área de residência, é seu lugar de vivência, não havendo a oportunidade da convivência se estabelecer em sua própria casa, com o marido e os filhos que lá permanecem a maior parte do tempo.

Segunda-feira eu tenho folga e aí já estou no Humberto Salvador. Acordo umas 08h00, mais ou menos, e aí vou fazer serviço de casa, faço almoço e aí fico o dia todinho em casa, escuto uma música. Vou dormir umas 21h00. Na terça tenho que vir trabalhar, acordo, saio 05h00, venho a pé, levo uma hora até aqui o Jardim das Rosas. Aí vou para casa da minha mãe e fico até dar o horário de vir trabalhar, que é 08h00. Fico das 08h00 às 14h00 da tarde trabalhando. Saindo daqui volto para casa da minha mãe, fico lá, assisto televisão, fico conversando com a minha mãe. À noite, fico por lá também, não costumo sair quando fico na casa da minha mãe e vou dormir no mesmo horário, 21h00, 21h30, mais ou menos. De quarta em diante que eu já estou na casa da minha mãe, aí eu acordo umas 06h30, mais ou menos, aí meu marido passa lá todos os dias [...] e pega eu e vem comigo até o Termas, porque ele trabalha aqui também. No Domingo saio daqui às 14h00, aí eu vou para casa, aí eu vou de ônibus que é menos gente, só no domingo, a gente pega o ônibus perto do *shopping* e aí nós vamos. Meu marido trabalha, nos mesmos horários que eu, e aí a gente vai juntos. De ônibus a gente leva quarenta e cinco minutos. No domingo fico em casa, não saio (Zilá).

A portadora de deficiência física sai de casa para trabalhar e, de vez em quando, para ir ao centro e a médicos. A televisão e as conversas com a mãe são as distrações, já que permanece mais nesse lugar do que na sua própria casa com marido e filhos. O tempo da portadora de deficiência não é tão preenchido ao longo do dia. Após as quatorze horas fica na casa da mãe, mas não tem o que fazer, não tem uma outra opção para ocupar o tempo como, por exemplo, realizar atividades de lazer. A vida é regida pelo trabalho, não

há desfrute nem da convivência familiar no seu dia-a-dia em função de sua condição física e de sua condição socioespacial, que não lhe permite o ir e vir.

A dessincronia também caracteriza a vida cotidiana de Zilá. Há o uso do tempo para o trabalho, não utilizando o que lhe resta para outras atividades, em virtude das restrições que ela possui para ir e vir, às condições socioeconômicas e à situação espacial. Espaço e tempo dissociados caracterizam a sua vida.

Assim, em relação aos entrevistados da periferia pobre, podemos dizer que de maneira geral, possuem um cotidiano organizado pelo trabalho, não exercendo constantemente outros tipos de atividades em decorrência da “falta” de tempo, de recursos, de possibilidades de acessibilidade e, inclusive, em função do fato de suas referências de uso e apropriação do espaço urbano estarem vinculadas ao consumo de bens. Muitos têm práticas que possibilitam a efetivação da sociabilidade, e assim, uma riqueza nas trocas cotidianas com os vizinhos, com os conhecidos, com os familiares, mas muitas vezes eles também assimilam e desejam as relações, a vivência, os ícones do mundo da mercadoria, veiculados pela mídia.

Apresentaremos, agora, os entrevistados que residem em áreas próximas ao centro.

Na entrevista da mulher trabalhadora, Dona Antônia, que também reside em uma área próxima ao centro, pudemos visualizar a facilidade de acessibilidade às demais áreas da cidade. Ela vai ao trabalho, no período da tarde, de transporte coletivo, tendo a manhã livre para cuidar dos afazeres domésticos. Realiza deslocamentos a pé para várias áreas, inclusive para o centro e tem momentos de lazer nos finais de semana.

Segunda-feira levanto por volta de 07h00, às vezes até antes. Dou uma arrumadinha na casa, se tem aula para preparar, já faço esse trabalho também, logo em seguida arrumo o almoço. Almoço sempre às 11h00, me apronto, caminho até o ponto de ônibus, que fica a três quadras de casa. Pego o ônibus às 12h10, vou até o centro, chego lá 12h20, 12h25. Ai 12h30, 12h40, porque tenho duas opções, pego o outro e vou até a escola. Esses ônibus param perto da escola e começo a trabalhar às 13h10 e saio às 17h30. Às 17h30, vou para o ponto, pego um ônibus até o centro, do centro pego outro para a casa e até chegar em casa, já são 18h30. Ai tomo banho, às vezes estou muito cansada, tomo banho só, tomo um lanche, janto uma coisa bem leve, e já vou descansar, ver um pouco do Jornal e logo dormir. Na terça-feira é praticamente a mesma rotina, geralmente tem aulas para preparar todos os dias, todos os dias eu ocupo mais ou menos umas duas horas em casa, de manhã, preparando aula. São umas duas horas reservadas para isso, e o resto da semana é a mesma rotina. No sábado é reservado para fazer as compras, para dar uma limpada na casa. Levanto geralmente um pouquinho mais tarde, por volta de 08h00, dou uma ajeitadinha na casa, lavo roupa, sempre tem roupa para lavar no sábado e depois à tarde vou ao mercado. À tardinha vou dar uma caminhada para relaxar, volto tomo lanche, assisto Jornal, se tiver algum programa bom assisto e vou dormir por volta de 22h00, também, não muda. No domingo levanto um pouco mais tarde, às vezes vou caminhar de manhã, reservo uma hora para ler jornal, fazer leituras

diferentes, fazer um almocinho diferente. Descanso a tarde e sempre fico por aqui. Às vezes vou para casa da minha filha, no Maré Mansa, mais ou menos uma vez por mês e ela passa aqui e me leva. Aqui em Prudente eu não tenho parentes, tenho uma amiga que mora perto do centro, na Rua Desbravador Ceará, mas é muito raro ir lá (Dona Antônia).

Seu tempo, no dia-a-dia é organizado tendo em vista os horários do trabalho. Nos finais de semana, além da oportunidade que tem de um período de descanso maior, organiza o tempo para cuidar da casa, visitar a família e fazer uma caminhada. Observamos que não se realiza, também neste caso, uma sociabilidade maior, fora do ambiente de trabalho, por estar sempre em casa, tendo como companhia os noticiários e alguns programas de televisão, quando não tem que preparar as aulas, cuidar da casa ou dormir. O tempo é relativamente curto diante de tudo que tem que fazer e da sua dupla jornada, mas sua situação espacial é favorável, porque não lhe causa tantos transtornos para ir e vir.

A dessincronia se faz presente pelo fato dessa mulher ter uma dupla jornada de trabalho, o que faz com que organize o tempo de acordo com a profissão exercida e com as tarefas que são desenvolvidas no ambiente familiar. O tempo disponível sempre é usado para realizar atividades que são geridas por ela em função dos familiares. Ainda assim, tem como facilitador a situação espacial, que permite um ir e vir mais fluido, diante do tempo que se torna escasso perante as inúmeras tarefas a cumprir.

A dona-de-casa, Vilma, reside a quinze minutos do centro, se o percurso for feito a pé, mas não o frequenta constantemente. Diz que não tem o que fazer lá, ou seja, que não tem dinheiro para gastar, portanto, ela só vai quando tem que pagar contas ou comprar alimentos. A vida dessa entrevistada se desenrola nas imediações de sua residência, onde também se realiza a sociabilidade, com os familiares que residem próximos e com a vizinhança.

Na segunda-feira acordo às 06h40, arrumo os meninos, levo eles para creche, passo na escola, deixo o Renan. Volto embora, limpo a casa, faço almoço e depois volto, busco o menino na escola e venho embora. Fico na minha mãe até de tarde, quando é 17h40 eu busco os meninos na creche, volto e fico aqui em casa. Vou dormir às 21h00. No sábado eu acordo às 09h00, limpo a casa, fico por aqui, depois vou na minha mãe fico até umas 18h00, 19h00, volto embora, e durmo umas 23h00. Domingo a mesma coisa do sábado, de vez em quando vou na casa da minha sogra, que é aqui perto, no Itapura I, ou no sítio no Bairro Sete Copas, mas fico mais por aqui mesmo. Saio quando tenho que ir ao centro, uma vez por mês, ou em comprar alguma coisa aqui perto, só para isso (Vilma).

Dedica-se à manutenção da casa, aos cuidados com a família, à educação dos filhos, reduzindo seu cotidiano num ir e vir que se limita ao bairro para ir até a creche e escola, fato que faz com que permaneça grande parte do dia na casa da mãe, que reside no mesmo

quarteirão que ela. Esse é o grau de sociabilidade que constrói, que realiza: o contato com os familiares, com seu vizinho e o da mãe, no portão, na rua, no bairro. A vida e o dia-a-dia para ela é isso. Para ir além de seu bairro, segundo ela, necessitaria ter um poder aquisitivo que não tem, portanto, não vai. Seu mundo é ali, na casa, na rua. Fica sabendo dos outros lugares, do mundo, pela televisão e pelas outras pessoas. Tem o tempo e a situação espacial favoráveis ao deslocamento intra-urbano, mas não tem o poder aquisitivo para realizá-lo, e assim como os outros, os deslocamentos só se fazem se houver a necessidade e a possibilidade do consumo de bens e serviços. O uso de espaços públicos, por exemplo, não acontece nunca, ou seja, não está no horizonte dos entrevistados, como possibilidade de apropriação da cidade.

Dessa forma, Vilma não vivencia também a sincronia. Não há uma sobrecarga de tarefas, pois as realiza sem grandes dificuldades, mas não há um uso do tempo que dispõe para outras atividades, que estejam para além da sua casa. Manifestou uma grande falta de perspectiva, o que não se deve à idade, pois é bem jovem, mas ao fato de, para ela, deslocar-se, apropriar-se, consumir, são atos que estão estritamente vinculados ao poder aquisitivo, que nem seu caso, é baixo e, portanto, não se permite vivenciar outros espaços nem utilizar mais o tempo.

O estudante Márcio tem um dia-a-dia bastante preenchido, por trabalhar nos períodos da manhã e tarde e estudar no noturno. Para todos esses deslocamentos utiliza o transporte coletivo. Tem a mesma rotina de segunda à sexta, alterando-a nos finais de semana, quando realiza atividades de lazer em praças e parques públicos, em *shopping centers*, em áreas de diversão noturna ou na casa de amigos.

Segunda-feira, que vai ser a mesma rotina até sexta-feira, acordo às 06h30 da manhã, para eu tomar banho, tomar café e me preparar para ir trabalhar. Às 07h10 tenho que estar saindo de casa, no máximo, para não acontecer esse problema que eu te falei de perder os dez minutos, em que passa todos os ônibus. Aí pego geralmente o Jardim Icaray às 07h10 até o centro, no centro espero alguns minutos até passar o Jardim Planalto que vai passar às 07h30, aí chego no serviço aproximadamente 07h55, 08h00. Aí trabalho até às 12h30, 13h00, aí paro para almoçar. Seria uma hora de almoço. Me alimento na escola mesmo que eu trabalho, e retorno uma hora depois, que é uma hora de intervalo de almoço e saio às 17h00 do trabalho. Às 17h10 tomo ônibus próximo à escola também, desço no centro tomo outro ônibus, o Parque Bandeirantes geralmente. Desço em casa, é o tempo de tomar banho (quarenta minutos), que é para tomar banho mesmo, que não dá tempo de mais nada, me trocar e ir para a faculdade. Chego na faculdade entre 19h00, 19h10, assisto aula até 22h30, 22h40, e tomo outro ônibus para ir para casa, chego em casa entre 23h10 e 23h30, por causa desse problema da sincronia das linhas. Chego em casa vou tomar banho novamente para dormir, vou comer e vou dormir, aproximadamente 24h30. No sábado como eu não trabalho, eu acordo geralmente 10h00, fico em casa, venho para aula às 13h00, de transporte público também. A aula termina geralmente

17h00, me desloco para casa de novo. Dependendo do dia eu volto pra imediações da Unesp, para casa de amigos, para gente passar a noite juntos, ou vou para o Bongiovani, aí vai depender das oportunidades. No domingo, parte do dia, o cotidiano é a mesma coisa, parte do dia eu vou ver meu filho, em Regente Feijó, levo trinta minutos daqui até lá, fico lá a tarde toda, até 19h00, 19h30 e volto para cá. Domingo à noite vejo televisão. É bem difícil nos outros dias só de madrugada mesmo acabo vendo o que passa na TV, mas quase não vejo porque não tenho tempo (Márcio).

Nos finais de semana, procura utilizar o tempo para as atividades de lazer, para estar com familiares e amigos, já que durante a semana o tempo é organizado de acordo com o trabalho e o estudo. Conhece bem as diferentes áreas da cidade e tem uma boa acessibilidade a elas, embora não tenha muito tempo, como ele mesmo afirma, para usar e se apropriar, constantemente, das mesmas.

Da minha casa até o centro de ônibus, levo mais ou menos uns quinze, vinte minutos. Do centro até a escola que eu trabalho, também levo de quinze a vinte minutos. Da minha para casa para Unesp, quinze, vinte minutos. Não dá tempo de comer antes de ir para Unesp. Ou eu como na cantina ou como em casa quando eu chegar. Às vezes fico sem comer desde a hora do almoço até a hora de voltar pra casa (Márcio).

Na vida cotidiana de Márcio a dessincronia se manifesta. Ele precisa conciliar a atividade prioritária, que é o trabalho, à realização dos estudos, fato este que faz com que não haja um tempo livre durante a semana, para outras atividades. Somente no fim de semana, quando essas não são exercidas é que se abre a possibilidade de usar o tempo e o espaço de outras formas.

A desempregada Maria de Fátima tem um dia-a-dia dedicado às atividades domésticas e ao cuidado à família, além de ter voltado a estudar depois de adulta, ocupando-se também dessa atividade à noite.

Na segunda-feira, eu acordo umas 06h30, pois meu filho tem aula às 07h00. Fico em casa de manhã, faço o serviço de casa, preparo almoço e almoçamos por volta de 12h00. Depois do almoço eu vou estudar até umas 16h00, descanso um pouco, vejo televisão, depois arrumo a janta. Saio para escola às 18h50, ando uns dez minutos, minha aula começa às 19h00 e vai até às 22h40. Volto para casa, assisto o Jornal da 24h00 e vou dormir. É a mesma rotina durante a semana, só muda quando eu vou ao centro, que aí vou no período da tarde. Eu vou mais ou menos uma vez por semana ao centro (Maria de Fátima).

Sua vida é organizada em função das necessidades familiares, que faz com que seu tempo seja bastante preenchido, complementando-o com suas idas e vindas ao centro, à Universidade, aumentando, assim, as oportunidades de estabelecer sociabilidade além do universo de sua casa. O seu ir e vir não é prejudicado, uma vez que reside em área de fácil

acessibilidade. Acreditamos que haja um bom uso do tempo, pois consegue realizar as atividades que considera importante. Em relação às condições espaciais em que se insere, tem uma facilidade de se movimentar. Segundo ela as atividades lúdicas e de lazer não lhe fazem falta.

Nesse caso, não há uma dissociação tão grande entre tempo e espaço, já que não há sobrecarga de atividades, pelo fato de estar desempregada, e a situação espacial favorecer os deslocamentos necessários à reprodução da vida de sua família. As demais atividades, como lazer e lúdicas, já que há tempo e facilidade espacial, poderiam ser realizadas, mas de acordo com a mesma, não são imprescindíveis em sua vida. Podemos entender, diante da condição de desempregada e da vida cotidiana, que há uma sincronia, nesse caso possibilitada pela situação espacial.

O idoso, Senhor Afonso, que também reside bem próximo ao centro principal, desloca-se para as diferentes áreas da cidade para vender bilhetes da loteria federal que complementam a sua renda. Sempre desloca-se a pé. Seu dia-a-dia é organizado com base no trabalho informal que realiza, não tendo a necessidade de estabelecer horários rígidos, o que lhe permite uma rotina mais flexível.

Quase todo dia eu saio de casa para vender bilhete. Tem dia que às vezes eu não saio, porque é difícil de vender. Só na véspera que é melhor para vender. Tem um que corre na quarta-feira, mas esse é muito caro e eu não vendo, só o de sexta-feira que é mais barato, né? Como corre na sexta, aí eu saio na quinta para vender. Às vezes vende um bilhete, dois. É dois conto o pedacinho. Aqui perto num vende nada, no centro também não vende, só vende para fora, lá para o São Judas Tadeu, Vila Industrial, Vila Comercial. E eu vou tudo a pé. Acordar eu acordo cedo, só que eu não levanto. Costumo levantar 08h00, 09h00, e aí não faço nada, fico por aqui e depois saio para rua. Saio sempre 12h00, 13h00, depois que eu almoço. Volto 18h00, 19h00, 20h00, eu não tenho hora. Quando eu chego em casa, eu gosto de assistir esses programa, o jornal do Datena, depois se passar algum filme bom, eu assisto, se não tiver, aí eu desligo e pronto, aí eu vou dormir. Durmo lá pelas 23h00, 23h30. Quando eu estou muito cansado eu deito 22h00. Sábado eu saio para vender, só que cedo, 08h00, 09h00. Eu saio e volto no mesmo horário, é 20h00, 21h00, porque o bilhete corre 18h00, 19h00. Eu não paro, ofereço para quem quer comprar, eu só paro depois que eu acabar de vender ou então quando chegar a hora de correr e não vendeu também, eu paro. Domingo eu fico em casa o dia inteiro, assisto televisão, escuto rádio. De domingo eu ligo a televisão primeiro na missa do Padre Marcelo, às 06h00, depois desligo de novo, durmo mais um pouco, depois acordo, ligo. Se tiver algum programa bom eu assisto, se não tiver, eu fico por aí, passando o dia. Eu já ando pela cidade toda durante a semana e chega fim de semana não tem mais para onde ir (Senhor Afonso).

Vemos que o idoso desloca-se muito, organizando seu dia-a-dia para ficar em casa ou sair pelas ruas vendendo seus bilhetes de loteria federal. Também não realiza atividades de lazer e disse que não tem contato com vizinhos, preferindo ver televisão. Nesse caso,

substitui as possibilidades de estabelecimento de relações de sociabilidade pelo tempo que destina à mídia. Seu tempo é de certa forma lento, organizado de acordo com seus interesses, já que não tem que cumprir horários e sua situação espacial facilita esse ir e vir para vender seus bilhetes. Não se desloca para realizar outras atividades pois, neste caso, o poder aquisitivo também direciona seus deslocamentos e os usos que faz do espaço urbano.

Há um tempo flexível, mas sempre mediado pela realização do trabalho informal, para poder complementar a renda. Com base nele é que seu tempo é organizado e os espaços são utilizados. Quando não está realizando essa função está em casa, com a televisão, o rádio ou dormindo. A vida cotidiana é baseada nesse tempo lento. Não há sincronia entre tempo e espaço. Em seu caso a situação espacial favorece o ir e vir, mas o poder aquisitivo impede a realização de outras atividades, além do trabalho informal. Para ele também, apropriar-se e consumir, significa obter bens. Aliado a isso está o fato de ser idoso e já não demonstrar muitos interesses em relação à uma melhor organização do tempo e melhor apropriação do espaço, para além do que ele considera necessário.

O portador de deficiência física, Paulo, desloca-se por meio da ajuda de amigos e familiares para realizar atividades de lazer e esportivas, ir ao médico e realizar alguns serviços, sendo que sua atividade laboral é realizada na sua própria residência. Não consegue ir e vir sozinho, sempre depende de alguém, e isso restringe os seus deslocamentos.

Na segunda-feira eu levanto às 08h00, tomo meu café. Às vezes vou pintar, depois fico assistindo televisão, ouço rádio e aí às 12h00, vou almoçar. Depois retorno a fazer meus trabalhos de pintura, tomo café às 15h00, 16h00, depois tomo banho e minha janta é às 20h00. Assisto TV à noite e vou dormir às 01h00. Na terça é a mesma rotina. Na quarta eu acordo no mesmo horário, almoço no mesmo horário e a perua passa em casa às 13h15 e me trás para UNESP, me deixa aqui às 13h30. Eu jogo basquete das 13h30 às 15h30, aí a perua passa e me leva de volta para casa. Dá uns dez minutos até em casa. Chego em casa, vou tomar meu banho, assisto televisão, tomo meu café, depois vou jantar, assistir televisão e dormir novamente, por volta de 01h00. Na quinta é a mesma rotina de terça, e na sexta a mesma rotina de quarta. No sábado acordo mais tarde, por volta de 09h30, tomo café, fico por ali, depois almoço, assisto televisão na parte da tarde e fico em casa, não saio e vou dormir no mesmo horário. No domingo é a mesma coisa, fico em casa. Só saio se for para ir na Igreja, mas fico mais em casa (Paulo).

Nesse caso, ele mantém seu tempo totalmente cronometrado nos dias em que realiza atividades fora da sua residência, já que há hora determinada para o levarem a essas atividades e trazê-lo à casa. Nos demais dias fica sem muita organização rígida no que se

refere ao uso do tempo: trabalhando no seu ritmo, parando para comer, vendo televisão e ouvindo rádio.

O seu tempo tem que ser organizado com base no tempo de outros, aqueles que o auxiliam nos deslocamentos. Tendo em vista sua condição física, sua situação espacial favorece a ida ao local onde realiza as atividades de esporte, pois se morasse distante, ficaria mais prejudicado em seu grau de mobilidade, já que depende sempre de outros. A dessincronia se apresenta, nesse caso, pela dificuldade de ir e vir, diante das suas condições físicas. O uso do tempo e do espaço acontece de acordo com o tempo de outros, o que o torna dependente, e com uma mobilidade restrita. Sua situação espacial colabora para amenizar os problemas que tem com os deslocamentos, já que não possui um alto poder aquisitivo para ter melhores condições de mobilidade.

Com relação a esse conjunto de entrevistados, o tempo também está organizado de acordo com as atividades prioritárias, como trabalho e educação, sendo facilitados os demais deslocamentos em decorrência da condição espacial que vivenciam na cidade. Não se deslocam com frequência para o lazer e atividades esportivas. A sociabilidade é realizada nos ambientes de trabalho, de estudo e entre familiares, já que passam mais tempo fora de casa, não predominando as relações de vizinhança, como na periferia pobre, com exceção ao contexto em que se insere o dia-a-dia da dona-de-casa Vilma. A televisão é a “companhia” quando se está em casa, quando não se está dormindo ou realizando tarefas domésticas.

Um outro grupo é formado pelos entrevistados residentes em loteamentos fechados e áreas centrais que dispõem de veículo próprio para seus deslocamentos.

A mulher trabalhadora, Eliana, reside em loteamento fechado e tem o seu dia-a-dia organizado com base nos horários de trabalho e de levar e buscar o filho na escola. O tempo livre é utilizado para diversas atividades, como esporte, lazer, ir à casa de amigos, *shopping*, ir às compras, etc. O loteamento no qual reside localiza-se em área distante em relação aos locais onde realiza outras atividades. Fato esse ressaltado por ela, embora ter veículo próprio, nesse caso, não faça com que vá e volte à casa todos os dias no horário de almoço.

Eu acordo em torno de 06h15 [...]. Em torno de 07h00 a gente está saindo para a escola, eu deixo ele lá e em geral venho para o trabalho. É um deslocamento grandinho, dá 10 minutos de carro, acho que em torno, não sei se chega a 6/7Km. No trabalho eu fico das 07h30 até 12h00, 12h30, quando eu pego ele. Em geral o almoço é em casa, exceto na terça-feira que meu filho tem uma atividade à tarde, ele sai às 12h00 e então nós almoçamos por aqui. Geralmente é no



centro que a gente come e aí a atividade dele é também no centro. Aí em geral volto para cá em torno de 14h00, e aí dependendo dos compromissos, também, volto em torno de 18h00, aí varia. Tem dia que eu estou trabalhando aqui, às vezes, eu saio daqui vou até o centro, busco ele e trago para cá. Às vezes ele me espera e aí depois nós vamos para casa. O fato de morar distante faz isso, muitas vezes eu não retorno para casa, porque para mim é longe, existe um gasto de tempo, de gasolina, que eu sempre levo em consideração. Muitas vezes eu acabo numa terça-feira saindo de casa às 07h00 e voltando para casa às 18h00, [...] isso quando não saio e passo na casa de uma amiga. Isso também é muito freqüente no dia-a-dia da semana, final da tarde, passar em uma amiga, falar um oi, tomar um café e depois vou para casa. Então às vezes eu fico das 07h00 até às 20h00 ainda na rua, porque não facilita não passa na frente, então é um pouco complicado. Se em cada lugar desse eu levar em torno de dez a quinze minutos para eu chegar em casa, então ou eu não saio de lá, ou eu quando venho não volto (Eliana).

Segundo ela, quando chega em casa vai jogar tênis com a família, andar de bicicleta, jogar basquete, tudo no interior do loteamento, ficando em casa no período da noite, ou saindo de vez em quando para a casa de um amigo, em outra área da cidade. Assiste televisão no período da noite, lê jornais, algum livro, ou continua com atividades ligadas ao trabalho, mesmo em casa, dormindo por volta das vinte e três horas. No final de semana permanece em casa ou vai à casa de amigos. A sociabilidade como acontece com os dois outros residentes em loteamentos fechados, não se realiza no interior desse espaço murado.

Em seu caso, o tempo é bastante preenchido pelas diversas atividades que compõem o seu cotidiano, sendo que seu poder aquisitivo e o veículo próprio facilitam os deslocamentos que realiza, embora ressalte que sua situação espacial intra-urbana interfere nas suas idas e vindas para a casa durante o dia. Há uma dessincronia, entre tempo e espaço, pelo fato dela ter dupla jornada de trabalho e se encontrar distanciada espacialmente. Não deixa de realizar inúmeros deslocamentos, mas eles não são tão freqüentes ao longo do dia, entre residência e o local de trabalho, como se poderia pensar. Se, neste caso em que o poder aquisitivo é maior e o meio de deslocamento é próprio não há, segundo a entrevistada, em função da distância de sua residência, um fácil deslocamento, imaginemos a situação dos residentes na periferia pobre.

A dona-de-casa Vera, também residente em loteamento fechado, tem um dia-a-dia com diversas atividades, não só na administração das atividades domésticas e das necessidades familiares, mas com atividades de lazer, esportiva, de compras, de encontros com amigos e de ida à igreja. Sua situação socioespacial e o seu meio de deslocamento particular faz com que possa ter uma gama de atividades no seu cotidiano com muitos deslocamentos, os quais favorecem que o tempo seja bem organizado e utilizado. Não há,

no nosso ponto de vista, uma dissociação no uso do espaço e do tempo, e para a sua faixa etária, há um aproveitamento maior das diferentes funções e atividades necessárias à reprodução da vida, em contraposição à jovem estudante, Zumira, e aos outros entrevistados com menos idade. Assim, observa-se que o fator determinante não é a idade, mas sim a renda. Ela também não mantém relações com os moradores do loteamento, estabelecendo uma sociabilidade fora dos muros desse espaço.

Segunda, quarta e sexta acordo às 06h00, entro na academia às 07h00, volto às 08h30, mais ou menos. Aí eu leio jornal até umas 10h00, molho plantas, faço o almoço. Por volta de 12h30, 13h00 a gente almoça. Assisto o Jornal, tomo banho, leio. Quando tenho que sair para fazer alguma coisa na rua, saio por volta de umas 16h00, senão fico por aqui, faço algum trabalho manual, leio alguma coisa. No fim da tarde ou eu faço uma caminhada, ou ando de bicicleta. À noite assisto o Jornal, leio, faço alguma visita ou recebo alguém. Vou para o quarto umas 21h00, leio, vejo televisão e vou dormir por volta das 23h00. Na terça eu acordo o mesmo horário. Pela manhã eu tenho compromisso, saio às 07h30 e vou a uma obra social, lá no Jardim Santa Paula. Volto 10h30, 11h00, faço almoço. À tarde saio para comprar alimentos, ir ao mercado. No fim da tarde a rotina se repete. Na quinta de manhã eu fico em casa, cuido da casa. Eu tenho uma faxineira que eu contrato por uma agência, que vem 3x por semana. Na quinta à tarde é sempre dia para ir ao supermercado. À noite, na quinta, geralmente vou para a Igreja. No sábado acordo mais tarde, não muito tarde, porque eu não fico na cama, leio jornal, saio para passear com a minha filha, sem compromisso, ando mais folgadoamente, vamos à banca de revista, onde demora para escolher. Às vezes vamos comprar alguma coisa no calçadão. De sábado também às vezes saímos para ir a piqueniques. Sempre tem alguma atividade pela manhã, geralmente almoçamos fora. No sábado à tarde fico em casa, só saio se for para ver um filme, ir a um aniversário, se tiver alguma atividade. No domingo às vezes vou à igreja de manhã, à tarde faço uma caminhada, recebo alguém (Vera).

Assim, a sincronia caracteriza sua vida, organizando o uso do tempo para a realização de diferentes atividades e funções que se encontram dispersas espacialmente no espaço da cidade. O poder aquisitivo e o meio de deslocamento próprio facilitam as apropriações do espaço urbano, bem como o uso do tempo.

A estudante Zumira reside em área central e tem o seu tempo organizado em relação ao seu trabalho durante o dia, e ao seu estudo, no período noturno, tendo um deslocamento facilitado pelo veículo próprio.

Eu acordo às 06h00, aí eu vou tomar banho (eu não tomo café de manhã), e me troco, demoro uns quarenta minutos, eu saio em cima da hora. Entro às 07h00 e saio às 12h00. Saio às 12h00 e volto para a casa para almoçar. Entro às 13h00 e saio às 19h00 horas em ponto, porque tem que passar o cartão. Tenho que ir direto para a Unoeste, para estudar. Se der eu tomo um banho lá, se não tiver muito corrido, porque eu trabalho no Centro Cirúrgico. Se tiver como, se tiver uma pausa de cirurgia, eu tomo um banho lá de cinco minutos. Na hora que eu fui do almoço eu já levo material, já levo roupa para tomar banho. Eu tenho meu armário, tem um banheiro para gente usar. Minha aula começa às 18h50 (cerca

de 15 minutos até a Unoeste), mas o professor dá uma tolerância, e acaba em torno de 22h30. Volto para a casa, aí tomo um banho. Se for cedo como alguma coisa, caso contrário não como, aí durmo no máximo 24h00, quando eu tenho que dar uma estudada; mas no máximo, senão, não consigo acordar. No fim de semana, ou eu vou trabalhar um sábado ou um domingo, das 07h00 às 19h00. No sábado eu tenho aula, de manhã, mas eu posso estar trocando e trabalhar todo domingo das 07h00 às 19h00, mas eu acho muito cansativo e conversei com o meu professor e aí eu vou faltar sábado sim, sábado não. No sábado não tem estágio. No sábado que eu trabalho, geralmente eu estou super cansada, nesse pique eu fico muito cansada. Eu chego em casa, assisto um pouco de tv e quero dormir, por volta de umas 21h00 e não saio à noite. No domingo acordo super tarde, umas 10h30, 11h00. Geralmente fico em casa, preparo um almoço legal com a minha mãe. Às vezes a tarde meus amigos vão para lá. Às vezes eu saio, vou no Pesque Pague, às vezes fico em casa, assisto filme. No domingo eu costumo dormir cedo, no máximo 22h00 (Zumira).

Essa estudante tem um dia-a-dia bastante corrido, faltando-lhe até mesmo o tempo para tomar banho e jantar em sua casa após sua jornada de trabalho. Isso porque ela ainda tem um meio de deslocamento particular, porque se não o tivesse seus deslocamentos estariam prejudicados ou não seriam possíveis, nos termos em que se realizam. Nesse caso, o tempo para a realização de atividades de lazer é escasso, por isso elas não são frequentes em seu dia-a-dia. Essa rotina ocorre apenas em função da realização de um estágio vinculado ao seu curso universitário, mas com a conclusão do mesmo sua rotina será mais tranqüila, segundo ela. As circunstâncias atuais retratam um cotidiano bastante preenchido e organizado de acordo com o desenvolvimento da função trabalho e educação, as quais regem o uso do tempo. Não há sincronia, ocorrendo o predomínio dessas funções em detrimento do cumprimento de outras, considerando as possibilidades que existem na vida de uma jovem. A situação em que se encontra, segundo ela, é temporária, podendo, depois que terminar seus estudos, ter uma flexibilidade maior no uso do tempo para dedicar-se a outras atividades, no momento suprimidas. O poder econômico, bem como o veículo próprio, amenizam o corre-corre do dia-a-dia.

O desempregado Eduardo, residente, também, em um loteamento fechado, tem veículo próprio e organiza seu tempo de acordo com as atividades rotineiras da família, para pagamentos de contas, compra de bens e para sua formação universitária.

Eu não tenho hora certa para acordar, tem dia que acordo 07h00, para levar os filhos na escola, tem dia que acordo mais tarde e minha esposa é quem leva. Eu estou correndo atrás de emprego. Almoço por volta de 12h00, 12h30. À tarde fico estudando. Saio às 18h45, minha aula começa às 19h00, volto às 22h50. Normalmente vou ver televisão e durmo mais ou menos 01h00. No sábado, vou para a faculdade às 08h00, tenho aula até às 11h40. Fico o dia todo lá, faço monitoria, volto às 18h00. Sábado à noite fico em casa, vejo televisão, e vou dormir mais ou menos na mesma hora. No domingo depois do almoço vamos visitar familiares fora de Prudente (Eduardo).

Ele nos deixou claro que não realiza atividades de lazer, que não tem contato e nem amizade com os moradores do loteamento fechado, não estabelecendo relações de sociabilidade com os mesmos. O seu dia-a-dia não é tão tumultuado, já que está desempregado no momento, podendo ter um uso do tempo mais flexível. Sua condição espacial favorece os deslocamentos, em razão do loteamento estar bem localizado, permitindo fácil acessibilidade ao conjunto da cidade, por meio das vias de acesso mais rápidas que se encontram nas proximidades deste, facilitando seu ir e vir, além do meio de transporte individual. Em razão do que se apresenta, a sincronia poderia caracterizar o cotidiano desse desempregado, no momento em que se encontra, pelo fato de haver uma disponibilidade maior de tempo livre, já que não tem que cumprir prioritariamente o trabalho formal, que acaba regendo o uso do mesmo. Ele não realiza muitas atividades, e no momento se dedica aos estudos, mas para o mesmo o que falta é o emprego. As demais funções são satisfeitas por meio da televisão e visita à familiares, não manifestando, apesar da pouca idade, grandes perspectivas em relação a um maior aproveitamento do tempo e do espaço.

O idoso, Senhor Sebastião, reside em área bastante central, possui um alto poder aquisitivo e veículo próprio para ir e vir. Seu tempo é organizado para contemplar as atividades, como a caminhada diária que realiza para aquisição de alguns serviços ou pequenas compras e ir à casa de algum familiar, de vez em quando. Nos diz que em função da idade em que se encontra não tem mais interesse em sair tanto, em freqüentar espaços de consumo de bens e serviços, preferindo ficar no ambiente domiciliar e junto a familiares.

Eu acordo às 07h30h, me preparo para caminhar, me desloco de carro até o Termas. Caminho cerca de uma hora, uma hora e dez minutos. Volto para casa, faço um lanche, arrumo cozinha, descanso um pouquinho. Almoço. Vejo televisão, vejo a sessão da tarde, quando a gente não tem uma outra coisa para fazer, uma outra atividade, uma obrigação a cumprir, coisas desse tipo. À noite normalmente fico em casa, vejo as novelas e vou dormir por volta das 23h00. Nos fins de semana, ou eu vou a um sítio de um amigo que é nas proximidades, às vezes vou até a Represa de Martinópolis, vou almoçar na casa dos filhos, mas na maioria das vezes eu fico em casa. Meus filhos é que vêm em casa nos visitar (Senhor Sebastião).

Mesmo tendo tempo para mais atividades, não se interessa mais em realizá-las, pois acredita estar em uma fase em que o melhor é permanecer em casa sempre, vendo televisão, descansando. O que é a relação tempo e espaço para esse senhor? Esses dois elementos poderiam estar mais associados ao seu cotidiano, mas em função da idade, eles não se manifestam plenamente. Quando trabalhava e era mais jovem seu dia-a-dia era mais

cheio de atividades. A integração dos idosos, que vem acontecendo por meio de programas e projetos, não o atrai, preferindo o espaço da casa, a companhia da televisão, a sociabilidade no espaço privado, em família. O poder aquisitivo, o meio de deslocamento próprio e a situação espacial não resultam em uma sincronia de espaço e tempo.

O portador de deficiência física Manoel, ao contrário dos outros dois portadores, possui um veículo próprio, adaptado para ele, o que facilita sua vida, a realização de seu trabalho como autônomo e o desenvolvimento de atividades esportivas e de lazer. Não depende de ninguém para auxiliá-lo nos deslocamentos como os outros dois, podendo ir e vir, de acordo com suas necessidades.

Eu não tenho hora certa para acordar, mais ou menos umas 08h00. Aí eu ligo o rádio do PX (de rádio amador), para fazer contatos, o pessoal me chama para comprar o que eu vendo (rádio amador e cds). Aí eles me chamam e eu vou onde eles estiverem, tipo no Posto Rio 400, no Posto Jabur, perto do campus II. Não tem lugar certo, onde eles gritam eu vou. Às vezes em Pirapó, em Regente. Volto às 11h00 para almoçar, vou buscar o almoço todo dia na casa da minha mãe e almoço em casa. Aí eu fico na dependência do rádio, chamou eu estou indo. Saio para vir para a academia aqui na UNESP, de terça e quinta, das 08h00 às 10h00 e de quarta e sexta, para vir para o Basquete na UNESP também, das 13h30 às 15h30. Fora isso, estou atrás de rádio para comprar e vender. Quando fico em casa assisto televisão e ouço rádio. À noite vou dormir depois das 24h00. De quarta em diante, pela noite saio. Vou a bares e boates. De sábado e domingo as vendas são paradas, geralmente vou para a casa de amigos, no Ana Jacinta, Brasil Novo, para todo lado e também para chácaras, me divertir (Manoel).

Esse entrevistado tem um tempo flexível, apesar da dependência constante do rádio amador para realizar suas vendas, mas ainda assim consegue organizá-lo para o cumprimento de outras atividades, além do trabalho. Não há uma grande falta de tempo e a condição espacial e seu veículo próprio facilitam o uso que faz dos lugares da cidade. Podemos entender que, pela flexibilidade do trabalho que realiza como autônomo e pelo meio de deslocamento que possui, tem a vida caracterizada pela sincronia. A organização do tempo e a apropriação do espaço se dão de acordo com as suas prioridades, interrompendo o trabalho para realizar o lazer, atividade física, etc.

Nesse grupo de entrevistados, a situação socioespacial e a posse do veículo próprio são características marcantes para explicar as facilidades dos mesmos em ir e vir, para realizarem diversas atividades no seu dia-a-dia. Somente essas considerações não bastam, já que temos que avaliar também a faixa etária que, no caso do idoso (Senhor Sebastião), determina como vai ocorrer a organização do tempo. A atividade profissional também precisa ser considerada, pois ela faz com que o dia-a-dia da mulher trabalhadora e mãe

(Eliana) e da estudante e trabalhadora (Zumira) seja organizado diante dessas prioridades. Já o desempregado (Eduardo) tem seu tempo não tão preenchido, organizado para a busca de emprego e para a realização de seu curso universitário. Os casos que se destacam são o da dona-de-casa (Vera), que mesmo com uma faixa etária mais elevada que a de outros entrevistados, tem uma vida mais dinâmica, mais envolvida com atividades de lazer e uma maior sociabilidade, e o portador de deficiência física (Manoel) que, apesar dessa restrição, tem um veículo que facilita seu ir e vir e possibilita também a vivência de diversas atividades.

Nesse grupo, o veículo próprio possui grande importância na mobilidade dos mesmos, mas muitas vezes eles não realizam a potencial acessibilidade que possuem para apropriar-se do espaço urbano. A situação socioespacial não é o fator mais relevante para definir como será a mobilidade, como ocorre na periferia pobre, e sim outras condições, tais como faixa etária (caso do Senhor Sebastião), uma longa jornada de trabalho (Eliana), podendo estar vinculado à realização dos estudos (Zumira) e assim influenciarem as práticas espaciais, bem como o desenvolvimento ou não da potencial acessibilidade que, a priori, já possuem. Por isso a mobilidade que poderia ser maior, é reduzida, definindo assim, as apropriações do espaço.

Passamos à análise das entrevistadas residentes nas cidades vizinhas a Presidente Prudente.

A residente em Pirapozinho, Rose, desloca-se diariamente para trabalhar em Presidente Prudente, também por meio de transporte coletivo, organizando o seu dia-a-dia com base nessa função, mas não ficando restrita a ela. Quando é possível, aproveita a sua estada em Presidente Prudente e visita familiares e amigos, sai à noite nos finais de semana, realizando lazer, criando laços de sociabilidade mais nessa cidade do que na de sua residência.

Eu pego ônibus lá em Pirapó às 08h30. Chego aqui por volta de 09h00, mais ou menos, no Terminal. Subo até a Avenida Manoel Goulart que tem um ponto logo ali, é o primeiro ponto da Avenida Manoel Goulart, porque passa o Parque Cedral, dá certinho o horário que eu chego e o horário que ele está passando. Aí eu desço aqui no ponto da Unesp, chego aqui umas 9h15, 9h20, mais ou menos. Aí eu paro para almoçar, entre 12h00 e 14h00, que é super rápido, quinze minutos, vinte minutos no máximo. Aí retorno novamente às atividades, aí eu saio por volta de 17h00, 17h30. Aí eu vou novamente no ponto em frente à Unesp pego um ônibus aqui que passa quase 18h00, geralmente é esse que eu pego. Aí eu desço novamente no terminal e tem um ônibus lá 18h00, que às vezes dá tempo de eu pegar ele, mas se não dá eu pego um de 18h20 até Pirapozinho novamente. Chegando em casa eu vou relaxar, vou ler alguma coisa que eu tenho que ler, ou vou fazer algum trabalho, se eu pego algum trabalho extra, ou então sento e assisto a novela. Às 21h00, estou indo para cama. Nos

dias que eu saio mais cedo, é o dia que passo pelo centro, quando é para comprar alguma coisa. Nesses dias pego ônibus umas 17h00. Quando eu fico aqui em Prudente, eu durmo de sexta para sábado, ou no Humberto Salvador ou na Cohab. Eu fico na casa deles para lazer mesmo, para relaxar mesmo, fico conversando e geralmente é no sábado à noite que a gente sai. Na sexta não sai, fico conversando e vou dormir mais tarde, 24h00, 01h00 02h00. A gente fica conversando, às vezes a gente aluga algum filme para assistir. No sábado, geralmente durante o dia não saio. Às vezes eu fico até segunda, às vezes retorno no domingo quando tenho que fazer alguma coisa em casa, como lavar roupa, serviços domésticos. Quando estou em Pirapó no fim de semana, fico em casa conversando com a minha família, às vezes saio para ir na casa das minhas irmãs que são casadas, que moram lá, ou na casa de uma amiga para bater papo (Rose).

Rose realiza suas atividades de lazer em Presidente Prudente, onde se efetiva, então, sua sociabilidade. O tempo é regido, quase cronologicamente, de acordo com os horários dos ônibus intermunicipais, de acordo com os horários em que trabalha, não havendo uma flexibilidade no seu uso. Mesmo com o preenchimento do seu cotidiano em função do trabalho e de alguns momentos para a realização de lazer, não há uma sincronia, pois essa entrevistada se encontra totalmente dependente do meio coletivo de transporte, em função do qual define que horas chegar, que horas partir e para onde ir, assim influenciando suas apropriações espaciais, nas duas cidades.

A estudante, residente em Álvares Machado, que se desloca diariamente para estudar por meio de transporte coletivo, tem sua vida organizada prioritariamente pelo tempo dedicado à realização de seu curso universitário, realizando as atividades de lazer no final de semana na cidade onde reside, e de vez em quando na mesma cidade em que estuda.

Na segunda-feira acordo 06h45, aí eu vou até à cidade de Álvares Machado com meu irmão, de carro, fico na casa da minha tia. Durante a semana eu fico na casa dela, volto na sexta-feira, depois da aula, de carro para o sítio. Na segunda de manhã fico por lá até 08h30, aí pego um ônibus e venho para Prudente, para estudar. Almoço aqui na faculdade, e à tarde pego uma circular, umas 16h30, volto para Machado para tomar um banho, porque é só uns quinze minutos até lá. Às 18h20, eu pego o ônibus da Prefeitura e volto para cá, chego 18h40, minha aula começa às 19h00 e termina umas 22h40, quando eu pego o ônibus da Prefeitura de novo e volto para Machado, chegando lá umas 23h00 e então eu vou dormir. Na terça e quinta de manhã eu faço aula de inglês em Machado. Nessas manhãs eu não venho para Prudente, aí venho à tarde. Na segunda, quarta e sexta eu venho ou de manhã ou à tarde para a Faculdade para estudar, volto para tomar banho e volto à noite para ter aulas. Nos sábados eu fico no sítio, estudo, ouço músicas e às vezes saio à noite, e vou dormir no mesmo horário que durante a semana. No domingo eu também fico por lá, estudo, e acabo não saindo (Celina).

Essa jovem prioritariamente estuda. O ir e vir se dá de acordo com o tempo de estudo, rotina que, provavelmente, se repetirá ao longo dos anos até a formação. O lazer e

as outras atividades são secundárias; às vezes realizam-se, às vezes não. Há uma restrição espacial e socioeconômica que permeia seus deslocamentos, os quais precisam estar em consonância com os horários de ônibus da Prefeitura, tendo controlado o seu ir e vir. As atividades se repetem ao longo da semana, com o estudo na universidade e na casa, tendo a possibilidade de realizar outras nos finais de semana, mas nem sempre acontecem. A realização de práticas de sociabilidade se dá no meio acadêmico, já que a vida se regula de acordo com o tempo para o estudo e o espaço, que ela mais se apropria, está vinculado à realização dessa atividade.

Há uma dessincronia. O tempo e o espaço se voltam para a realização da atividade que norteia o cotidiano da mesma, o estudo. Considerando-se a faixa etária, as possibilidades de realização de uma gama de atividades aumentam, mas o tempo é regido pelo estudo. É para esse fim que se desloca de uma cidade a outra, apropriando-se do tempo necessário para a ocorrência deste.

Marta reside em Regente Feijó e se desloca de veículo próprio para Presidente Prudente, a fim de consumir bens e serviços. Vivencia muito pouco as áreas de lazer de Prudente em relação à sua cidade, sendo mais comum a frequência ao *shopping*, um espaço de consumo que não há na cidade em que mora. As demais atividades são realizadas na cidade de origem, como lazer, caminhadas e encontro com amigos.

Na segunda, quarta e sexta eu trabalho tarde e noite. Na segunda de manhã eu dou aula, depois que eu volto da aula, saio às 12h30, vou para casa almoço e venho para cá, trabalho até às 18h00. Volto para casa, arrumo a janta, volto às 19h00 e fico até às 22h30. Na quarta e sexta eu fico em casa no período da manhã, saio para a rua para fazer alguma coisa na rua, como ir ao banco. À tarde venho trabalhar e muitas vezes nesses dias eu fico direto para noite, algumas vezes eu faço horário de janta. Na terça e na quinta entre 06h00 e 07h00, ajeito alguma coisa na casa (não tenho empregada doméstica), aí venho para o serviço, entro às 08h00, aí saio às 11h30, volto para a casa e faço almoço. Almoço, ajeito a casa e volto para o serviço às 12h30, 13h00 e fico até às 17h30, 18h00, isso quando eu trabalho durante o dia, que é na terça e quinta. Na terça e quinta eu saio daqui e vou para a ginástica, depois vou para a casa e fico assistindo televisão, preparando aula, corrigindo prova, e por volta das 23h00, eu vou dormir. Sábado e domingo, fico em casa no período da manhã, faço alguma coisa e trabalho no programa da Família na Escola, a partir das 16h00. No sábado à noite a gente sai, vai para alguma lanchonete, algum lugar. No Domingo à tarde às vezes vou para Iêpe, às vezes para casa da minha irmã (Marta).

No seu dia-a-dia, o tempo é organizado de acordo com o trabalho que desenvolve. A partir dessa função, organiza as demais, buscando conciliá-las com a sua dupla jornada, que não a impede de realizar atividades físicas e de lazer, propiciadas por um fácil deslocamento, no espaço urbano da cidade pequena. Possui condições socioeconômicas,



além de veículo próprio, que permitem uma mobilidade interurbana até Presidente Prudente, quando é necessário adquirir bens e serviços não encontrados em sua cidade. Verificamos que mesmo que haja a organização do tempo, o uso e a apropriação do espaço, de acordo com o trabalho profissional, não há uma rigidez, e a flexibilidade aumenta, em razão da função exercida e do meio de deslocamento próprio, que possibilitam o ir e vir na cidade pequena e para a cidade média. Portanto, há uma sincronia no cotidiano dessa entrevistada.

Na organização do tempo são fatores determinantes a condição espacial, a social, a faixa etária, a profissão, havendo prioridade de algumas atividades e funções, relegando-se outras, a nosso ver importantes, a um segundo plano. Realiza-se, assim, um cotidiano cada vez mais esvaziado, sendo que, muitas vezes, o tempo é preenchido pelo ato de se assistir televisão em contraposição à sociabilidade entre amigos e vizinhos. É o consumo, a imagem, o mundo da mercadoria que se projeta e prevalece.

#### **2.4- A fragmentação do cotidiano e a segmentação da sociabilidade**

Diante das mudanças nas dimensões espaciais e temporais, vivemos atualmente em um ritmo acelerado, expresso pela falta de tempo, pela desconexão entre as áreas da cidade, que muitas vezes tornam-se lugares de passagem, deixando de lado a possibilidade do encontro e da convivência entre os diferentes, nesse espaço urbano que cada vez mais se fragmenta e reduz a sociabilidade.

Se pensarmos na estruturação espacial das cidades médias, notamos as transformações espaciais que antes eram mais explícitas na metrópole. Podemos perceber que algumas áreas já não são de tão fácil acesso para os segmentos de menor poder aquisitivo. Entre essas áreas, muitas vezes, estão os parques e as praças públicas que poderiam favorecer o encontro, a convivência e a sociabilidade. O que acaba prevalecendo é a permanência dentro da casa, tendo a televisão como entretenimento, reforçando-se, assim, a individualidade.

O que temos é que as casas hoje, na metrópole, vivem trancadas com as pessoas dentro, diante da televisão, sem contatos com a vizinhança pois cada vez mais a casa tem a função de preservar a individualidade, reforçando o privado. Desse modo o que era público, o que acontecia no ambiente da rua se fecha "intramuros". Desse modo os lugares da cidade se delimitam, se fecham, se tornam exclusivos. De um lado produz-se um espaço onde se limita cada vez mais rupturas entre lugares do trabalho, do lazer, da moradia, onde a

estratificação socioespacial se revela nos acessos diferenciados funcionalmente. De outro, como a sociedade existe no uso, dado pelas divisões no espaço, as atividades tendem a se desenvolver, na metrópole, em ambientes fechados. Por toda a metrópole pontuam academias de ginástica, escolas de natação ou clubes; enquanto os numerosos edifícios que se constroem sem parar nascem com estrutura privada de lazer (*playground*, saunas, quadras de esporte). O que significa que se atenua a sociabilidade na metrópole com o aprofundamento da diferenciação entre o “público” e o “privado” (CARLOS, 1996, p. 87).

As formas de sociabilidade sofrem grandes mudanças com a presença e a difusão da televisão e do automóvel, em contraposição à possibilidade de se viver momentos de convivência nos bairros, nas ruas, relações de vizinhança, de ir às quermesses, às procissões, aos ensaios de escolas de samba, ou seja, aos pontos de encontro (CARLOS, 1996).

Carlos (1996), a partir da análise da rua, busca entender o espaço urbano, posto na cidade se imprimem os trajetos, os percursos e os itinerários dispersos, difusos ou concentrados, que se definem pela vida cotidiana e pelo vivido e expressam as diferenças sociais e as contradições, as normas e a grande tendência à homogeneização. A rua não foi e nem é a mesma em todos os lugares, diferencia-se nos usos que teve e que tem em cada lugar e em cada cidade.

Nos lugares é que o cotidiano se expressa, especialmente na rua.

As pessoas passam na rua, umas pelas outras, sem se verem, ninguém parece ser especialmente notado. O cidadão parece passar despercebido na multidão de rostos preocupados ou mesmo sem expressão, perdidos no burburinho de vozes e sons indistintos. O constante ir e vir das pessoas acontece sem que elas deixem rastros aparentes [...] (CARLOS, 1996, p. 131).

Em diferentes momentos do dia, a rua é apropriada diversamente pelos indivíduos, denotando hábitos e costumes e compondo os caminhos que cada um realiza no seu cotidiano entre a casa e os demais lugares vinculados à sua reprodução. Ela pode ter sentido: de passagem; de fim em si mesma, ou seja, para a realização da mercadoria (os camelôs de São Paulo, por exemplo, que se instalam no espaço público da rua e se apropriam de forma privada); o sentido da troca (por meio da realização de feiras, pela ação dos camelôs etc); da festa (comemoração de campeonatos esportivos); da reivindicação (a dos movimentos sociais); do morar (para os sem-teto); do território (de domínio de guangues); da normatização (placas, semáforos); da segregação social (que se expressa nas formas de uso) e do encontro (a permanência de algumas festas típicas, nos bairros, o uso no fim de semana quando não há muitos automóveis etc.). Ela é o lugar da manifestação da

diferença e também a expressão das normas impostas no cotidiano, do mundo da mercadoria que cada vez mais o invade (CARLOS, 1996).

Analisando a rua, o seu uso, a sua apropriação, bem como o ir e vir das pessoas, podemos compreender o cotidiano, as relações sociais que se manifestam nos espaços da cidade, em diferentes momentos e a sociabilidade que se desenvolve, de acordo com a diferença.

A autora destaca ainda que o modo de vida urbano pode ser apreendido na rua por meio dos comportamentos e que, na metrópole, esse modo de vida comporta um sistema de objetos e um outro de valores, que estão redesenhando uma “nova urbanidade”. A vida cotidiana é programada, limitada pelo tempo e espaço homogêneo, e se manifesta nos usos do espaço, nos comportamentos e na sociabilidade, no individualismo e na recusa do outro.

Essas mudanças que ocorrem no uso do tempo, em função da lógica do capital e da influência do mundo da mercadoria, fazem com que as necessidades para a reprodução da vida sejam estritamente influenciadas, assim como os usos dos espaços e o cotidiano.

O cotidiano hoje se empobrece no sentido em que cada vez mais ele está subordinado ao mundo das mercadorias, em que os sinais de *status* permeiam as relações, e o valor de troca subjuga e captura o sentido do uso. Nessa perspectiva o cotidiano se apresenta como o lugar dos gestos repetitivos e da uniformidade e homogeneidade dos hábitos, forma de uso, comportamento, valores, etc. Tudo programado pelo capitalismo e pela estratégia estatal que organiza o cotidiano (modo de morar, de vestir, como e onde despendem as horas de folga e lazer) tratando de abolir a diferença (CARLOS, 1996, p. 92-93).

Carlos (1996) destaca alguns exemplos de controle do cotidiano percebidos na rua, como a indústria do corpo (que dita os padrões estéticos por meio da disseminação das academias, do *cooper* e todas as mercadorias envolvidas com essa moda); os *shopping centers* (como os templos do consumo que ditam os comportamentos, o modo de vestir das pessoas que o freqüentam, tornando-se ponto de encontro, esvaziando o sentido da rua); os locais de lazer e diversão noturna (como boates caracterizadas pelo padrão socioeconômico, que também ditam as normas de comportamento) e o sambódromo que substituiu a festa popular na rua, já que é um lugar público tornado privado e vendido como mercadoria.

Pode-se notar que todas as manifestações do mundo da mercadoria se apresentam no cotidiano, fazendo com que ela seja efetivamente consumida, e também os espaços normatizados, influenciando a vida por meio da mídia que enfatiza o que deve ser consumido, como se comportar e para onde se deve ir. Mesmo que os segmentos de menor

poder aquisitivo não alcancem, muitas vezes, o consumo efetivo dessas mercadorias, eles são, a todo o momento, influenciados pelos símbolos e signos desse mundo, tendo seus comportamentos e modos de vida modificados constantemente.

Com isso, há mudanças nos valores e nas relações interpessoais, que são reorganizadas sob as determinações do mundo da mercadoria, esvaindo-se os encontros e a sociabilidade, reduzindo-se o seu conteúdo às relações normatizadas e burocráticas. Essas mudanças associadas às inovações tecnológicas e ao poder aquisitivo fazem com que cada pessoa redefina e regule o uso do tempo, assim como seu consumo do espaço e as relações que estabelecem com o outro.

El campesino. El hombre de la sociedad rural se rige por los ritmos de la naturaleza; generalmente él mismo se regula el tiempo, y el sentido de la rapidez de éste no existe para él. Pero ocurre de otra forma en las sociedades industriales. Ante la multitud de tareas diversas que pueden desarrollarse en el medio urbano y ante la rígida regulación del tiempo, impuesta desde el exterior en aspectos esenciales (como el trabajo), la ansiedad por el veloz transcurso del tiempo es grande, como la preocupación por la falta de tiempo para hacer las tareas.

Esa ansiedad por la velocidad del tiempo y la falta de él aparece en muchas ocasiones en los estudios que se han realizado sobre distribución del tiempo (CAPEL, 2003, p. 62).

A velocidade do tempo no mundo da mercadoria e nas sociedades industriais e tecnificadas impõe ritmos, usos, sociabilidades, definindo e determinando o cotidiano das pessoas. O que prevalece em função dessa lógica é a constante imposição de modos de vida e de comportamento, que vão se redefinindo, não dando margem à permanência, à memória, à preservação de costumes e dos referenciais que compõem a vida urbana. Associado a isso está o consumo exacerbado que incentiva a constante substituição e descarte das mercadorias, reafirmando o efêmero em contraposição ao permanente.

La época postmoderna se caracterizaría por la pérdida de los valores firmes, de las seguridades y de las certezas, por la “deriva hacia un insuperable relativismo”. Sería el derrumbamiento de lo permanente y, otra vez, la magnificación de lo efímero. La conciencia de novedad y ruptura, considerada, como vimos, una característica moderna, ha sido llevada hoy a su exacerbación, con la aparición de modas de todo tipo. Incluso de moda intelectuales, creadas para ser rápidamente consumidas y pronto desechadas para ser sustituidas por otras [...] (CAPEL, 2003, p. 71-72).

Essa efemeridade é sentida não só na substituição e no descarte relacionados ao consumo de mercadorias, mas também nas relações pessoais que não são tão consolidadas

e que hoje são facilmente substituídas pelos instrumentos tecnológicos, esvaziando e segmentando a sociabilidade, o cotidiano.

De acordo com cada segmento, que traz implícito suas características socioeconômicas, ter-se-á uma configuração do cotidiano, já que “[..] el *“presupuesto del tiempo”* (*time budget*), *considerando que al igual que el dinero – o que el espacio – el tiempo es un recurso escaso que se debe distribuir, y que se puede malgastar o ahorrar”* (CAPEL, 2003, p. 62). Ou seja, conforme destacamos, a relação entre espaço, tempo e poder aquisitivo influenciará o cotidiano das pessoas, caracterizando-o diferenciadamente, de acordo com cada composição. Ele é misto de ações, reações e coações, de concreto e de virtual, de sincronia e de dessincronia, de repetições e do novo, elementos estes que marcam o vivido.

[...] o cotidiano é muito mais que o inconsciente fluir de dias sempre iguais; é no cotidiano que o cidadão se encontra diante de coações e vigilância; mas na repetição também pode surgir a essência do imaginário. [...] a repetição é obra. Há, portanto, criação de um mundo prático e sensível a partir de gestos repetitivos. Há brechas no cotidiano que abrem espaço para o criativo e para o virtual (CARLOS, 1996, p. 100).

No cotidiano, temos a apropriação do espaço, o uso normatizado do tempo diante da velocidade no mundo das técnicas, o estabelecimento e o enfraquecimento da sociabilidade, ou seja, da reprodução da vida.

Na vida cotidiana, o viver corresponde à dimensão objetiva das práticas, enquanto o vivido, muito mais amplo, integra a subjetividade, sendo perpassado por retórica e por estetismos. A relação entre esses dois níveis forma a vida cotidiana. Esta que, como conceito, permite discutir os diferentes níveis que encerram a problemática da reprodução social (SEABRA, 2004, p. 191).

Considerando a problemática da reprodução social, Seabra (2004) destaca a cidade como lugar dos encontros e desencontros, regidos por uma lógica do tempo social como tempo produtivo, que se manifesta no cotidiano e expressa o viver e o vivido. Esses são cada vez mais influenciados pelo modo capitalista de produção, em função das representações e simbolismos, para sua efetiva valorização, generalizando o modo de vida urbano de acordo com a cotidianidade moderna.

A mercadoria tem determinado freqüentemente as relações entre as pessoas, já que o processo de reprodução das relações sociais está além do espaço da fábrica, encontrando-se na cidade, na sociedade e no cotidiano. Estabelece-se uma sociedade de consumo que

está alicerçada para além das necessidades, baseada na crescente multiplicação de objetos prontos, instantâneos e efêmeros com os quais os homens se relacionam em contraposição às relações interpessoais, sendo estes caracterizados como consumidores regidos pela troca (CARLOS, 1996).

Cada vez mais:

O homem está alienado de si mesmo, manipulado, preso a um consumo programado que separa o homem do outro, encerrado em seu universo pessoal, isto porque o homem em sua existência imediata, real é o consumidor independente, vinculado a um mundo de interesses privados, em que os objetos se defrontam num mundo de indivíduos atomizados que, no limite, chegam a se hostilizar. Nesse quadro, o homem consumidor, por excelência, é parte integrante da massa – realidade opaca que aparece isenta de contradições – nem sujeito, nem objeto, mas sujeito e objeto de manipulação (CARLOS, 1996, p. 141-142).

O indivíduo encontra-se mais independente dos outros, com uma vida cada vez mais privada e, concomitante ao processo de reprodução do espaço urbano, que separa e segrega os habitantes, há uma diminuição do espaço público, e assim, ele vivencia uma cidade mais fria e mais anônima, fortalecendo o individualismo. É na cidade, também, que as coações e insurreições do cotidiano fazem-se presentes, sendo que esse “[...] *acentua o possível em vez de orientar-se somente para o real e o terminado*” (CARLOS, 1996, p. 148).

Com a incessante criação de necessidades, impõe-se o consumo massivo de bens, determinam-se modos de vida e comportamentos, fazendo com que o indivíduo permaneça mais tempo no espaço privado da casa, em contraposição à possibilidade de apropriação dos lugares de encontro, como as ruas e as praças. Há, cada vez mais, a substituição das relações pessoais pela companhia das técnicas como a TV, o computador, a internet, favorecendo o individualismo e o enfraquecimento da sociabilidade.

No que diz respeito também à cidade de São Paulo, a industrialização progredia (anos quarenta e cinquenta do século XX) e o cotidiano urbano se delineava com a vida nos bairros operários, com suas crenças e grêmios, estabelecendo sociedades de bairros, comícios e desfiles cívicos, havendo grande união e encontro entre os moradores, articulando trabalho e vida familiar. Nessa época, o cotidiano era tido como banal e rotineiro. Com a separação entre dia e noite e, a partir dessas rotinas, a vida cotidiana foi emergindo, articulando o viver e o vivido, sendo influenciada pelas tecnologias e pelo mundo da mercadoria, implicando no uso do tempo e do espaço (SEABRA, 2004).

Apesar das mudanças que foram ocorrendo e segmentando a sociabilidade, ainda há, nas metrópoles, a permanência de alguns desses eventos, uma vez que ela articula

novos e velhos usos do espaço, à medida que, em alguns bairros, ainda permanece o culto às festas populares e tradicionais, ligadas à história de seus habitantes, principalmente os migrantes que fazem homenagens à padroeiras da região de onde vieram e cultos à cultura de seu povo (CARLOS, 1996).

De acordo com Certeau (2003), em função da diferenciação, presente no espaço urbano, que se expressa no cotidiano, não se deve desconsiderar os praticantes ordinários da cidade, os caminhantes e pedestres, que muitas vezes jogam com espaços que não vêem, compondo trajetórias fragmentadas, construindo cotidianamente representações desse espaço e práticas do espaço que comandam as “maneiras de fazer”, a mobilidade na cidade planejada e visível, transformando a rua em espaço. O ato de caminhar é a apropriação do sistema topográfico pelo pedestre, selecionando e fragmentando o espaço percorrido.

No constante ir e vir na cidade, nos movimentos e deslocamentos rotineiros, cada um a seu modo se apropria desse espaço urbano, construindo imagens, identidades e o sentimento de pertencimento que se manifesta em alguns lugares vividos, com os quais estabelecem laços, criam referenciais e evocam as ausências por meio de lembranças.

Os lugares são histórias fragmentárias e isoladas em si, dos passados roubados à legibilidade por outro, tempos empilhados que podem se desdobrar mas que estão ali antes como histórias à espera e permanecem no estado de quebra-cabeças, enigmas, simbolizações enquistadas na dor ou no prazer do corpo (CERTEAU, 2003, p. 189).

O autor ressalta a caminhada como o praticar o espaço, pois é através dessa relação que a pessoa tem consigo mesma, que ela comanda as alterações internas do lugar ou os desdobramentos das histórias empilhadas no lugar, entendendo as transformações na cidade.

A caminhada afirma, lança suspeita, arrisca, transgride, respeita etc., as trajetórias que “fala”. Todas as modalidades entram aí em jogo, mudando a cada passo, e repartidas em proporções, sucessões, e com intensidades que variam conforme os momentos, os percursos, os caminhantes. Indefinida diversidade dessas operações enunciadoras. Não seria portanto possível reduzi-las ao seu traçado gráfico.

As caminhadas dos pedestres apresentam uma série de percursos variáveis assimiláveis a “torneios” ou “figuras de estilo”. Existe uma retórica da caminhada. A arte de “moldar” frases tem como equivalente uma arte de moldar percursos. Tal como a linguagem ordinária, esta arte implica e combina estilos e usos. [...] O estilo e o uso visam, ambos, uma “maneira de fazer” (falar, caminhar etc.), mas um como tratamento singular do simbólico, o outro como elemento de um código. Eles se cruzam para formar um estilo de uso, maneira de ser e maneira de fazer (CERTEAU, 2003, p. 180).

Vê-se que o caminhar é extremamente importante para a apropriação do espaço urbano, para que as pessoas o compreendam, estabeleçam apreensões, criem sentidos, referenciais, representações e as relações que vão se expressar nos lugares com os quais os habitantes se identifiquem.

Essas apreensões dar-se-ão de acordo com as apropriações que serão diferenciadas por cada segmento, pois decorrerão do meio de deslocamento a ser utilizado, bem como da interação e da aproximação que se tem com o espaço urbano. Os caminhantes ou os pedestres terão possibilidades de se interarem mais do que aqueles que se deslocam por meio de veículos particulares, construindo imagens, relacionando-se com os demais usuários dos espaços públicos, permitindo a sociabilidade.

Esse processo ocorre a partir das apropriações que produzem os territórios do uso, que são entendidos a partir da vida cotidiana, sendo que o cotidiano requer um espaço e um tempo apropriados, mesmo que haja separações e exclusões (SEABRA, 2004).

Os percursos realizados contribuem para determinado conhecimento da cidade segregada, para a produção desses territórios do uso à medida que se frequente mais as áreas centrais ou da periferia pobre, tendo contato com a realidade social que muitas vezes está distante dos olhos daqueles que não frequentam determinadas áreas e nem mesmo têm conhecimento do seu conteúdo social. Quais são os espaços que vivenciamos no nosso dia-a-dia? O que se encontra longe de nossos olhos como espaço segregado?

Nesse sentido, em Presidente Prudente, os ônibus que percorrem a periferia informam, para quem quiser realizar essa leitura, as diferenças socioespaciais da cidade: o chão com restos de terra vermelha nos fala das ruas sem asfalto, as roupas escassas nos dias de frio nos informam da pobreza das famílias, as falas nos contam o dia-a-dia da periferia, os rostos alegres das crianças que vão ao centro – ou simplesmente “vão à cidade” – mostram a alegria que significa sair para o diferente, os rostos preocupados das mães com os filhos doentes a caminho do hospital indicam a falta de equipamentos em alguns bairros (SOBARZO, 2004, p. 155-156).

É no bairro e na rua que a apropriação do espaço se efetiva, já que são esses os lugares que os moradores realmente vivenciam, considerando que a estruturação do urbano não possibilita a todos apropriarem-se da cidade na sua totalidade, mas apenas algumas áreas, conforme a acessibilidade e mobilidade que têm.

Quem são os indivíduos que, morando em outras áreas que não as da periferia pobre, realizam percursos que os fazem ver além dos espaços dos quais se apropriam cotidianamente? Os residentes das áreas centrais e dos loteamentos fechados conhecem o que se encontra além dos espaços que eles vivenciam? Conhecem a falta de infra-estrutura,



as áreas mal cuidadas, a pobreza que se explicita no padrão das casas, na aparência das pessoas?

Sobarzo (2004) identifica três formas de apropriação do espaço da cidade, que ocorrem, por meio do uso do automóvel, por meio da caminhada e por meio do uso do transporte público, ressaltando que, por meio da análise desse espaço fragmentado e das formas de apropriação, é possível apreender que há diferentes cidades em uma mesma cidade. De acordo com o poder aquisitivo, as pessoas fazem um determinado uso e apropriação dos espaços. O autor destaca que, no caso dos grupos de maior poder aquisitivo:

As trajetórias tendem a se dar entre espaços privados e, quando no espaço público, são sempre mediadas pelo uso do automóvel particular. De fato, as trajetórias da casa –que pode estar dentro de um loteamento fechado – para o *shopping*, escola particular, loja, clube, centro médico privado, outra casa, etc. representam percursos entre espaços privados e quando essas trajetórias utilizam a rua – espaço público – não existe um contato direto com ela, já que o automóvel particular cria uma espécie de extensão do mundo privado em movimento pelas ruas. A interação entre o mundo privado e o público, que caracteriza a apropriação, é modificada pela velocidade do automóvel e pelas “barreiras” que ele cria para a verdadeira apropriação relacionada com os sentidos, com a escala do corpo do usuário (SOBARZO, 2004, p. 152).

Segundo o autor, com o incessante uso do automóvel por alguns segmentos, a apropriação corporal não se realiza, distanciando-os, cada vez mais, dos espaços públicos, no sentido da privatização corporal deles.

No que diz respeito à apropriação realizada pelos segmentos de menor poder aquisitivo, que não possuem ou não são tão dependentes do automóvel, essa está bem mais associada ao corpo, como os atos de ir fazer compras próximo à casa (como bar, padaria, quitanda), de ir à praça do bairro e à casa do vizinho. Quando os deslocamentos são maiores, eles utilizam o transporte coletivo, tendo contato com os outros passageiros, havendo uma interação maior, como na área do centro, interagindo espaços público e privado, reconhecendo e conhecendo a cidade (SOBARZO, 2004).

A apropriação pelo corpo, no uso cotidiano, permite a superação do espaço abstrato, porque no uso se manifesta a vida, a necessidade de produção e reprodução dos habitantes. Isso se dá de tal forma que o nível da representação do espaço é ultrapassado pela vivência, no plano do vivido, remetendo aos espaços de representação. Neles é construída a identidade e o reconhecimento, e a vivência presente se torna lembrança no futuro com a capacidade de nos possibilitar o reconhecimento em alguns lugares construtores e construídos da/na nossa vida, ainda que nos encontremos longe – no tempo e/ou no espaço [...] (SOBARZO, 2004, p. 153).

Espaços esses que se caracterizam pela dinâmica da vida dos habitantes em função das suas trajetórias e das suas formas de apropriação, estabelecendo apreensões entre o que se encontra espacializado e o que existia anteriormente em um mesmo lugar, em função da estruturação do espaço urbano, articulando o passado e o presente.

No que diz respeito às apropriações diferenciadas, Sobarzo (2004) destaca que há em Presidente Prudente, uma sociabilidade segmentada em decorrência do abandono do centro, como área de consumo e lazer, pelos grupos de maior poder aquisitivo, enquanto os demais segmentos socioeconômicos apropriam-se dele, enchendo-o de vida, criando identidades, estabelecendo relações, dando conteúdo de lugar. Para muitos, esse lugar torna-se o ponto de encontro, de permanência por algumas horas ou por um período, como para os aposentados. Para alguns serve somente como passagem, não havendo uma apropriação da praça e do calçadão, por exemplo.

Os segmentos de menor poder aquisitivo que se deslocam para essa área criam um outro imaginário, valorizando-a, em contraposição à imagem que alguns possuem com relação à deterioração deste espaço, seu congestionamento e a ocorrência de tumulto.

Essa valorização que pode ser lida na expressão “ir a cidade” demonstra que o centro é diferente do bairro de residência e que contém a possibilidade de realizar coisas não habituais: desde comprar uma roupa nova, comer um salgado, tomar uma vitamina ou um suco, até comer pipoca na praça, que são atividades “especiais” fora da rotina. Nesse sentido, a expressão de alegria das crianças em “visita ao centro” é um claro exemplo dessa dinâmica que vai criando desde cedo no imaginário dos grupos de menor renda a percepção do centro como a melhor área da cidade (SOBARZO, 2003, p. 159).

Nas ruas e nos bairros, ainda é possível visualizar o contorno das apropriações que se diferenciam de acordo com o poder aquisitivo e, nesse sentido, apreender a sociabilidade. Em alguns bairros, a sociabilidade se manifesta mais fortemente e se evidencia por meio do contato interpessoal entre vizinhos; da conversa na rua ou no portão da casa; da presença das crianças brincando na rua; do ato de pedir “emprestado” alguns alimentos, condimentos ou acessórios; da confiança para que olhe a casa enquanto o outro não está, caracterizantes geralmente da periferia pobre.

Em relação aos entrevistados, pudemos compreender que alguns deles vivenciam diferentes sociabilidades que se encontram diretamente associadas à organização do tempo, à apropriação do espaço, que mantêm correspondência com o poder aquisitivo, que por sua vez determina as funções e atividades desenvolvidas, o meio de deslocamento, os lugares e tipos de convívio.

Na periferia pobre, a maioria dos entrevistados realiza a sociabilidade na área de residência, como a dona-de-casa (Irailda), a estudante (Ieide), o desempregado (Senhor Olegário) e o idoso (Senhor Francisco). A convivência acontece na rua, na casa do vizinho, no bairro, por meio de conversas e pedidos de favores, aproximando-os. Já a mulher trabalhadora (Rosa), em razão de sua dupla jornada de trabalho, organiza um tempo para essas funções, não lhe restando muitos momentos livres para a sociabilidade no bairro onde reside, mantendo-se no espaço privado da casa, com a presença da televisão para noticiá-la o que acontece além da sua vida cotidiana. A portadora de deficiência física (Zilá), pela impossibilidade de retornar todos os dias à casa, ao bairro, onde poderia fortalecer seu contato com os vizinhos e estabelecer uma sociabilidade, fica restrita ao cotidiano da residência da mãe, onde permanece a maior parte da semana, não estabelecendo contato com os vizinhos da mesma. A sociabilidade ocorre no ambiente de trabalho, que é um espaço público e no espaço da casa da mãe.

Com relação aos entrevistados das áreas próximas ao centro, a sociabilidade é menor ainda nas imediações de suas residências, realizando-a no lugar de trabalho, para a mulher trabalhadora (Dona Antônia), podendo estar associado ao de estudo, para o estudante (Márcio) ou ambiente de realização de práticas esportivas, no caso do portador de deficiência física (Paulo). Ela se realiza no bairro para a dona-de-casa (Vilma) que tem o tempo mais livre em relação aos demais. Para a desempregada (Maria de Fátima), que tem um tempo bastante flexível, a sociabilidade, que poderia acontecer no espaço público da área de sua residência, se restringe ao espaço da casa com os seus familiares. Esse espaço não se caracteriza pelas relações de vizinhança expressas na periferia, e se apresenta como espaço de passagem e não de permanência, o que influencia a prática dessa desempregada. O idoso, Senhor Afonso, que reside em um bairro mais popular, não demonstra interesse em estabelecer sociabilidade com os seus vizinhos, se mantendo no espaço privado da casa, também com a companhia dos meios de comunicação.

O grupo de entrevistados residentes em áreas centrais e loteamentos fechados não realiza a sociabilidade nesses lugares. Esta acontece fora dos muros, para todos os moradores dos loteamentos fechados (mulher trabalhadora, dona-de-casa e desempregado), apesar de se encontrarem entre iguais, do ponto de vista econômico. Para a estudante (Zumira), diante do seu cotidiano preenchido por atividades laborais e de estudo, não há no momento possibilidade de estabelecimento de sociabilidade no lugar em que reside, o qual também não se caracteriza pela presença de pessoas, convívio e uso dos espaços. No caso do idoso (Senhor Sebastião), a sociabilidade está restrita também à casa e com os

familiares. A sociabilidade do portador de deficiência física (Manoel) acontece além do espaço de residência, nos momentos de práticas esportivas, nos lazeres noturnos e em vários bairros populares da cidade.

Para as residentes em cidades vizinhas, destacamos que a trabalhadora em Presidente Prudente (Rose) realiza a sociabilidade no espaço de trabalho, que é público. Na sua área de residência onde esta poderia ser mais forte, pelo fato de ser uma cidade pequena, não é tão relevante. A sociabilidade na cidade pequena se dá entre os familiares, no espaço privado da casa. A estudante (Celina) que tem o dia todo ocupado pelos estudos, estabelece a sociabilidade no ambiente acadêmico, onde passa a maior parte do tempo, em contraposição ao local de moradia. Este tipo de sociabilidade é evidenciado na vida da consumidora em Presidente Prudente, (Marta), pela proximidade, pelo ir e vir a pé, pelo trabalho que realiza, tendo contato com muitas pessoas, em um espaço público. Já quando se desloca para a cidade média, a sociabilidade não acontece, pois isso ocorre como passagem e não como permanência.

Percebemos que a prática da sociabilidade está diretamente influenciada pela organização do uso do tempo, pela possibilidade de apropriação do espaço urbano, em relação às condições socioespaciais de cada um.

Os espaços da periferia pobre são os mais significativos para compreendermos a manifestação da sociabilidade. O poder público, por meio da instalação de infra-estruturas e equipamentos de uso coletivo nas periferias pobres, tem contribuído para a consolidação das práticas cotidianas, que favorecem a apropriação do espaço, o encontro e a sociabilidade. Em algumas áreas de Presidente Prudente, o atual prefeito utilizou as áreas de fundo de vale, que estavam degradadas, para a instalação de algum equipamento ou infra-estrutura, os quais possibilitam a realização do lazer pelos moradores, o encontro, a caminhada, enfim, permite a sociabilidade. Mesmo não sendo adequadamente tão equipados, percebemos, por meio de observações, que essas áreas têm sido bem freqüentadas pelos moradores, como a do Conjunto Habitacional Ana Jacinta, a do Jardim Jequitibás, a do Jardim Icaray e a do Bairro São Matheus.

Essas são as opções que os segmentos de menor poder aquisitivo possuem e são efetivamente utilizadas, favorecendo a sociabilidade. O mesmo não se vê nas áreas de lazer de alguns loteamentos fechados, que não são utilizadas pelos seus moradores, que preferem os clubes e outros locais privados, bem como o lazer dentro de suas residências. Essa informação nos foi dada por entrevistados que residem nesses loteamentos. Há espaços de lazer com infra-estrutura adequada, mas não são efetivamente utilizados, como ocorre nas

áreas da periferia pobre, não possibilitando o convívio entres esses que, apesar de estarem dentro de uma área delimitada por muros e de possuírem uma mesma faixa socioeconômica, não compartilham os espaços comuns do loteamento, não possibilitam os encontros, não permitem a sociabilidade.

Sobarzo (2004) destaca as diferentes apropriações que ocorrem na Avenida Manoel Goulart, em Presidente Prudente, durante toda a semana. No horário comercial há o predomínio do fluxo de automóveis, o tráfego rápido, a pressa das pessoas. Nos finais de semana, quando acontece a feira pública, há o uso e a apropriação deste espaço pelos pedestres num ritmo mais lento, possibilitando o encontro, a proximidade com os demais usuários, o convívio de diferentes segmentos sociais, podendo ocorrer a sociabilidade entre compradores e vendedores, fortalecendo-se relações na constituição do lugar.

Essas instâncias de interação na feira transformam-se muitas vezes em certos “rituais”, como o conhecido ato de comer o pastel da feira, que objetivamente não tem nada de diferente de outro pastel, mas que justamente ganha um significado especial pelo **lugar** onde é consumido: a feira e a suas possibilidades para a apropriação do espaço público e a interação entre as pessoas (SOBARZO, 2004, p. 168, grifo do autor).

Ainda aponta um terceiro espaço na cidade de Presidente Prudente apropriado pela população, constituindo-se como lugar: o Parque do Povo. Isso ocorre em função do uso das quadras poliesportivas, das pistas para caminhadas, da utilização dos quiosques com vendas de alimentos, do encontro de jovens que se reúnem junto aos seus veículos automotivos com som, com a realização de atividades culturais, havendo uma diferenciação de usos entre os segmentos que utilizam este parque, durante a semana, e de acordo com os períodos do dia. Os usuários deslocam-se das diferentes áreas para esse local, que é o maior da cidade, apresentando diferenças na faixa etária, nas vestimentas esportivas e deixando expressa a segmentação da sociabilidade.

Ainda no que se refere às apropriações, o mesmo autor destaca a apropriação limitada dos espaços coletivos como loteamentos fechados e *shopping*, direcionados para determinados segmentos sociais, contribuindo para a segregação socioespacial, limitando o convívio entre as diferenças, evidenciando um cotidiano da elite como fechado e homogêneo, diferenciando-se das formas de apropriação do espaço público. Ao mesmo tempo em que se isolam, negando o espaço público, necessitam dele para demonstrar fatos pessoais para a sociedade, como a divulgação de propagandas em *outdoors* com mensagens de cunho individual (SOBARZO, 2004).

No que diz respeito a esses espaços coletivos:

[...] a apropriação desses locais pode ser considerada limitada porque embora seja possível a criação de relações de pertencimento e reconhecimento de seus usuários e moradores, a sua homogeneidade e a sua similitude limitam a possibilidade de criação de uma identidade. O que esses espaços propiciam é o idêntico e não a identidade, a repetição até o cansaço das mesmas vitrines, marcas, sistemas de climatização e iluminação, produtos e até cheiros [...] no caso dos *shopping centers* – estilos arquitetônicos, cores, gramados, *playgrounds*, salões sociais, salas de ginástica e quadras poliesportivas – no caso dos loteamentos fechados. São espaços que privilegiam a repetição das formas, mas também dos conteúdos que obedecem a certos níveis socioeconômicos e devem obedecer a certos padrões de comportamento previamente definidos limitando a apropriação (SOBARZO, 2003, p. 178).

Apesar da segregação socioespacial, do distanciamento dos diferentes segmentos, não é possível isolar-se totalmente, na cidade capitalista. A mesma, a cada dia, reestrutura-se, e apresenta um contraste entre áreas menos e mais equipadas e cuidadas, com a presença de pessoas de menor renda circulando pelo espaço urbano, trabalhando nos espaços auto-segregados e privados. Quanto não há uma maior proximidade entre os segmentos, os de menor poder aquisitivo podem ser vistos por meio do vidro do automóvel, ou por meio da mídia, quando se tornam notícia. Cada vez mais os segmentos de maior poder aquisitivo tentam afastar-se, isolar-se, proteger-se do feio, do pobre, da diferença, apesar de necessitar desses para a manutenção de diversas atividades, negando-os, mas ao mesmo tempo deles dependendo.

Portanto, é no cotidiano que essas contradições se manifestam, explicitam o vivido, e é também nele que o espaço se abre às possibilidades e, como ressalta Carlos (1996), é o lugar da superação, do novo, das coações e também das insurreições.

De acordo com Certeau (2003), as práticas e as “maneiras de fazer” podem apresentar transformações para o cotidiano. Dentre essas “maneiras de fazer”, o autor privilegia o ato de falar, sendo que:

[...] este opera no campo de um sistema lingüístico; coloca em jogo uma apropriação, ou uma reapropriação, da língua por locutores; instaura um presente relativo a um momento e a um lugar; e estabelece um contrato com o outro (o interlocutor) numa rede de lugares e de relações. Estas quatro características do ato enunciativo poderão encontrar-se em muitas outras práticas (caminhar, cozinhar etc.) (CERTEAU, 2003, p. 40).

Ele insiste na ação da sociedade nas transformações da vida cotidiana, para que haja uma repressão que conteste o aparelho produtor da disciplina.

Se é verdade que por toda a parte se estende e se precisa a rede da “vigilância”, mais urgente ainda é descobrir como é que uma sociedade inteira não se reduz a ela: que procedimentos populares (também “minúsculos” e cotidianos) jogam com os mecanismos da disciplina e não se conformam com ela a não ser para alterá-los; enfim, que “maneiras de fazer” formam a contrapartida, do lado dos consumidores (ou “dominados”?), dos processos mudos que organizam a ordenação sócio-política (CERTEAU, 2003, p. 41).

É, nesse sentido, que as “maneiras de fazer” são consideradas as práticas por meio das quais as pessoas se apropriam do espaço organizado, influenciado pelas técnicas da produção sócio-cultural, considerando os detalhes do cotidiano, as táticas e as criatividade dos indivíduos, que se encontram presos nas redes da vigilância, ressaltando a astúcia dos consumidores na composição de uma rede de antidisciplina (CERTEAU, 2003).

Apresenta-nos a possibilidade dos mais desfavorecidos de se manifestarem contra o que se impõe como consumo, como cotidiano, como norma, com o intuito de conquistar a transformação necessária para as condições de reprodução da vida.

Nesse mesmo sentido, Sobarzo (2004) pensa a apropriação do bairro como uma possibilidade para criar o pertencimento, permitindo um salto escalar à medida que se sai do indivíduo e da família à comunidade e, depois, da comunidade à cidade, reconhecendo os diferentes e, assim, os conflitos que se expressam no urbano. *“Acreditamos que a junção de **pertencimento** e **reconhecimento** pode levar à mobilização social como forma de superação dos conflitos e de subversão e transformação da realidade”* (2004, p. 183, grifo do autor).

Portanto, é necessária a ação dos indivíduos no cotidiano, apropriando-se do espaço, relacionando-se com o outro, entendendo a estruturação que se estabelece, as diferenças que existem, para que seja possível unir forças em prol de um projeto que vise à integração social, que pode começar na sua rua, no seu bairro em busca de melhorias, da transformação do seu cotidiano e que esse não seja meramente constituído de atos rotineiros e repetitivos, mas que tenha o sentido social, que favoreça o contato, a proximidade, a relação entre seus pares, que fortaleça a sua convivência e, assim, a sua apreensão do espaço e do lugar, de acordo com suas apropriações.

Lefebvre (1991) ressalta que:

*Ou* empregamos nossas energias práticas (aquelas de que todo indivíduo dispõe enquanto ser social), para fortificar as instituições, as ideologias existentes – o Estado ou uma igreja, um sistema filosófico ou uma organização política – e ao mesmo tempo nos empenhamos em consolidar o cotidiano sobre o qual se estabelecem e se mantêm essas “superestruturas”; *ou* nos dedicamos a “mudar a vida”. Em outras palavras, *ou* erigimos em absolutos, em Idéias platônicas as instâncias que se elevam acima do cotidiano com a pretensão de regê-lo – *ou*

*então* tornamos relativas essas entidades (Estado, igrejas, culturas, etc.), recusamos substancializar (descobrir a substância delas, o ser escondido da realidade humana), desvalorizando-las, valorizando o que elas depreciam e sobre o qual elas pesam, considerando-o nada mais que um resíduo: o cotidiano. *Ou* trabalhamos para esmagar esse residual, *ou* o consideramos o irredutível, o precioso conteúdo das formas abstratas e das diferenças concretas. *Ou* nos colocamos a serviço das “causas”, *ou* ajudamos a humilde razão do cotidiano (p. 21-22).

O autor considera que possa haver mudanças a serem empreendidas para a transformação da vida cotidiana, que a cada dia se torna mais normatizada, regrada, opaca, influenciada pela mídia, pelo automóvel, diante das imposições da modernidade. O indivíduo precisa considerar a vida cotidiana não como monotonia, como atos repetitivos, mas como momento propício para as realizações e transformações sociais, pois ela é parte da história.

O homem cotidiano se mostra perdido: entravado, preso por mil laços, às voltas com mil probleminhas minúsculos. Ao mesmo tempo, conforme a ocasião, ele pode arriscar; sabe ganhar e perder. A certeza de que o filósofo procura nada tem de comum com a segurança sonhada pelo homem cotidiano; a aventura filosófica não corre perigo algum, além dos espirituais. O filósofo procura se fechar na sua especulação e não consegue. O homem cotidiano se fecha em suas propriedades, seus bens e suas satisfações, e às vezes se arrepende. Ele está ou parece estar mais próximo da natureza do que o sujeito da reflexão ou da cultura. E muito mais, a mulher cotidiana: mais capaz de cólera, de alegria, de paixão e de ação, mais vizinha das tempestades, da sensualidade, dos laços entre a vida e a morte, das riquezas elementares e espontâneas. Mas isso é verdadeiro ou falso, aparente ou real, superficial ou profundo? (LEFEBVRE, 1991, p. 23).

Ou seja, as possibilidades para as mudanças existem no cotidiano e precisam ser consideradas. Acreditamos que é no cotidiano dos segmentos de menor poder aquisitivo que essas possibilidades se encontram mais presentes, já que há o contato com a vizinhança, a conversa no portão, o caminhar pelo bairro, o conhecimento das notícias e acontecimentos da comunidade, as trocas de favores, a permanência da relação de confiança, etc. Esses momentos de sociabilidade não são visíveis no convívio dos segmentos de maior poder aquisitivo, onde os distanciamentos e o enclausuramento tornam-se mais evidenciados.

Ainda sobre o cotidiano Lefebvre (1991) aponta:

Mas e o cotidiano? Aí tudo conta, porque tudo é contado: desde o dinheiro até os minutos. Aí tudo se enumera em metros, quilos, calorias. E não apenas os objetos, mas também os vivos e os pensantes. Há uma demografia das coisas, que mede o seu número e a duração de sua existência, assim como uma demografia dos animais e das pessoas. No entanto, essas pessoas nascem,



vivem e morrem. Vivem bem ou mal. É no cotidiano que eles ganham ou deixam de ganhar sua vida, num duplo sentido: não sobreviver ou sobreviver, apenas sobreviver ou viver plenamente. É no cotidiano que se tem prazer ou se sofre. Aqui e agora (p. 27).

É nele que a reprodução da vida dos indivíduos acontece. Onde as carências se manifestam diante das necessidades em suprir o básico para a vida. Onde se realizam os percursos para se efetivarem as diferentes atividades, possibilitando o conhecimento dos espaços, produzindo lugares a partir de suas inter-relações. É onde também se manifestam a diferenciação, a segregação socioespacial e, ao mesmo tempo, o fortalecimento da dependência dos segmentos de menor poder aquisitivo para realizar funções favoráveis aos segmentos de maior poder aquisitivo, embora esses sempre se distanciem daqueles. É aí também que a regra, a norma e a padronização impõem-se e ditam comportamentos, influenciando a vida dos indivíduos.

Concordamos, porém, com Certeau (2003), para quem o caminhar também se associa ao modo que cada um, de “maneira própria”, tem de “caminhar”; diante da imposição das mercadorias, da determinação dos lugares, dos produtos a serem consumidos e de um cotidiano influenciado pela técnica. Ele ressalta que o homem pode escapar a essa determinação, por meio da arte de fazer, da astúcia, inventando o cotidiano, por meio de reapropriações do espaço e do uso à sua maneira, não sendo meramente passivo.

As práticas socioespaciais dos indivíduos, que se manifestam no cotidiano, poderão ser realizadas com o intuito de que ele (o cotidiano) não se constitua como um momento meramente rotineiro e de ações repetitivas, mas que também seja o momento da possibilidade de conhecimento do espaço urbano, do reconhecimento dos seus pares, da inter-relação com os diferentes, dos usos, da convivência, para que sejam possíveis as mudanças, as alterações no cotidiano imposto, regrado e normatizado.

Pensamos ser importante fazer com que não prevaleça um cotidiano cada vez mais esvaziado, fragmentado, sendo muitas vezes preenchido pelo ato de assistir televisão em contraposição à possibilidade de sociabilidade entre amigos e vizinhos, pois é o consumo, a imagem, o mundo da mercadoria que se projeta e prevalece. Só assim será possível o fortalecimento da sociabilidade, que se encontra enfraquecida, em detrimento do domínio da individualidade, para que não ocorra, então, um esvaziamento das relações interpessoais, tão importantes para a realização da vida humana.

CARLOS (2004), em relação à estruturação que se estabelece no espaço urbano, ressalta que a análise espacial da cidade permite entender que há uma indissociabilidade entre espaço e sociedade, já que as relações sociais precisam se manifestar num território

real e concreto. Dessa forma, de acordo com as práticas socioespaciais desenvolvidas pela sociedade, há uma produção/reprodução do espaço, reproduzindo continuamente a cidade como resultado da reprodução da vida. Essas relações se manifestam nos espaços da metrópole e da cidade média, mas a intensidade dessas se diferenciam.

O plano do lugar confere à metrópole a mediação entre este e o mundial. Nela o tempo é cada vez mais rápido, e se manifesta nas formas urbanas, renovadas constantemente, e assim essas transformações atribuem modificações na vida e nos modos de apropriação dos lugares, por meio dos usos que deles se faz (CARLOS, 2004).

Nas cidades médias, o lugar também se reafirma e é nele que a vida cotidiana se manifesta. O tempo é influenciado pela lógica capitalista, evidenciado pela adjetivação da rapidez. A diferenciação entre esses dois espaços se dava, anteriormente, em relação à estruturação, sendo que alguns processos eram mais característicos da metrópole, como a segregação e a fragmentação urbana. Atualmente as cidades médias já são permeadas por processos de segregação socioespacial, refletindo o que antes se restringia aos espaços metropolitanos. Em relação à fragmentação, há indícios de sua constituição nesses espaços, podendo vir a se fortalecer e a se fazer presente. No entanto, devemos considerar as diferenças de escalas espaciais, apesar dos ícones do processo de reprodução do sistema capitalista, manifestados na apropriação e reprodução do espaço urbano, serem sempre explicitados, seja qual for o espaço.

No próximo capítulo enfocaremos a segregação socioespacial, processo bastante marcante nas cidades médias, o qual influencia fortemente a vida dos cidadãos, definindo e interferindo na acessibilidade à cidade.



[...] a cidade que dizem possui grande parte do que é necessário para existir, enquanto a cidade que existe em seu lugar existe menos.

Ítalo Calvino

### **CAPÍTULO III – SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL DOS ENTREVISTADOS DA PERIFERIA POBRE**

## **CAPÍTULO III – SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL DOS ENTREVISTADOS DA PERIFERIA POBRE**

Neste texto abordamos a produção do espaço urbano e alguns apontamentos sobre o conceito de segregação socioespacial, bem como apresentamos os entrevistados que estão reunidos segundo as áreas em que habitam na cidade, neste caso, os residentes na periferia pobre e sem veículo próprio.

Procuramos reunir as informações em quadros, principalmente os dados quantitativos e evidenciamos os espaços apropriados na cidade, pelos entrevistados, por meio de representações cartográficas que nos possibilitam visualizar os espaços freqüentados por eles. Também ilustramos os lugares de moradia desses entrevistados, por meio de fotografias<sup>18</sup>, para que fosse possível retratar as diferenças.

A seqüência das informações com os quadros sínteses, as representações cartográficas, a iconografia dos lugares e as falas dos entrevistados, ofereceram-nos elementos para análise, tornando possível estabelecer uma inter-relação entre a teoria e o que se apresenta na realidade estudada.

### **3.1 - Produção do espaço urbano: reafirmação da segregação socioespacial**

Buscamos entender, por meio de alguns autores, a produção do espaço na cidade capitalista e, assim, compreender o processo de apropriação privada em razão dos interesses para a reprodução do capital e para o desenvolvimento da sociedade. A propriedade privada define e redefine usos, interferindo na estruturação que se estabelece, refletida por meio da diferenciação e da segregação socioespacial.

No que diz respeito ao sentido do termo produção, segundo Sposito (1991), Lefebvre o busca na obra de Marx e Engels, ressaltando que somente por meio do materialismo dialético se pode apreender a produção como um processo com dupla determinação: historicidade e práxis.

Para Lefebvre, a produção histórica é a que diz respeito à produção de coisas (produtos) e de obras, de idéias, ideologia, consciência, ilusões e verdades, considerando

---

<sup>18</sup> Dois entrevistados que residem em loteamentos fechados não permitiram que fotografássemos suas residências.

sempre o passado que gerou o presente. Já a produção enquanto práxis é o que fundamenta o futuro, a transformação do mundo real por uma revolução total (SPOSITO, 1991).

A produção tudo abarca e nada exclui do que é humano, como o mental, o intelectual, o espiritual, a produção de idéias, as representações, as verdades e os erros. O sentido restrito desta seria a produção de alimentos, bens, vestuários e habitação e o sentido amplo seria a produção de obras, idéias, espiritualidade, tudo que faz uma sociedade e uma civilização. A cidade abarca esse duplo sentido, é o lugar onde se produzem obras diversas, incluindo necessidades e satisfações, e é também o lugar onde são consumidos, onde se produzem e se trocam bens. Ela é uma obra que se materializa (em sentido amplo) para possibilitar a produção de bens e serviços (em sentido restrito) (SPOSITO, 1991).

O processo de reprodução está associado à acumulação do capital e ao desenvolvimento da sociedade. Portanto, é necessário considerar a sua totalidade, não enfocando apenas o plano econômico, mas também todas as relações sociais que se articulam à produção do espaço. Esse espaço é produto, condição e meio para a reprodução das relações sociais, num momento histórico, reafirmando a relação entre espaço e sociedade.

A produção da vida não envolve apenas a reprodução de bens para satisfação das necessidades materiais, é também a produção da humanidade do homem – o que significa que é o espaço social na medida em que é realização do ser social ao longo do processo histórico. Assim o plano da produção articula a produção voltada para dois planos: o desenvolvimento das relações de produção de mercadorias e da produção da vida – num sentido mais amplo e profundo – o que envolve a relação apropriação-dominação numa sociedade fundada na troca. No primeiro caso – a reprodução da mercadoria – envolve o reprodutível e o repetitivo, referindo-se, diretamente, à atividade produtiva que produz coisas no espaço ao mesmo tempo que produz o espaço, enquanto mercadoria (CARLOS, 1999, p. 63-64).

Entende-se, então, que o processo de reprodução do espaço produz contradições, por exemplo, entre espaços público e privado, espaço de consumo e consumo do espaço, etc. Ou seja, temos essas diferenças expressas tanto na produção quanto na apropriação do espaço que é parte da própria produção. Esse espaço é cada vez mais destinado à troca, subordinado cada vez mais ao mercado e, conseqüentemente, sua apropriação, que está diretamente relacionada com os espaços normatizados, é cada vez mais privada e restrita, limitando ainda mais seu uso (CARLOS, 1999).

Para Trindade Júnior (1999), o espaço é, muitas vezes, tido como produto das relações sociais, não sendo considerado como condição e meio de realização dessas relações. O autor procura fazer uma discussão sobre a relação entre sujeitos políticos e a

existência de territorialidades urbanas, entendendo o espaço como mediador da conexão de forças existentes entre os diversos agentes produtores do urbano.

Destaca ainda que o espaço socialmente produzido é resultado do papel da estrutura, que define as determinações do modo de produção e do papel da ação, no que diz respeito aos agentes locais, os quais estabelecem relações entre si, em razão de seus interesses.

[...] o espaço socialmente produzido revela uma contradição flagrante: sua produção, que se faz em escala ampliada, a exemplo do modo de produção, implica em torná-lo concomitantemente rarefeito. A conversão do espaço social, no sentido mais profundo do termo – aquele em que prevalece o valor de uso – em espaço abstrato – aquele onde predomina o valor de troca – pressupõe não só sua transformação em objeto de mercado, como também a perda de seus atributos que valorizam a capacidade do indivíduo como seu usuário, e não propriamente como seu usuário, conforme se verifica sob a dinâmica da reprodução capitalista (TRINDADE Jr, 1999, p. 152).

Ocorre uma disputa cada vez maior por parcelas do espaço, para a realização de muitas atividades diretamente ligadas à reprodução do capital, prevalecendo o valor de troca, enquanto o valor de uso, relacionado ao espaço social e ao processo de reprodução da vida, é deixado em segundo plano, e muitas vezes, substituído por aquele.

O espaço é produzido diferentemente das outras mercadorias, tendo uma realidade material e uma propriedade formal que permite que ele contenha a realidade material de outras mercadorias e também as suas relações sociais. Ao contrário de outras mercadorias, ele recria relações sociais e é, ao mesmo tempo, objeto material ou produto, meio para as relações sociais e reproduzidor das mesmas e de objetos (GOTTDIENER, 1993).

Para Gottdiener (1993), a abordagem da produção do espaço procura unificar os vários campos de análise urbana por meio da consideração de que os problemas da sociedade estão cada vez mais associados aos problemas de natureza espacial. O autor ressalta, como exemplo, as disparidades e injustiças sociais que se expressam no espaço das cidades, reguladas pelo sistema capitalista. E é nesse sentido que nosso trabalho busca enfocar o espaço da cidade em análise, para entender a diferenciação social que cada vez mais se manifesta.

A economia política marxista, para esse autor, tem uma interpretação mais apropriada, de acordo com nossa concepção, sobre o espaço e sobre o desenvolvimento urbano, mas possui limitações por considerar o crescimento econômico como determinante para entender as relações sociais. Para os economistas políticos, as formas espaciais são receptáculos dos processos econômicos e políticos (GOTTDIENER, 1993).

Lefebvre por sua vez considera que o aspecto teórico mais importante do espaço é sua natureza multifacetada, não podendo ser reduzido apenas a uma localização ou às relações sociais de posse e de propriedade. O espaço é o local da ação e da possibilidade social da ação. Não se pode reduzi-lo a três domínios: produção, consumo e troca, usados na economia política marxista (GOTTDIENER, 1993).

É preciso considerar que o homem é o agente principal da produção do espaço, como criador e como produto da sociedade, levando sempre em conta a sua historicidade e a manifestação dela no processo de reprodução da vida, por meio das suas relações com o mundo e da transformação da sua realidade objetiva, tida como natural e social (CARLOS, 1994).

O espaço é considerado por Santos (1992) como uma instância da sociedade, assim como a cultural, a econômica, a ideológica, estando contido e contendo as demais instâncias. Ele é também a soma do movimento dialético entre forma e conteúdo, movimento do social, que se apreende na realidade geográfica. O autor também ressalta que *“a noção de espaço é assim inseparável da idéia de sistemas de tempo. A cada momento da história local, regional, nacional ou mundial, a ação das diversas variáveis depende das condições do correspondente sistema temporal”* (SANTOS, 1992, p. 22).

Se o objetivo é compreender a estruturação espacial, é necessário considerar que há um acúmulo de ações em diferentes momentos, que influenciam as espacializações dos diferentes usos do espaço. Portanto, não podemos dissociar a relação espaço-tempo para entendermos as configurações espaciais existentes.

Em razão da divisão técnica e social do trabalho, no âmbito da formação econômica e social, há o estabelecimento do processo de reprodução do espaço pela reprodução das relações sociais. Considerando a contradição inerente ao sistema de acumulação capitalista, têm-se as mesmas condições para a produção da riqueza e do empobrecimento proletário, ocorrendo a reprodução do homem e das suas relações em nome do capital (CARLOS, 1994).

Nessas condições:

O espaço urbano (re) produz-se como produto e condição geral do processo produtivo. Do ponto de vista do capitalista, aparece como capital fixo, da matéria-prima e da mão-de-obra, bem como a viabilização do processo produtivo. As condições materiais de produção se materializam através do plano da cidade, do traçado de suas ruas, do desenho das estradas, da convergência das vias de acesso etc (CARLOS, 1994, p. 97).

Para Carlos (1994), por meio da divisão social e territorial do trabalho é possível identificar as formas que o processo de produção do espaço urbano assume, ou seja, o processo de produção socializado e a apropriação privada. Com isso, manifesta-se a grande contradição entre os interesses para a reprodução do capital e para o desenvolvimento da sociedade. Assim, haverá a disputa incessante pela apropriação do espaço para um determinado uso, que se efetiva com a propriedade privada da terra.

Esta é reafirmada por instrumentos de políticas urbanas que vão definir e redefinir os usos, refletindo-se na estruturação que se estabelece no interior das cidades, criando e recriando enclaves, segregando e fragmentando os espaços.

Por se constituir em processo desigual, a produção do espaço urbano reflete contradições entre o uso produtivo/reprodutivo do capital e o da força de trabalho.

No caso do uso produtivo do espaço, este será determinado pelas características do processo de reprodução do capital; é o caso da localização da indústria apoiada pelas atividades financeiras, comerciais, de serviços e da rede de circulação que auxiliam a produção e realização da mais-valia. No pólo oposto, o espaço da reprodução da força de trabalho que se manifesta no uso residencial, incluindo o lazer e a infra-estrutura necessária: escolas, creches, hospitais, pronto socorros, transporte e serviços em geral - que são os meios de consumo coletivo (CARLOS, 1994, p. 50-51).

Haverá sempre conflitos na disputa pelos usos, já que os interesses do capital são contraditórios. O capital sempre buscará sua reprodução por meio do processo de valorização e a sociedade visará à melhoria das condições para a reprodução da vida (CARLOS, 1994).

Na cidade não há somente concentração populacional, mas também de meios para a produção de mercadorias e reprodução da força de trabalho. Portanto a cidade reproduz-se para que haja a reprodução do processo produtivo e social mediante a aglomeração urbana e a reprodução territorial (SPOSITO, 1991).

A cidade é o lócus onde se expressam as relações e as condições para a reprodução da força de trabalho. Mora-se, trabalha-se, realizam-se atividades culturais e de lazer, percursos, consomem-se os mais variados produtos e serviços de maneira bastante diferenciada, de acordo, além de outros, com o poder aquisitivo de cada fração da sociedade.

Seu consumo pode tanto dar-se através da troca (no caso da habitação, do transporte, da infra-estrutura, da saúde, da escola) como através do uso sem troca, no caso por exemplo de bens de consumo produzido pelo Estado (áreas de lazer, de escolas, de pronto socorros etc.) ou onde a sociedade cria um uso



possível (áreas de lazer, praças etc). A determinação social do espaço, como meio de consumo para satisfazer necessidades humanas, assume uma forma de valor, de intercambialidade: o espaço é trabalho materializado ou em potencial. Isso implica necessariamente uma disputa. O uso se pauta pelas regras do jogo capitalista fundamentado na propriedade privada da terra (CARLOS, 1994, p.135-136).

A partir das distintas formas de uso, apropriação e consumo do espaço urbano produzem-se e reproduzem-se as diferenças socioespaciais, reafirmando um espaço dividido, segmentado, segregado e fragmentado, implicando no acesso, também, diferenciado à cidade, por seus cidadãos.

Esse espaço é contraditório, além de ser uma mercadoria de consumo generalizada mundialmente, que reúne interesses industriais, estatais, estratégicos e lógicas sociais, expressando-se diferentemente nos diversos lugares (DAMIANI, 1999).

Usar os espaços para viver, ou apenas sobreviver, é uma necessidade incontestável, por mais variações que, ao longo da história, possa-se inferir, pois as necessidades são históricas. Apesar das formas variadas de utilização, o uso dos espaços é um pressuposto da vida. E exatamente porque nem sempre as formas de uso foram as mesmas, é possível avaliar que muitas delas se consolidaram no decorrer da história humana, constituindo costumes e hábitos próprios dos diferentes povos e das condições naturais e históricas que viviam e que vivem (DAMIANI, 1999, p.48-49).

Esse espaço foi e é produzido a partir das condições econômicas, políticas e sociais. Esses significados expressam-se no processo de reprodução do mesmo, interferindo na estruturação das cidades, nos seus centros e periferias, na expansão do seu tecido, na segregação socioespacial e na vida de seus habitantes, diante dos regulamentos e normas que regem esse espaço, comprometendo o espaço vivido (DAMIANI, 1999).

Os usos do espaço urbano pelo produtor e pelo consumidor são diferenciados, de acordo com as suas necessidades, mas o produzir não exclui o consumo e esses dois atos estão diretamente relacionados no processo contraditório de produção do espaço urbano. O produtor utilizará equipamentos de infra-estrutura, informação, inovação, amplas instalações para efetivar sua produção. O consumidor, por sua vez, usará o espaço, principalmente, para sobreviver, necessitando habitar e trabalhar, podendo também, dependendo das suas condições, usufruir dos equipamentos de lazer, cultura, bens e serviços coletivos. Cada um, diante da sua situação socioeconômica, buscará se apropriar desse espaço urbano para satisfazer as suas necessidades. Necessidades essas que estarão permeadas pelos ditames de uma sociedade baseada na propriedade privada do solo,

condição para seu uso, já que essa relação será sempre medida pelo mercado (CARLOS, 1994).

Para Lefebvre, o espaço é uma das forças de produção e, em parte, é por meio dele que a sociedade se reproduz, sendo produto dessas relações. *“Lefebvre observa que, além de haver um espaço de consumo ou, quanto a isso, um espaço como área de impacto para o consumo coletivo, há também o consumo do espaço, ou o próprio espaço como objeto de consumo”* (GOTTDIENER, 1993, p. 129).

Com isso, ocorre uma “explosão de espaços”: espaço pessoal, espaço social, espaço residencial e espaço global, resultando num caos de espaços contraditórios que proliferam as fronteiras em que aparece o conflito socioespacial. *“[...] a importância do espaço para Lefebvre é conquistada pela dialética entre o valor de uso e valor de troca, que produz tanto um espaço social de usos quanto um espaço abstrato de expropriação”* (GOTTDIENER, 1993, p. 131).

Na sociedade, o processo de reprodução do capital é o foco central e, nesse sentido, a reprodução do espaço urbano cria/recria condições para que esse objetivo maior se concretize. Essas condições permitem que interesses e necessidades para a reprodução do capital e da força de trabalho, apesar de contraditórios, relacionem-se entre si. *“Se de um de um lado aproxima a indústria, as matérias-primas (e auxiliares), os meios de circulação (distribuição e troca de mercadorias produzidas), a força de trabalho e o exército industrial de reserva, de outro lado ‘aproxima’ pessoas consideradas como consumidoras”* (CARLOS, 1994, p. 83).

A apropriação e o uso do espaço urbano ocorrem de maneiras diferenciadas, mas a compreensão geral é de que todos são cidadãos, que todos o usufruem, não expressando de fato, a lógica da reprodução do sistema capitalista, que visa a manter e reproduzir essas diferenças. Por meio do entendimento sobre a apropriação da cidade, pelos diferentes segmentos sociais, podemos compreender o processo de segregação socioespacial que se estabelece e que, muitas vezes, apresenta-se “dissolvido” no tecido urbano, por meio de uma diferenciação tida como natural.

Para Whitacker (1991), a percepção que se terá do espaço será diferenciada conforme a inserção e intervenção de cada segmento no processo produtivo.

E para entender o acesso ao espaço urbano é preciso considerar que:

[...] é a propriedade privada da terra e sua sustentação jurídico-institucional que vai mediar o acesso (no caso) ao espaço urbano no modo de produção que estamos inseridos. Desta forma a procura pelas “melhores” localizações (o que é

bastante relativo, tendo em vista o uso que se queira dar a determinada porção do espaço urbano), limita-se aos segmentos sociais detentores de maior poder e compra e/ou influência junto às esferas institucionais. Há assim, uma tendência de que determinadas parcelas da sociedade exerçam uma espécie de controle que se aproximaria do monopólio ao acesso à terra (WHITACKER, 1991, p. 08).

Cada um dos segmentos sociais terá acesso diferenciado às parcelas do espaço urbano, já que nem todos possuem a propriedade privada da terra, para por exemplo, estabelecerem sua moradia, sendo que essa localização implicará nos deslocamentos necessários para satisfazer suas necessidades e realizar as suas diferentes funções. Portanto, a condição econômica determina a situação socioespacial, reforçando ainda mais as dificuldades para a apropriação do espaço urbano pelos cidadãos de menor poder aquisitivo, ficando estes cada vez mais “distantes” da cidade.

A cidade expressa a materialidade do trabalho humano, apresentando a relação entre:

[...] o "construído" (casas, ruas, avenidas, estradas, edificações, praças) e o "não construído" (o natural) de um lado, e do movimento, de outro, tanto no que se refere ao deslocamento de homens e mercadorias quanto (ao que diz respeito) às marcas que representam momentos históricos diferentes produzidos na articulação entre o novo e o velho (CARLOS, 1994, p. 56).

Portanto, é transformada em mercadoria e é um bem material, consumido de acordo com as leis de reprodução do capital. É um produto que possui valor de uso e valor de troca. Seus usos são definidos por quem detém a propriedade privada da terra e, portanto, o mercado gerenciará essa aquisição, o que implica em favorecer ou restringir o acesso a esse espaço urbano, segundo as condições socioeconômicas apresentadas. Quem terá acesso à cidade? Quem dela se apropriará? De que forma e em quais condições?

A questão da propriedade privada do solo é imprescindível para entender o acesso ao espaço urbano, pois pelo fato de ser:

[...] um bem indispensável (o que lhe assegura a demanda), não ser produzida, e estar nas mãos de uma classe social (a dos proprietários), é que a terra assume um valor de troca, e assim um preço, pelo qual devem pagar os indivíduos destituídos do direito de propriedade, tanto para se utilizarem temporariamente de uma parcela de terra (o arrendamento rural e o aluguel urbano), como para adquirir o referido direito, através da compra da propriedade (SPOSITO, 1991, p. 58).

Para viver e se reproduzir, o ser humano precisa ocupar um lugar no espaço. Aliás, mais que isso, necessita produzir o lugar. Mas essas necessidades são marcadas pelas disputas entre consumidores do espaço urbano, para se reproduzirem, e produtores de

mercadorias, para efetivarem a acumulação capitalista. A apropriação será diferenciada de acordo com os segmentos da sociedade.

Do ponto de vista do produtor de mercadorias, a cidade materializa-se como condição geral da produção (distribuição - circulação e troca) e nesse sentido é o *locus* da produção (onde se produz a mais-valia) e da circulação (onde esta é realizada). Assim entendida, a cidade é também o mercado (de matérias-primas, mercadorias e de força de trabalho); as atividades de apoio à produção (escritórios, agências bancárias, depósitos etc.). Todavia, como o processo é concentrado, a cidade deverá expressar essa contradição.

Do ponto de vista do morador, considerado como consumidor, a cidade é meio de consumo coletivo (bens e serviços) para a reprodução da vida dos homens. É o *locus* da habitação e tudo o que o habitar implica a sociedade atual: escolas, assistência médica, transporte, água, luz, esgoto, telefone, atividades culturais e de lazer, ócio, *shopping* etc (CARLOS, 1994, p. 86).

Para cada tipo de apropriação, levar-se-á em conta a condição necessária para sua efetivação. Assim, para a realização da atividade produtiva, o que importa é a diminuição dos custos de produção; para a comercial será priorizado o acesso ao mercado; para os serviços, a localização em função de suas características e a residencial será definida de acordo com o poder aquisitivo de cada segmento da sociedade (CARLOS, 1994).

Nessa sociedade, no âmbito da qual a troca é predominante, a apropriação do espaço está cada vez mais vinculada ao mercado, que pode, dependendo dos seus interesses, estabelecer “qualidades”, diminuir ou anular diferenças no tempo e no espaço para que a troca possa se realizar.

No caso do espaço urbano, a partir da ação dos agentes produtores, definem-se os modos de apropriação, os padrões de construção, os fluxos, as centralidades e, conseqüentemente, configura-se o espaço da cidade, expressando as diferenças socioespaciais por meio da segregação e da fragmentação.

Os agentes produtores do espaço cada vez mais influenciam o conflito entre uso/troca, fazendo que ele esteja cada vez mais vinculado ao mercado, estando fora do tempo vivido, não possuindo muito sentido para o uso, sendo cada vez mais programado pela sociedade de consumo, como por exemplo, o lazer. Produzem-se espaços com significados e funções diferenciadas de acordo com os objetivos do mercado que cria necessidades e lugares de consumo.

Lugares cada vez mais visuais, que invadem a vida das pessoas através do marketing, tornando-se lugares de desejo. Nesse caso, o espaço aparece sem espessura (sem passado, sem identidade, isto é, sem história) geométrico, visual, uma abstração vazia, onde o privado se reafirma e se impõe em detrimento do público. São lugares de lazer onde a vida cotidiana parece suspensa, deixando

lugar a um outro modo de vida composto de atos, gestos sempre repetitivos, comportamentos orientados de modo imperceptível e que ganham a dimensão da fantasia (CARLOS, 1999, p. 68).

Os lugares vão recebendo novos sentidos, diante do que podem proporcionar, prevalecendo a troca, o privado, as normas, a aparência, ditando-se e influenciando-se o consumo, no âmbito do mercado. O cotidiano é também influenciado pela lógica do mercado, definindo consumos e se apresentando uniformemente em diferentes lugares. “*O espaço torna-se, neste contexto, um espaço abstrato, que cria uma prática espacial homogênea, coercitiva, enquanto produção do reprodutível através da imitação*” (CARLOS, 1999, p. 72).

Vale destacar que a produção espacial e também a sua apropriação são desiguais, por ser o espaço produto da produção social capitalista, que tem como pressuposto básico se realizar e se reproduzir desigualmente. “*Nesse sentido a unidade espaço-sociedade traz implícita uma desigualdade que se materializa através da divisão do trabalho entre ‘parcelas’ do espaço e em cada uma delas*” (CARLOS, 1994, p. 26).

A heterogeneidade do espaço não é dada apenas pelos momentos desiguais, pela necessidade de desigualdade para se realizar a produção hegemônica [...], o espaço não é homogêneo porque é globalmente produzido por uma ordem hegemônica. Ele é heterogêneo porque a desigualdade é necessidade para a produção hegemônica do espaço e da sociedade. A heterogeneidade do espaço se dá pelo desenvolvimento desigual e combinado, pela divisão internacional do trabalho, mas também pelas particularidades do lugar, país, do bairro (WHITACKER, 1997, p. 47).

O que se expressa na paisagem urbana é fundamentado pela propriedade privada da terra, apreendida por meio da diferenciação socioespacial que se estabelece entre pobreza e riqueza, distinguindo os moradores pelo ter e por sua condição de proprietários (ou não) de bens.

Há que se considerar, portanto, a correlação entre agentes urbanos e sujeitos locais, envolvendo classes e frações de classes diferenciadas, no sentido de estabelecerem vínculos em prol de seus interesses intra-urbanos, principalmente no que diz respeito à apropriação privada da terra urbana, englobando todos os seus atributos de localização e acessibilidade, influenciando o processo de reestruturação urbana (TRINDADE JR., 1999).

Nesse sentido, na sociedade moderna, a vida cotidiana é influenciada pelo incessante consumo, seja dos mais variados objetos, seja do próprio espaço, prevalecendo os objetos sobre as relações entre os sujeitos, o que influencia a reprodução social, que é cada vez mais marcada pela lógica do mercado.

Para Carlos (1999), apesar dos espaços estarem voltados ao mercado e à troca, é possível encontrar lugares onde essas características não prevalecem, diferenciando-se da lógica primordial do processo de reprodução do espaço. São os lugares de passagem, de encontro, das festas, que também são de consumo, onde se predomina o uso, se estabelecem e se renovam os laços de amizade, solidariedade, vizinhança, ou seja, os espaços públicos.

Gottdiener ressalta que para Lefebvre, a transformação da sociedade, ocorrerá se houver a expropriação do espaço, para que seu uso seja um direito de todos, por meio de uma versão radical da práxis socioespacial. Será preciso eliminar as relações de propriedade e as formas institucionais de regular o espaço, que produz a sua dominação, tanto política, quanto economicamente. Dessa forma, será preciso substituir tais relações, por relações sociais libertadoras, que favoreçam a capacidade de apropriar o espaço para usos sociais liberatórios (GOTTDIENER, 1993).

No contexto da produção do espaço na cidade capitalista e da estruturação espacial que se estabelece, ocorre a segmentação social, distanciando a população, segregando e fragmentando o espaço, esvaziando o sentido da cidade como lócus de permanência, de encontro, de convivência entre os diferentes. A condição econômica define a situação espacial. E cada situação espacial influencia diferentemente o acesso à cidade, como totalidade. Os segmentos sociais vivenciam, de forma distinta, a diferenciação socioespacial existente na cidade capitalista, alguns se auto-segregando e outros sendo segregados.

O próximo item tem como objetivo refletir sobre essa diferenciação e segregação socioespacial.

### **3.2- Diferenciação e segregação socioespacial**

Por meio das idéias de alguns autores e das diferentes realidades estudadas, buscamos entender como o processo de diferenciação e de segregação socioespacial é apreendido e quais são suas implicações para o modo de vida urbano. Destacamos o entendimento geral desse processo e a sua manifestação em algumas cidades ressaltadas pelos autores, como Barcelona e São Paulo, procurando entender as correspondências com o nosso estudo.

O estabelecimento da estruturação espacial, decorrente das localizações dos

estabelecimentos comerciais, de serviços e equipamentos urbanos, possibilita-nos mais que a visualização de uma expressão geométrica, representável cartograficamente. Oferece-nos elementos para a compreensão das ações e inter-relações dos agentes que produzem, reproduzem e consomem o espaço urbano.

No espaço desigual da cidade, algumas áreas, muitas vezes, recebem apenas a infraestrutura básica (asfalto, rede de água, rede de esgoto, rede de energia elétrica), não sendo beneficiadas com outros investimentos e equipamentos urbanos (escolas, creches, postos de saúde, áreas e equipamentos de lazer). À medida que se instalam comércio e serviços, os agentes econômicos tendem a pressionar o poder público a implantar ou melhorar as condições que possam estar diretamente relacionadas com os seus estabelecimentos. Quais as determinantes que podem interferir nessas lógicas espaciais? Sabemos que há interesses contraditórios nas propostas e ações referentes ao urbano, os quais vão influenciar a sua estruturação.

A renda é um dos indicadores de qualidade de vida urbana, o que prejudica os segmentos de menor poder aquisitivo pelo fato de terem que se instalarem cada vez mais distantes dos equipamentos e da infra-estrutura urbana; aspectos que fortalecem sua pobreza, que não é só resultado de causas econômicas, mas também de causas geográficas (SANTOS, 1990). Percebemos aqui a importância do espaço, sendo possível analisá-lo na escala intra-urbana, a partir das desigualdades espaciais que podem ser apreendidas por meio da compreensão da vida cotidiana dos cidadãos. Nesse sentido é que buscamos compreender a cidade mediante os percursos urbanos de distintos tipos sociais.

O espaço é uma das determinantes da diferenciação social, pois as localizações e edificações têm seus preços baseados na acessibilidade e nas externalidades geradas, que por sua vez, propiciam a atuação dos agentes de produção do espaço urbano, associadas à especulação imobiliária, possível em decorrência das formas de expansão territorial urbana da cidade contemporânea.

Na escala geográfica do espaço urbano, que define fronteiras e limita as identidades, nosso intuito é contribuir para que estas sejam ampliadas, à medida que os cidadãos busquem uma participação mais efetiva no sentido de terem suas necessidades atendidas e de serem incluídos nas decisões políticas da sociedade que, cada vez mais, representa os interesses da lógica econômica do capital e os interesses políticos de uma minoria (SMITH, 2000).

As diferenças socioespaciais são decorrentes do atendimento que os diversos segmentos sociais recebem do poder público, que nem sempre considera, adequadamente,

as áreas no interior da cidade, de acordo com suas características, fragilidades, necessidades e possibilidades. O espaço urbano é heterogêneo e precisa, assim, ser considerado para que as práticas e ações possibilitem uma distribuição equitativa e não, como se poderia pensar, uma distribuição igualitária das condições de vida urbana.

Abordaremos, a seguir, as idéias de alguns autores que realizaram discussões conceituais sobre segregação socioespacial, fazendo uma análise de como o conceito vem sendo apresentado e discutido em diferentes momentos históricos e, assim, buscar sua redefinição, sua amplitude e sua aplicabilidade para o contexto de nossa pesquisa.

Desde a Antiguidade Clássica, como destacou Pintaudi (1999), já se tinha uma expressão da segregação no espaço da cidade. A *polis* ficava no alto da colina, onde residiam os patrícios e clientes. Nelas, consideradas cidades santas, o povo era proibido de morar, tendo que residir ao pé da colina. Em Roma, no Monte Platino, viviam patrícios e clientes e os plebeus viviam à margem do culto religioso, nas encostas do Monte Capitolino, não podendo entrar na cidade. Os plebeus não eram considerados cidadãos e, por isso, não tinham acesso à propriedade e nem direito à justiça e à religião. A autora ainda destaca que a sociedade medieval também produziu um espaço segregado, sendo que o castelo era predominante na cidade e a propriedade da terra se encontrava nas mãos dos nobres e ricos senhores ou entidades religiosas que controlavam o espaço da cidade, ficando os pobres bem distantes desse espaço.

O conceito de segregação vai recebendo adjetivos segundo o momento e a realidade enfocados. A autora destaca, por exemplo, a segregação entre plebeus e senhores, numa diferenciação socioecômica e religiosa.

Beaujeu-Garnier (1970), ao tratar desse processo, evidencia o conteúdo racial e étnico que ele também pode possuir em alguns momentos.

Fue el blanco quien aportó la ciudad al Congo, creando ciudades comerciales para los productos de la explotación o las operaciones bancarias, ciudades administrativas o ciudades militares. Y “la obra del blanco” provocó una afluencia de campesinos, ya que el blanco necesitaba muchos negros, peones, obreros, empleados...Por esta razón, los negros son en dichas ciudades mucho más numerosos que los blancos. Así se desarrollaban dos ciudades que crecían cada una por su parte, con su respectivo y peculiar estilo, disponiendo el blanco de coche particular para desplazarse desde las casas con jardín en las que habita hasta el centro comercial. Por otra parte, es muy significativo el hecho de que la ciudad negra continúe sendo llamada por los autóctonos el pueblo, o los pueblos, ya que a menudo se trata en realidad de varios pueblos adheridos entre sí. Las ciudades negras sólo son ciudades por la masa y la densidad de habitantes que poseen y por su dependencia respecto a la ciudad blanca.

En todas as ciudades, la creación de núcleos distintos responde a una voluntad de separación y segregación: separación entre el poder laico y el poder religioso, segregación étnica y política (BEAUJEU-GARNIER *et al*, 1970, p. 266).



O espaço urbano não é homogêneo e a sua organização social e espacial diferencia-se, segundo a ordenação das atividades, das funções e da distribuição dos segmentos sociais, sendo possível entender as formas de segregação, de fragmentação e de articulação entre as áreas. A diferença do nível econômico dos habitantes será sempre o fator primordial para o entendimento do que se expressa em relação às concentrações humanas, na sociedade capitalista, em diferentes momentos e realidades.

En las ciudades estadounidenses, allí donde se instalan los negros bajan los alquileres, se descuida el césped, se dejan de pintar las casas y los blancos se alejan. En Nueva York, la mayor concentración de portorriqueños se encuentra al nordeste de Manhattan, donde alternan con los negros y constituyen en algunos sectores del 41 a 76 por 100 de la población.

[...]

En Salvador, una parte de los miserables inmigrantes del campo se hacina en la colina de Pelourinho, el barrio de la prostitución y la tuberculosis.

[...]

Una parte de los que son atraídos por la ciudad ni siquiera pueden penetrar en ella. Buscan el lugar más abyecto, aquel donde el terreno no les será disputado e instalan allí tres planchas, un tejado de chapa, algunos trapos viejos, algunos ladrillos crudos, un escañizado... Así nacen los *barrios de chabolas*. En el Norte de África reciben el nombre de *bidonvilles* y de *gourbivilles*. En Río, se llaman *favellas* y ocupan las cimas de las colinas empinadas laderas [...], en Lima constituyen las *barriadas* [...] (BEAUJEU-GARNIER *et al*, 1970, p. 358-539).

Beaujeu-Garnier (1970), pesquisando a realidade francesa, evidenciou também o papel dos transportes coletivos na estruturação das áreas suburbanas. Para ela, é esse meio de transporte que favorece a expansão da malha urbana, permitindo o transporte massivo daquela população que reside nas áreas mais distantes.

Também com relação à realidade francesa, Lefebvre (2001) destaca a organização espacial existente entre os diferentes segmentos sociais, afirmando que a classe operária esteve próxima da burguesia até o momento em que essa se sentiu ameaçada por aquela, ocorrendo movimentos em prol da separação, ou seja, da segregação.

Depois de 1848, solidamente assentada sobre a cidade (Paris), a burguesia francesa possui aí os meios de ação, bancos do Estado e não apenas residências. Ora, ela se vê cercada pela classe operária. Os camponeses afluem, instalam-se ao redor das “barreiras”, das portas, na periferia imediata. Antigos operários (nas profissões artesanais) e novos proletários penetram até o próprio âmago da cidade; moram em pardieiros mas também em casas alugadas onde pessoas abastadas ocupam os andares inferiores e os operários, os andares superiores. Nessa “desordem”, os operários ameaçam os novos ricos, perigo que se torna evidente nas jornadas de Junho de 1848 e que a Comuna confirmará. Elabora-se então *uma estratégia de classe* que visa ao remanejamento da cidade, sem relação com sua realidade, com sua vida própria (LEFEBVRE, 2001, p. 15).

Lefebvre (2001) destaca que a vida urbana é constituída por encontros e confrontos entre as diferenças, tanto políticos, quanto ideológicos, nos modos de viver, nos padrões que coexistem na cidade, mas à medida que ocorre o processo de suburbanização ocorre também a descentralização da cidade, afastando alguns segmentos sociais dos seus locais de produção, dissipando a consciência criadora e os encontros das diferenças. Ele ainda destaca que seria mais coerente e agradável morar na cidade e trabalhar no subúrbio.

O autor aponta três formas da segregação, que podem ocorrer simultaneamente: a espontânea, conforme diferenças de renda e de ideologias; a voluntária, decorrente da constituição de espaços separados, e a programada, com base nos planos de estruturação urbana, com a justificativa de organização espacial.

Ressalta, também, que as tendências anti-segregacionistas são ideológicas, que apesar de intenções humanistas, acabam por favorecer a segregação, em razão das causas sociais e políticas. O poder público não decreta publicamente a segregação, utilizando a ideologia humanista para efetivá-la. O autor ressalta, ainda, que o Estado e a empresa, em função de suas diferenças, empenham-se em promover a segregação. *“O Estado age sobretudo por cima e a Empresa por baixo (assegurando a habitação e a função de habitar nas cidades operárias e os conjuntos que dependem de uma “sociedade”, assegurando também os lazeres, e mesmo a cultura e a ‘promoção social’)”* (LEFEBVRE, 2001, p. 95).

A estruturação espacial é reflexo da criação de espaços para os diferentes segmentos sociais. No caso dos Estados Unidos, Lefebvre (2001) destacou a criação de guetos e *parkings* (dos operários, dos judeus, dos negros, dos intelectuais, dos estudantes, dos estrangeiros e dos lazeres). O termo *zoning* trazia implícita a ideologia da separação, da segregação e do isolamento, tendo em vista a organização que propunha.

Ainda sobre o caso americano, Derruau (1982) evidencia a segregação reforçada pelo preconceito da cor. *“[...] nos Estados Unidos, desde que um proprietário aceite alojar um negro, arrisca-se a despovoar de brancos todo o bairro: foi este o processo que transformou um bairro negro, o Harlem novaiorquino”* (p. 226).

Ele ressalta que as cidades americanas são caracterizadas por uma segregação social e nacional. Indica como exemplo Montreal, dividida em cidade residencial de língua francesa, mais pobre, na porção leste, e uma outra de língua inglesa, na porção oeste. Entre elas foram se estabelecendo diferentes bairros de imigrantes (alemães, polacos e judeus). Já em Nova Iorque tem-se a China Town, Harlem (habitada por negros), espaços bem definidos pela segregação. Em Chicago, a segregação era mais definida, estando o bairro de negócios rodeado por bairros de negros, polacos, alemães, judeus, russos e italianos. “A

*segregação social faz distinguir especialmente a rica Michigan Avenue dos bairros mais modestos, em cuja escala mais baixa se situa o bairro dos vagabundos situado a oeste dos correios centrais” (DERRUAU, 1982, p. 267-268).*

Ainda sobre a realidade americana, Johnson (1980) ressalta o papel primordial dos transportes na separação entre lugar de trabalho e residência. Destaca que antes do transporte urbano, a maioria dos habitantes deslocava-se para seu trabalho a pé, havendo uma concentração de comércio e serviços em áreas compactas. Para ele, a Revolução Industrial propiciou uma mudança na forma da cidade, e o transporte permitiu a realização de constantes deslocamentos entre as áreas, para realizar as diferentes funções que já não se encontravam tão próximas.

Com o barateamento dos transportes, muitos trabalhadores passaram a residir distantes do local de trabalho, ocorrendo uma diversificação das áreas residenciais dos distintos grupos sociais, favorecendo a segregação de classes, que não era tão complexa quanto a que já se encontrava no século XX (JOHNSON, 1980).

Esse autor ainda retrata que parte da burguesia continuava residindo na área central, enquanto a maioria construía suas residências nas áreas suburbanas. Esses moradores não eram prejudicados por possuírem veículo próprio, o que facilitava seus deslocamentos para os locais de trabalho. Tal processo, por ele apontado, é o que entendemos atualmente como auto-segregação. Essa se constitui quando há uma escolha por habitar em áreas mais distantes dos congestionamentos e fluxos de veículos, próximas de áreas verdes, por uma clientela especial, ao contrário dos moradores com baixo poder aquisitivo dos loteamentos periféricos, que não possuem outra opção, não podendo escolher a localização de sua moradia.

A população de menor poder aquisitivo que reside na periferia distante e carente depende de transporte público para realizar seus deslocamentos, um custo a mais no rol de suas despesas.

Para los pobres, los gastos de transporte representan una parte más importante del presupuesto que para los ricos; por consiguiente, aquellos tienden a vivir cerca del centro, donde cuentan con un acceso más inmediato a sus lugares de trabajo. Por lo tanto, para sus viviendas sólo pueden permitirse consumir una cantidad relativamente reducida de un suelo muy caro y, por consiguiente, su densidad de residencia es más alta. Los ricos, en cambio pueden afrontar el mayor coste (en precio y tiempo), así como la falta de flexibilidad de un desplazamiento cotidiano más largo desde la periferia hasta el centro. En las afueras de una ciudad, el suelo es más barato, pero, individualmente, los ricos consomen una mayor parte de él para sus casas mayores y más separadas unas das otras (JOHNSON, 1980, p. 87).

Carter (1974) destaca que os lugares mais distantes e mais baratos, com terrenos maiores, são mais acessíveis aos ricos que aos pobres, justamente pelas facilidades que estes têm em se deslocar. Aponta ainda que os segmentos de maior poder aquisitivo podem ter um apartamento na cidade e uma casa de campo, aproveitando-se das vantagens da localização residencial central, sem fazer viagens diárias para realizar suas atividades. As viagens de ida e volta ou pendulares não se tornam obstáculos para os ricos, enquanto a disponibilidade e o custo do transporte limitam a vida dos mais pobres. O autor destaca também a correspondência entre distância social e espacial, entre os grupos de ocupação, sendo que os mais segregados residencialmente estão nos extremos da escala socioeconômica, fato esse evidenciado em nosso estudo.

Al no estar el poder adquisitivo uniformemente distribuido por la ciudad, la consecuencia es que la demanda no puede ser regular, ni tampoco uniforme. La densidad de población también varía como las costumbres de hacer compras; por ejemplo, en el área de una “clase obrera”, en Inglaterra, donde una familia no dispone de coche ni de nevera, las compras han de hacerse con frecuencia y “en la tienda de la esquina”, la cual es un elemento importante. En los alrededores, la gente acomodada, en las ciudades americanas, donde todo el mundo posee coche, nevera y congelador, las costumbres de hacer compras serán muy diferentes y la mayoría de los productos se adquirirán durante la visita semanal al supermercado, de modo que “la tienda de la esquina” no existirá. [...] La gente hace compras por doquier y por razones varias, no necesariamente en el centro más próximo; [...] una ciudad nueva de barrios planificados con sus respectivos centros comerciales, la gente no sigue los patrones previstos y acuden a otros centros comerciales fuera de su barrio (CARTER, 1974, p. 355-356).

Para o entendimento do processo de segregação urbana, Préteceille (2004) considera que é necessário levar em conta quais serão as categorias, os recortes urbanos e os métodos estatísticos para realizar um estudo sobre esse tema. No que diz respeito às categorias há um problema metodológico, o de definir quais indicadores serão adotados a partir dos dados existentes, e um problema teórico, ao determinar quais serão os princípios pertinentes para a análise, para se entender a estrutura social urbana. Quais são as categorias necessárias para cada estudo e como escolhê-las ou construí-las? Segundo o autor, essa escolha deveria ser consequência da definição do problema social a ser estudado e das hipóteses quanto aos processos de divisão social do espaço.

As diferenças entre categorias de análise do social disponíveis e/ou praticadas segundo os países constituem a maior dificuldade para a comparação entre cidades de países diferentes. Mesmo quando nos empenhamos na difícil tarefa de construção de categorias comparáveis, descobre-se logo que não é possível transportá-las inteiramente de um país para outro, na medida em que, por exemplo, as categorias socioeconômicas traduzem elementos do direito

trabalhista e da previdência social que são relevantes à história social de cada país (PRÉTECCEILLE, 2004, p. 14).

Com relação aos recortes do espaço urbano, esse problema metodológico refere-se à definição das unidades espaciais que serão adequadas para o entendimento da divisão social do espaço. Geralmente, nos estudos sobre a cidade ou se analisa o todo ou alguns espaços da mesma. Ao se privilegiar uma área ou um espaço determinado é preciso ficar atento para não incorrer em comparações simplificadas como, por exemplo, comparar favelas e não favelas sem considerar a distância social entre esses dois conjuntos. Ou, ao considerar a cidade como um todo, definir quais serão os limites a serem estudados para se determinar o espaço urbano a ser tomado como referência na análise e/ou reconhecimento da segregação, principalmente nas metrópoles. Nesses casos, a avaliação da segregação precisa ser considerada segundo a escala de análise para não haver contraposições gerais e simplistas.

Para definir quais serão as técnicas estatísticas para uma análise sistemática da segregação, dois tipos de abordagem podem ser realizadas. A primeira é a dos índices globais, como a dissimilaridade (comparação de duas categorias nas unidades espaciais estudadas) e o índice de segregação (comparação da distribuição de uma categoria em relação àquela do resto da população). Por um lado, diante do caráter sintético possibilita um resultado de fácil interpretação, mas por outro lado permite uma simplificação sobre o entendimento da segregação, para saber se ela aumenta ou diminui, diante desses recortes utilizados. O segundo tipo é o das análises tipológicas, que reagrupam as unidades espaciais em tipos, classes, subconjuntos, definidos por similitudes dos perfis das categorias sociais. Estes possibilitam definir as diferentes configurações de mistura social e de oposições entre categorias que estruturam o espaço social de uma cidade, considerando a complexidade das estruturas socioespaciais, pelo método multidimensional e favorecendo a análise das causas e conseqüências da segregação, que não são as mesmas segundo os diferentes espaços sociais (PRÉTECCEILLE, 2004).

O autor faz questão de ressaltar esses três problemas metodológicos para destacar as diferenças que existem no processo de construção científica da segregação, segundo cada realidade (mesmo que a linguagem seja aparentemente comum) que de acordo com suas diferenças e com as metodologias específicas, apresentará resultados que precisam ser considerados, sem que haja uma comparação simplista.

Apresenta exemplos do discurso político das políticas públicas sobre a segregação na realidade francesa e americana. No caso francês, é a partir dos anos 1980 que esse tema

aparece nas políticas públicas urbanas, reafirmando-se na votação da Lei de Orientação para a Cidade, em 1991 e, em 2000, os debates parlamentares enfocam os malefícios da segregação, com intuito de reduzi-la.

No caso francês pode-se dizer portanto que a construção política da questão da segregação, desde Haussmann de fato, foi inicialmente centrada sobre o movimento pelo qual a ação dos promotores imobiliários tendeu a expulsar as classes populares dos bairros centrais, com a resistência dos movimentos sociais e a construção de habitações sociais como contra-medida. No período mais recente, desde os anos oitenta, a questão política mais aguda foi aquela dos bairros populares suburbanos, deslocando a indagação sobre a segregação para a concentração exclusiva de camadas sociais pobres nos grandes conjuntos habitacionais de interesse social na periferia. A dimensão social, que foi sobretudo formulada em diferenças de classe, foi requalificada em termos de exclusão social, e também as diferenças etno-raciais, a segregação dos bairros em dificuldades foram sendo mais e mais percebidos como aquelas dos pobres imigrantes (PRÉTECCEILLE, 2004, p. 18).

No caso dos EUA, a segregação social, associada às desigualdades socioeconômicas, não foi muito evidenciada nas políticas públicas urbanas. A questão racial prevaleceu nos debates sobre segregação e foi considerada como norma legal em vários estados até 1960, quando ocorreram os movimentos em prol dos direitos cívicos, momento em que a segregação racial passou a ser julgada negativamente nas representações políticas. As políticas públicas não buscaram diminuir a segregação residencial para favorecer a mistura racial. Foram desenvolvidos programas específicos para os negros e para as minorias étnicas, o que fortaleceu a separação, com a justificativa de criar igualdade de oportunidades. “[...] parece paradoxal que o país que mais serve de modelo para a inspiração de políticas públicas seja os EUA, aquele dos países desenvolvidos onde a intensidade das desigualdades sejam elas entre grupos socioeconômicos ou etno-raciais, é das mais fortes” (PRÉTECCEILLE, 2004, p. 19).

No caso europeu, o autor destaca os países escandinavos, como a Finlândia, onde a segregação residencial é bem pequena, diante da oferta de habitação social e do esforço de planejamento urbano. No caso da Holanda, o combate à segregação esteve sempre na pauta das políticas públicas urbanas, considerando o acesso à habitação, à escolas, emprego e a presença da população imigrante, que se constitui como diferenças étnicas. A Grã-Bretanha está distante de um modelo social menos segregado, em função da promoção dos interesses do mercado e da obtenção de lucros, a partir do espaço urbano. Na Europa do Sul, a questão da segregação residencial está praticamente ausente dos debates políticos e às vezes até do debate sociológico, como na Itália. Sobre essas considerações, o autor destaca que:

Aconteceria isso porque as cidades desses países seriam fracamente segregadas? Os trabalhos disponíveis permitem logo pensar em sentido inverso, que elas se encontram mais segregadas que aquelas da Europa do Norte, na ausência de políticas de habitação social e de um planejamento urbano eficaz, que deixa a lógica segregativa do mercado fundiário e imobiliário exercer-se desenfreadamente. Subsiste a indagação sobre porque o debate político abre mais espaço para a questão da segregação lá onde ela se revela menos forte [...] (PRÉTECCEILLE, 2004, p. 19).

A intenção do autor é ressaltar a amplitude das diferenças em relação ao enfoque da segregação em diversos países, por meio de políticas públicas, ações e práticas. As pesquisas referentes a cada país refletirão parcialmente essas diferenças, de acordo com a escolha das categorias para a análise da segregação, que precisa levar em conta o processo sociopolítico e histórico de cada país.

Apresentamos, agora, as idéias de um autor que tratou a realidade espanhola, tomando como referência, especificamente, as áreas de Barcelona e Madri.

Considerando o enfoque da acessibilidade espacial, García (2003), analisa a relação entre distribuição residencial e do emprego. Leva em conta, no seu estudo, os padrões de segregação geográfica, dos diferenciais intra-urbanos de desemprego e a mobilidade obrigatória nas regiões metropolitanas de Barcelona e Madri.

Sua reflexão aponta para duas correntes teóricas que enfocam a análise das determinantes da segregação implícitas na distribuição das diferenças intra-urbanas de desemprego. A primeira enfatiza a pluralidade ou a diversidade socioeconômica dos indivíduos como definidora da localização residencial distinta e, dessa circunstância, advém a distribuição espontânea da população com perfis de desvantagens socioeconômicas idênticos, compartilhando espaços residenciais comuns em âmbito metropolitano, justificando a concentração residencial de desemprego. Considera também que as características pessoais determinam a heterogeneidade da distribuição geográfica do desemprego.

Já a segunda corrente teórica inverte a situação de causalidade exposta na primeira, destacando que a organização espacial das cidades e das áreas metropolitanas, consideradas como pauta de distribuição residencial e de emprego pode, por si mesma, originar a formação de concentrações territoriais de desemprego. Essa hipótese destaca os efeitos negativos da probabilidade de emprego de determinados segmentos da população com relação à distância espacial entre a localização residencial e a atividade econômica. Nessa inferência, o espaço afeta o nível e a distribuição do emprego dos segmentos em desvantagem no mercado de trabalho e da moradia, por meio da proximidade aos postos de

trabalho. Com a descentralização da atividade econômica e com a concentração de alguns segmentos com maiores restrições à mobilidade, em determinados espaços metropolitanos, ocorre uma menor acessibilidade ao emprego, reduzindo taxas de ocupação e de salário.

Essa situação favorece uma concentração geográfica do desemprego. A argumentação o relaciona à estrutura urbana, sendo que a organização espacial da cidade, considerando a localização residencial e do emprego, articulado à estrutura de transporte, pode interferir na acessibilidade do indivíduo ao mercado de trabalho. Esses aspectos, da segunda corrente teórica, podem encontrar correspondência com o que se estabelece na periferia pobre da cidade por nós estudada, pois a localização residencial dos nossos entrevistados, residentes nessa área, interfere na busca por emprego, já que não há um adequado grau de acessibilidade por meio de transporte coletivo, devido ao custo elevado.

A segregação residencial pode deteriorar as redes sociais nas áreas desfavorecidas, sendo que essa situação é importante, no caso dos contatos pessoais serem uma forma de encontrar emprego. Nessas áreas, as taxas de desemprego são altas e muitas vezes a estigmatização que se cria em relação a essas, pode levar a uma discriminação dos seus residentes, no acesso ao mercado de trabalho (GARCÍA, 2003). Esse fato é evidenciado pelo desempregado residente no Jardim Morada do Sol, que destacou a dificuldade para encontrar emprego quando se reside na periferia, já que as empresas evitam ter altos custos com transporte coletivo para o deslocamento de seus empregados.

O autor objetiva, portanto, por meio desse estudo, apreender como a organização espacial das cidades afeta o acesso dos indivíduos ao mercado de trabalho e também os padrões de segregação geográfica do desemprego, tentando estabelecer relações entre características individuais e territoriais na determinação dos equilíbrios no mercado de trabalho, no intuito de contribuir para que a política urbana garanta a atenuação da segregação residencial e do desemprego urbano. No nosso estudo procuramos demonstrar a influência da estruturação espacial na vida dos cidadãos que residem na periferia pobre e distante e, assim, compreendermos como se dá o direito à cidade para os distintos segmentos sociais que constituem o espaço urbano.

Barcelona é considerada uma área urbana não monocêntrica, com um padrão de acessibilidade espacial ao emprego bastante uniforme. Madri, por sua vez, é considerada monocêntrica e com desproporcional concentração de emprego na sua área urbana. Segundo o autor, em áreas não monocêntricas, a distribuição de emprego é mais uniforme em relação à estruturas monocêntricas. Se houver restrições na mobilidade obrigada e na residencial, a maior ocorrência de menor dispersão de emprego pode limitar a



acessibilidade à ocupação, principalmente entre a população que sofre mais com o desemprego. Nesse sentido, a distribuição geográfica do desemprego urbano deveria gerar uma segregação mais acentuada em áreas monocêntricas em relação às áreas de caráter não monocêntrico. O que o autor ressalta ao longo do texto é a condição da estrutura urbana, como não sendo neutral em relação à distribuição geográfica do desemprego, estabelecendo a relação simbiótica entre forma urbana e desemprego (GARCÍA, 2003).

Uma mesma estrutura urbana pode propiciar vários graus de limitações de acessibilidades para indivíduos, os quais vivenciam diferentes restrições de mobilidade ou de ajuste em relação ao mercado de moradias. O autor, a todo o momento, analisa se, dentro de uma mesma área metropolitana, considerando a igualdade de características pessoais, é possível que os atributos do território ou meio local onde reside o indivíduo influenciem na acessibilidade à ocupação e na determinação de taxas de desemprego individuais.

[...] los modelos clasicos de localización residencial toman habitualmente el centro de la ciudad como punto de referencia espacial de las relaciones de viaje al trabajo, por tratarse de la ubicación que ofrece una mayor densidad de empleo. La distancia entre ambos emplazamientos se puede considerar como una aproximación adecuada a los costes monetarios y en términos de tiempo asociados a la movilidad obligada (GARCÍA, 2003).

A localização residencial, segundo ele, é escolhida visando à maximização do consumo do espaço residencial e de outros bens e à minimização dos custos monetários e temporários de viagem para o trabalho. No caso de uma concentração do emprego (CBD), designa-se um modelo monocêntrico estandarte de localização residencial e, nos casos dos modelos policêntricos e multicêntricos, a coexistência de vários centros e subcentros de emprego (GARCÍA, 2003).

Ressalta ainda que os modelos convencionais de localização urbana enfatizam a importância do mercado de solo urbano para o entendimento das localizações residenciais e das atividades. Enfatiza que, além disso, é necessário considerar os aspectos vinculados ao mercado de trabalho para o entendimento das localizações e determinação das áreas de busca de emprego e da distribuição geográfica do desemprego. Nesse sentido, a segregação residencial é um fator inibidor da capacidade de ajuste às oportunidades de emprego. Fato já evidenciado, no nosso estudo, em relação ao desempregado da periferia pobre.

Um outro aspecto evidenciado é o dos gastos com transporte em relação ao preço do solo urbano e à distância entre residência e emprego urbano. Nesse caso, os indivíduos com

menores condições encontram restrições na distribuição de sua renda entre os gastos com bens e serviços, moradia e transporte, considerando o preço do solo urbano e a distância entre residência e área central, geralmente onde se localizam os empregos urbanos. No entanto, os segmentos que possuem maior renda podem escolher localizações residenciais com espaço amplo, distantes da área central, com menores preços do solo urbano. Esse modelo, segundo ele, é restritivo, mas é considerado marco para o estudo das inter-relações entre localização residencial e do emprego.

Para o autor a relação entre os custos do solo urbano e a mobilidade obrigada, que define a localização residencial, encontra-se condicionada por características pessoais. Em função dos atributos individuais, para cada possível distância ao centro urbano, existirá uma disponibilidade máxima a pagar para alcançar um nível de utilidade determinado. As condições individuais fazem com que as pessoas tenham disponibilidades diferenciadas para pagar em razão de uma determinada variação na distância, em função de suas restrições específicas para a mobilidade diária.

[...] la existencia de la heterogeneidad en la población potencialmente activa, en términos, por ejemplo, de cualificaciones formales y/o en empleo, implica que no todos los individuos se enfrenten a la misma función de costes de transportes, aspecto que se interpreta con el hecho de que no todos los segmentos de la población activa padecen idéntico grado de restricción a la movilidad. A tal efecto, aún considerado el coste de transporte como proporcional a la distancia entre residencia y empleo, una misma variación de la distancia no implicaría necesariamente la misma variación de coste para individuos sujetos a diferentes limitaciones a la movilidad y dependientes de distintos regímenes de tenencia en el mercado de la vivienda. Esta circunstancia puede condicionar tanto la localización residencial como las decisiones de adaptación de oportunidades de empleo (GARCÍA, 2003, p.30).

Destaca mais uma vez, a estrutura urbana, a presença de uma população ativa heterogênea e sujeita a diferentes graus de desvantagem no mercado de trabalho e moradia, como condicionantes do perfil ou das pautas de segregação da distribuição do desemprego urbano. A simbiose entre forma urbana e acessibilidade ao emprego e entre estrutura urbana e os padrões de distribuição do desemprego, no mercado de trabalho, é determinada pelos seguintes mecanismos: 1) a eficiência dos processos de busca de emprego está negativamente associada à distância que separa as vagas da localização residencial dos desempregados, sendo que as informações sobre emprego decrescem com a distância física; 2) os gastos com deslocamentos diários que os desempregados realizam para a busca de emprego podem levar a uma redução da aceitação de oportunidades de emprego à medida que se aumenta a distância entre a localização de tais oportunidades e o da

residência do desempregado, procurando receber propostas mais próximas de seu domicílio; 3) a variação dos custos associada à mobilidade para a obtenção de informações de emprego implicam na modificação da área de busca dos trabalhadores, o mesmo pode ocorrer por parte das empresas em busca de trabalhadores. Do ponto de vista dos empregadores, a distância é um critério para a seleção da força de trabalho, o que faz com que a população ativa que reside distante das vagas de emprego seja discriminada. Esse critério é utilizado, segundo os entrevistados da periferia pobre, por algumas empresas de Presidente Prudente que não contratam funcionários que residem distantes da malha urbana compacta. Eles relataram que muitos dos residentes dessa área fornecem endereços de amigos ou familiares cujos domicílios se encontram em áreas mais integradas à cidade, o que lhes possibilita concorrer aos postos de trabalho.

Esses três mecanismos evidenciam os efeitos e a incidência da distância e da acessibilidade ao emprego, considerando a probabilidade do não emprego sobre a configuração do grau de segregação geográfica da distribuição do desemprego urbano. Nesses casos, a existência de restrições de mobilidade diária, o acesso ao mercado de moradias, o número de centros de emprego, a sua distribuição geográfica e a dotação de infra-estrutura acabam por influenciar na distribuição do emprego urbano (GARCÍA, 2003).

Vale ressaltar que a forma e a estrutura espacial das cidades e de suas periferias, a distribuição residencial e o grau de acessibilidade (considerando os custos com transporte e com o tempo), podem influenciar no acesso ao emprego, nos salários, na distribuição geográfica do desemprego de trabalhadores de baixa qualificação profissional e também de minorias étnicas que residem longe do mercado de emprego (GARCÍA, 2003). Essa situação é plenamente visualizada nas grandes e médias cidades brasileiras, pois a acessibilidade e os custos com o transporte coletivo prejudicam a busca por emprego e, muitas vezes, a permanência em alguns postos de trabalho.

No que diz respeito ao mercado de trabalho europeu, o autor destaca que desde a década de 1950 há uma suburbanização nas cidades mais prósperas do Norte e Oeste da Europa, produzindo um declive de população nas áreas centrais da maioria dessas cidades, favorecendo a expansão residencial para a área suburbana. Isso se deve ao aumento do preço do solo e das moradias nas áreas centrais, à maior oferta de solo urbano na periferia, bem como seu menor preço e a possibilidade de se adquirir extensões maiores, à melhoria dos transportes para realizar deslocamentos entre centro e periferia, à descentralização das

atividades comerciais e de serviços e à valorização do modo de vida para além do urbano (GARCÍA, 2003).

Muitos postos de trabalho localizados na área central são ocupados por residentes da periferia que possuem melhores condições de deslocamento e maiores qualificações para ocuparem esses empregos, concorrendo com os desempregados das áreas centrais, em relação à qualificação profissional, ocorrendo uma segregação social baseada na segregação residencial. Destaca exemplos de cidades para a situação acima citada, como Londres, Amsterdã, Frankfurt e Montpellier (GARCÍA, 2003).

O autor discute, então, a mobilidade seletiva, em relação à oferta e à demanda. Estar distante ou próximo das oportunidades de emprego, para aqueles que possuem uma menor renda, pode implicar em custos para a busca dessas oportunidades à medida que se distanciam espacialmente da oferta, contribuindo para a segregação na distribuição geográfica do desemprego.

No que diz respeito ao mercado de moradias, ressalta que os menos qualificados profissionalmente e desempregados estão geralmente concentrados onde há um predomínio de moradias públicas, já que os que possuem maiores qualificações compõem o regime de propriedade. À medida que ocorre a descentralização das atividades econômicas, os desempregados, geralmente, concentrados na área central, encontram-se distantes das oportunidades de emprego, aumentando os custos para ir à busca desses. Nesse caso, o mercado de moradias, considerando os desempregados que são arrendatários de residências públicas e os segmentos que possuem o regime de propriedade, influencia fortemente o acesso às oportunidades de emprego sendo que, para os primeiros, este é mais restrito que para os outros, implicando assim na intensidade e na direção da mobilidade da força de trabalho dos segmentos mais afetados.

Como fomos destacando, o estudo de García (2003) apresenta estreita relação com o por nós desenvolvido, por focar a importância da estruturação urbana na acessibilidade ao emprego, que geralmente se encontra centralizado e não tão disperso, como o que ocorre em relação aos equipamentos de uso coletivo. Essas duas situações contribuem, assim, para o entendimento do direito à cidade, já que ter acesso ao emprego é uma das condições necessárias para a vida urbana.

No que diz respeito às cidades brasileiras, Corrêa (2004) refere-se à divisão social do espaço, da qual faz parte a segregação residencial, conceito que surgiu com a Escola de Chicago e seus estudiosos Robert Park e Mackenzie. Essas áreas são marcadas por uma tendência à uniformidade em termos de *status* socioeconômico, urbanização e etnia,

compondo bairros homogêneos, segregados. “*Da localização diferenciada no espaço urbano dessas classes sociais fragmentadas, emerge a segregação residencial da cidade capitalista*” (CORRÊA, 2004, p. 62).

Cada grupo social possui acesso à residência diferenciado no que se refere ao tipo e à sua localização, já que ela é uma mercadoria especial que possui valor de uso e de troca e está submetida ao mercado, fazendo com que grande parcela da população esteja do seu acesso excluída. O Estado interfere diretamente, por meio dos financiamentos aos consumidores e às construtoras, e através da construção de moradias. Além dessas, a população busca outras alternativas como a autoconstrução e a construção de barracos nas favelas e periferia urbana (CORRÊA, 2004).

A segregação residencial implica necessariamente em separação espacial das diferentes classes sociais fragmentadas. A separação, 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 (CORRÊA, 2004, p. 66).

Segundo o autor, a dinâmica da segregação envolve espaço e tempo, sendo própria do capitalismo e não das cidades pré-capitalistas, que são caracterizadas pelo forte imobilismo socioespacial. Há áreas que são habitadas por um segmento durante um período e, posteriormente, por outro segmento de *status* inferior ou superior, se houver degradação ou renovação urbana. No caso latino-americano, há um abandono do centro e das proximidades pelos grupos de maior *status*, para os quais são constituídos novas áreas seletivas providas de melhorias. Ocorre, também, a mobilidade de segmentos de baixo poder aquisitivo para as áreas centrais abandonadas, onde permanecem até serem expulsos pelos movimentos de renovação urbana, sendo direcionados para a periferia pobre, expandindo o espaço urbano (CORRÊA, 2004).

Outra autora que também faz referências a esse processo nas cidades brasileiras é Sposito (1996). Ela realiza algumas reflexões, assinalando a diferenciação social ao longo da evolução urbana, como condicionante da diferenciação espacial. Faz referência à etimologia do termo segregação, que possui vários significados, dentre eles o de separar, afastar e isolar. No sentido restrito, muitas vezes esse termo é aplicado aos atos voluntários, discriminatórios, de separação e marginalização, que estruturam os espaços da cidade, podendo definir territórios com usos exclusivos, segundo a adjetivação que designa o conteúdo da segregação (étnica, racial, religiosa, cultural, socioeconômica e espacial). Em

sentido amplo, está associado às formas que se expressam no espaço, com características de um afastamento e isolamento ligados à diferenciação social.

Destaca as dimensões social e espacial da segregação, sendo que a estruturação espacial está diretamente relacionada com a manifestação da diferenciação social.

A segregação espacial [...], pode, então, ser compreendida como resultado de um processo de diferenciação que se desenvolve ao extremo e que leva, na cidade, ao rompimento da comunicação entre as pessoas, da circulação entre os espaços, do diálogo entre as diferenças, enfim, conduz à fragmentação do espaço urbano (SPOSITO, 1996, p. 74).

Segundo a autora, o processo de diferenciação pode ser entendido por meio da análise das práticas sociais e das formas espaciais que se expressam no urbano, ao longo da urbanização. A diferenciação entre cidade e campo, desde a Antiguidade, já evidenciava a diversidade de atividades urbanas e a complexificação das relações sociais que se efetivavam por meio da divisão social do espaço urbano (SPOSITO, 1996).

Essa divisão social do espaço, resultado da divisão social do trabalho, expressa a diferenciação que sempre existiu e foi sendo intensificada ao longo do tempo. Para Sposito (1996), não é tão simples afirmar que na Antiguidade, na Idade Média e na Moderna tenham existido processos de segregação socioespacial, mas é possível compreender que a diferenciação socioespacial esteve sempre presente, variando a sua complexidade.

A Revolução Industrial possibilitou o aumento dos papéis urbanos, ampliando a importância das cidades como espaços de produção e de consumo, favorecendo o surgimento de novas cidades e também a sua expansão, diante das formas e relações de produção no campo. As mudanças expressaram-se no espaço da cidade industrial, por meio da diferenciação social entre áreas, separando as classes, sem favorecer uma integração entre as mesmas. Os séculos XIX e XX refletem um período de intensificação dos papéis urbanos e, concomitantemente, uma segmentação do tecido urbano (SPOSITO, 1996).

Com a expansão da malha urbana que ocorre de forma descontínua, novos loteamentos são implantados na periferia, podendo tornar-se uma área atrativa, dependendo dos investimentos e da clientela que se visa a atrair. Dessa forma, são constituídas a periferia pobre, dos conjuntos habitacionais populares, e a periferia rica, dos loteamentos fechados.

Sposito (1996) analisa o surgimento das novas áreas periféricas a partir dos níveis de integração ou não entre as mesmas. Um primeiro nível seria o da segregação tomada como isolamento físico diante da descontinuidade territorial. Um segundo nível diz respeito

ao ritmo de ocupação, diante das definições do mercado para essas áreas, podendo ocorrer um isolamento da mesma. O último nível refere-se aos interesses fundiários que estabelecem o grupo socioeconômico que ocupará essas áreas, definindo um tipo de segregação.

Tem-se, portanto, a ocorrência da segregação a partir de diferentes dinâmicas e práticas. Pode-se ter uma segregação proporcionada e imposta pelo poder público, com a implantação de loteamentos habitacionais para segmentos de baixa renda. Nesse caso, os moradores dessas áreas não possuem muitas opções para adquirirem sua moradia, tendo que administrar os deslocamentos para realizarem suas atividades, e também a auto-segregação, que é uma opção para determinados segmentos, não havendo implicações nos deslocamentos dos mesmos. Essas duas formas de afastamento dos diferentes segmentos que compõem o espaço urbano distanciam a relação, o contato e o convívio, isolando e afastando cada vez mais os diferentes.

A segregação sócio-espacial assim definida não pode ser compreendida apenas pela diferenciação e isolamento espacial da função habitacional, mas pelas dificuldades de ter acesso ao conjunto da cidade, tanto no sentido objetivo, para aqueles que enfrentam as limitações orçamentárias para o acesso às formas mais eficientes de deslocamento e comunicação, como no sentido subjetivo, tendo em vista as dificuldades de construção coletiva de uma identidade urbana (SPOSITO, 1996, p. 82-83).

Percebe-se que a segregação expressa a falta de convívio, contato, relação entre os diferentes segmentos que ocupam a cidade. Cada vez mais os segmentos de maior poder aquisitivo querem se afastar, distanciar-se, isolarem-se das diferenças presentes no urbano, e que lhes são apresentadas como marginalidade e violência. Portanto, eles buscam constantemente se proteger por meio de cercas elétricas, muros altos e sistemas de segurança, mantendo-se assim bem longe dos diferentes.

Villaça (1998) também analisa a segregação urbana que, segundo ele, vem sendo trabalhada desde a Escola de Chicago e foi retomada, no Brasil, a partir da década de 1980. Para o autor, ela é um processo fundamental para a compreensão da estrutura espacial intra-urbana. Essa estrutura é caracterizada por distintos segmentos sociais que tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes regiões gerais ou conjuntos de bairros da metrópole, sendo que as camadas de alta renda podem muitas vezes residir em áreas mais baratas, já que não é o preço da terra que determina a distribuição espacial dos segmentos sociais. Ele ainda destaca a segregação urbana como processo dialético, na medida em que a segregação de uns provoca, ao mesmo tempo, a segregação de outros.

Diante dessa diferenciação, no interior da cidade, Caldeira (2000) destaca os enclaves fortificados que erguem muros e criam uma ordem privada, tomando como exemplo a cidade de São Paulo. Os enclaves mudam os padrões de residência, o consumo, o trabalho e o lazer, e transformam o panorama da cidade, o padrão de segregação espacial e o caráter do espaço público e das interações entre os segmentos sociais. Esses espaços socialmente homogêneos negam o espaço da rua, o espaço público e o contato com a diferença, conferindo, aos seus moradores, *status*. Essa situação é vivenciada pelos nossos entrevistados que residem nos loteamentos fechados. Eles não mantêm sociabilidade no interior destes espaços, apesar de se encontrarem entre segmentos de mesmo nível socioeconômico. A segmentação social é cada vez mais marcante nesses enclaves.

O que se apresenta é a venda de um estilo de vida, de um mundo exclusivo, pois os enclaves são opostos à cidade, que é deteriorada, confusa, e possui heterogeneidade social. Esse tipo de produto imobiliário visa a impor, cada vez mais, a estética da segurança por meio de muros, estilos, distinções para afastar-se do medo, segregando-se e valorizando cada vez mais o enclausuramento.

Nesse sentido, um outro tipo de espaço público é criado. Um espaço fragmentado, com separação, sem igualdade, sem abertura e acessibilidade, sendo, segundo a autora, um espaço público não-democrático e não-moderno, onde grupos diferentes estão constantemente separados (CALDEIRA, 2000).

A estruturação urbana, desde os anos 1980, sobrepõe-se ao padrão centro-periferia, promovendo espaços onde os grupos sociais estão próximos, mas separados por muros e tecnologias de segurança, não circulando e interagindo em áreas comuns. Esse padrão de segregação espacial é caracterizado pelos enclaves fortificados, que separam os residentes dos espaços do crime e/ou dos espaços públicos (CALDEIRA, 2000). Diante do que se expõe, Caldeira (2000) ressalta que a São Paulo dos anos 1990 é mais fragmentada e diversa que a dos anos 1970, sendo as desigualdades sociais evidenciadas segundo um padrão diverso do centro-periférico, estando cada vez mais visível a “cidade de muros”, defendida em nome da segurança, para “proteger” a elite das diferenças, do contato com o público, do crime, distanciando-as da cidade real, provocando cada vez mais discriminação social.

O esquema centro-periferia apresenta mudanças, em função do surgimento de novas áreas de comércio e serviços e do deslocamento da elite em virtude desse novo padrão espacial de segregação social. A autora destaca as mudanças nos modos de morar das classes média e alta, os loteamentos fechados com múltiplas residências, fortificados, com



instalações coletivas, com áreas verdes e máxima segurança.

Portanto, o desenvolvimento desses enclaves (sejam prédios de apartamentos, loteamentos fechados ou *shopping centers*), corresponde à uma nova forma de estruturação da segregação, da discriminação social e da reestruturação econômica de São Paulo (CALDEIRA, 2000). Essa nova estruturação é percebida por meio da presença de favelas, cortiços e loteamentos fechados na periferia, a qual pode evidenciar os contrastes entre melhorias e precariedades, abrigando moradores de maior poder aquisitivo que não residem mais exclusivamente na área central equipada, mas também em áreas geograficamente periféricas, próximas daquelas ocupadas pelos pobres, que caracterizavam a periferia da cidade latino-americana desde o pós-guerra. Esse afastamento espacial dos segmentos de médio e alto poder aquisitivos em relação às áreas centrais e pericentrais, vem sendo acompanhado do deslocamento de atividades terciárias para áreas ainda não urbanizadas, deixando nítida, em São Paulo, cada vez mais, a distinção entre a área Leste, mais pobre, e a área Oeste, mais rica. As desigualdades estão cada vez mais presentes no espaço urbano, fortalecendo a segregação social em uma sociedade em que o “direito à cidade” é progressivamente mais restrito.

Considerando cada contexto, cada realidade, vimos que a segregação foi e é constantemente enfocada nos estudos clássicos e nos mais recentes, sob diferentes adjetivações que, em sentido geral, expressam a separação, o isolamento entre os diversos grupos, dificultando o convívio e as relações sociais.

Pode-se apreender que, apesar desse processo estar atualmente bastante em pauta nas discussões acadêmicas, as cidades sempre expressaram as separações e diferenças entre áreas e os seus cidadãos. As desigualdades sempre estiveram presentes no espaço urbano podendo, de acordo com os diferentes momentos históricos e realidades, ter-se uma evidência maior ou menor da dimensão racial, étnica, socioeconômica ou espacial que adjetivam a segregação.

Em função da diferenciação socioeconômica na cidade, os espaços vão sendo estruturados de acordo com o potencial de consumo de cada área, o que define o tipo de diversidade funcional. Os consumidores que possuem veículo próprio podem optar por ir até onde encontram melhores opções de compra, não ficando restritos ao comércio mais próximo. Já os moradores de baixo poder aquisitivo e sem meios de deslocamento próprios, muitas vezes consomem nas imediações de suas residências, onde geralmente não há variedade e uma boa oferta de preços, justamente por estarem mais distanciados da área central onde a oferta será maior e os preços menores.

Podemos entender que em diferentes momentos, foi ocorrendo uma reestruturação dos espaços utilizados pela atividade industrial, comercial e de serviços, residencial e de lazer, concomitantemente à expansão da malha urbana, sendo extremamente importante a questão da acessibilidade. A cidade reestrutura-se, redefine os conteúdos econômicos e sociais dos centros e das periferias e a estrutura multicêntrica se estabelece.

Diante do que se propaga no espaço urbano, ressaltamos alguns apontamentos feitos por Lefebvre (2001), quando nos apresenta a separação entre grupos, etnias, idades, sexos, atividades, trabalhos, funções e conhecimentos, tudo o que é preciso para criar um mundo, uma sociedade urbana. Segundo ele a integração e a participação são uma obsessão dos que não participam, dos que não são integrados ao urbano, dos que permanecem entre os fragmentos da sociedade e excluídos da cidade. A sua grande indagação, nesse sentido, é saber se a vida urbana recuperará e intensificará a integração e participação da cidade, diante da acepção política da segregação como estratégia de classe.

Portanto, é na direção de um novo humanismo que devemos tender e pelo qual devemos nos esforçar, isto é na direção de uma nova práxis e de um outro homem, o homem da sociedade urbana. [...] A vida urbana ainda não começou. Estamos terminando hoje o inventário dos restos de uma sociedade milenar na qual o campo dominou a cidade, cujas as idéias e “valores”, tabus e prescrições eram em grande parte de origem agrária, de predomínio rural e “natural”. [...] A sociedade rural era (ainda é) a da não abundância, da penúria, da privação aceita ou repudiada, das proibições que dispunham e regularizavam as privações. [...] a crise da cidade tradicional acompanha a crise mundial da civilização agrária, igualmente tradicional. Caminham juntas e mesmo coincidem. Cabe a “nós” resolver essa dupla crise, notadamente ao criar com a nova cidade a nova vida na cidade (LEFEBVRE, 2001, p. 107).

Sabemos que a estruturação que se estabelece no espaço urbano tem correspondência direta com as relações existentes entre poder público e privado, sendo que os segmentos de menor poder aquisitivo não participam muitas vezes das ações e alianças, ficando à mercê das decisões e interesses, vivenciando as mais variadas determinações do processo de produção do urbano, como por exemplo, a segregação.

A diferenciação socioespacial sempre esteve presente na organização social, reafirmando-se com a divisão técnica e social do trabalho, e com a divisão técnica e social do espaço, ganhando novas expressões, como a segregação e a fragmentação urbana. Esses novos aspectos se manifestam no espaço urbano, caracterizando-o, influenciando o convívio dos diferentes segmentos sociais e o direito à cidade dos mesmos.

Entendemos que a segregação socioespacial caracteriza-se pela situação espacial dos moradores das áreas distantes, que é definida pelo poder aquisitivo de cada um,

associada a uma baixa mobilidade diante dos problemas e dos custos com o transporte coletivo, que interferem na acessibilidade à cidade. Também o uso e a apropriação do espaço urbano não ocorrem de maneira adequada para a reprodução da vida, além de não propiciarem a sociabilidade entre os diferentes segmentos sociais.

Apresentamos, a seguir, os entrevistados que compõem a periferia pobre e se encontram segregados socioespacialmente.

### 3.3- Os entrevistados residentes na periferia pobre e segregados socioespacialmente

Diante das considerações apresentadas sobre o conceito de segregação e sua aplicação, apresentamos os entrevistados por nós considerados como segregados a partir das condições socioeconômica e espacial.

**Quadro 2- Características socioeconômicas dos entrevistados – Periferia pobre**

Entrevistado (a)	Mulher trabalhadora	Dona-de-casa	Estudante	Desempregado	Idoso	Portador de deficiência física
Características socioeconômicas						
Sexo	Feminino	Feminino	Feminino	Masculino	Masculino	Feminino
Idade	39	28	22	57	64	34
Estado Civil	Divorciada	Amasiada*	Solteira	Amasiado*	Divorciado	Casada
Escolaridade	2º grau	2º grau	1º grau incompleto	4º ano primário incompleto	3º ano primário incompleto	1º grau incompleto
Profissão	Empregada doméstica	Dona-de-casa	Empregada doméstica	Pedreiro, Jardineiro	Mecânico	Serviços Gerais
Número de filhos	2	3	1	3	2	2
Número de dependentes	1	3	9	-	3	2
Renda Salarial	RS 406,00	Sem renda	R\$ 300,00	Sem renda fixa	R\$ 200,00	R\$372,00
Renda Salarial Familiar	RS 406,00	Sem Renda fixa	R\$400,00	Sem renda fixa	R\$ 200,00	R\$715,00

\* Embora não se trate de estado civil, no âmbito da legislação brasileira, esta foi a resposta dada pelos entrevistados como nomenclatura à condição de vida marital em que se encontram

Fonte: Entrevistas/2004

Por meio deste quadro podemos verificar que os residentes na periferia pobre possuem um baixo poder aquisitivo, pois a renda salarial dos mesmos não ultrapassa dois salários mínimos, não havendo aumento substantivo desta quantia quando se toma como referência a renda familiar, uma vez que somente um dos entrevistados possui uma de quase três salários mínimos. Associada a esse fato está a baixa escolaridade, considerando a faixa etária de 22 a 64 anos, o que se reflete no tipo de profissão que têm.

Destacamos a condição da estudante Ieide de 22 anos que trabalha como empregada doméstica, tem um filho e mora com mais seis pessoas, as quais dependem da sua renda,

que é a única fixa na família e corresponde a menos de dois salários mínimos. Essa estudante se desloca por meio de transporte coletivo, tomando quatro ônibus por dia no percurso residência-trabalho-residência, intercalando a ida para a escola nesse intervalo para que não necessite gastar duas passagens a mais.

**Quadro 3- Características das residências dos entrevistados – Periferia pobre**

Entrevistado (a)	Mulher trabalhadora	Dona-de-casa	Estudante	Desempregado	Idoso	Portador de deficiência física
Características da residência e equipamentos						
Moradia	Própria	Cedida	Própria	Própria	Própria	Própria
Tempo de residência	12 anos	9 meses	8 anos	14 anos	4 anos	5 meses
Residência anterior	Vila Furquim	São Judas	Jd Estoril	Chácara	Jd Brasília	Jd Rosas
Motivo da mudança	Comprada casa	Cedida Casa	Comprada casa	Cedida terreno	Cedida terreno	Cedida casa
Numero de cômodos	4	2	4	4	4	3
Número de banheiros	1	1	1	1	1	1
Número de residentes	2	5	9	1	4	4
Geladeira	1	1 (emprestada)	1	1	1	1
Freezer	1	-	-	-	-	-
Equipamento de som	1	-	1	1	1	2
Televisor	1	1	1	1(branco e preto)	2	1
Telefone fixo	-	-	-	-	-	-
Telefone celular	-	-	-	-	1	-
Computador	1	-	-	-	-	-
Vídeo	-	-	1	-	-	-
DVD	-	-	-	-	-	-
Ar condicionado	-	-	-	-	-	-
Ventilador	1 portátil	-	2 portáteis	-	-	1 portátil
Piscina	-	-	-	-	-	-
Veículo automotor	-	-	-	-	-	-
Bicicleta	-	-	-	1	-	1

Fonte: Entrevistas/2004

A escolha do local de moradia desses entrevistados deve-se ao fato de terem a possibilidade de adquirir uma casa própria, já que, anteriormente, pagavam aluguel. Quatro deles ganharam a casa ou o terreno, sendo esta a justificativa para se morar nas áreas distantes do centro e desprovidas de infra-estrutura. Todos moravam em áreas de fácil acessibilidade ao conjunto da cidade em comparação à condição que vivenciam atualmente. Quatro dessas casas possuem quatro cômodos e um banheiro, as outras duas, três e dois cômodos. A dona-de-casa reside em uma “casa” de dois cômodos e um banheiro, com seus três filhos e seu esposo, sendo que a mesma é cedida. Tanto a água quanto a energia elétrica estão desligadas por falta de pagamento. Nenhum deles possui linha de telefone fixo. Um deles possui telefone celular. Somente um possui computador. Nenhum deles possui veículo próprio, deslocando-se por transporte coletivo, a pé e de bicicleta. Todos

possuem televisor, mesmo que seja “branco e preto”, assim como equipamento de som, sendo esses os meios pelos quais recebem informações gerais.

**Quadro 4- Considerações sobre a área de residência e locais de obtenção de bens – Periferia pobre**

Entrevistado (a)	Mulher trabalhadora	Dona-de-casa	Estudante	Desempregado	Idoso	Portador de deficiência física
Obtenção de Bens/serviços e atividades						
Bairro de Moradia	Brasil Novo	Jardim Morada do Sol	Jardim Morada do Sol	Jardim Morada do Sol	Parque José Rota	Jd Humberto Salvador
Local de Trabalho	Central Park	Em casa	Dahma I	Sem trabalho	Em casa	Jardim das Rosas
Meio de Deslocamento	Transporte coletivo	A pé	Transporte coletivo e a pé	Bicicleta	A pé e Carona	A pé
Escola	Tem no bairro	Não tem no bairro	Não tem no Bairro	Não tem no bairro	Não tem no bairro	Tem no bairro
Creche	Tem no bairro	Não tem no bairro	Não tem no Bairro	Não tem no bairro	Não tem no bairro	Não tem no bairro
Posto Saúde	Vai inaugurar	Tem no bairro	Tem no bairro	Tem no bairro	Não tem no bairro	Tem no bairro
Área de lazer no Bairro	Clube particular e Campo futebol	Não tem no bairro	Não tem no Bairro	Não tem no bairro	Não tem no bairro	Não tem no bairro
Coleta de lixo	3x por semana	3x por semana	3x por semana	3x por semana	3x por semana	3x por semana
Considerações sobre a Infra-Estrutura	Pouca arborização	Falta pavimentação	Falta pavimentação, arborização e segurança	Falta pavimentação	Falta pavimentação, arborização e segurança	Falta pavimentação
Avaliação da área em que reside	Tem tudo o que eu preciso	Loteamento afastado da cidade e sem condições infra-estruturais	Muito distante de tudo e sem condições infra-estruturais	Falta muita coisa porque é afastado e sem condições infra-estruturais	Faltam condições infra-estruturais	Não tem nada de positivo, falta infra-estrutura,

**Fonte: Entrevistas/ 2004**

Com relação aos equipamentos coletivos, vê-se um grande déficit de oferta para essas áreas, como escolas de ensino básico que existem somente em dois bairros; creche, que há somente em um, e áreas de lazer, que não existem em nenhum dos bairros, exceto campos de futebol. Somente o atendimento básico de saúde é ofertado nos bairros. As especialidades médicas concentram-se na área central.

A coleta de lixo é feita três vezes por semana e a falta de pavimentação é quase que predominante.

A avaliação que os moradores fazem da área, exceto uma entrevistada, é de que há falta de condições infra-estruturais. Ressaltam a distância em que se encontram em relação ao conjunto da cidade, fato esse que prejudica a realização de suas atividades, em razão dos custos para seus deslocamentos. Enfatizam claramente que se sentem segregados ou, como eles próprios dizem, “afastados”, deixados de lado, fora da cidade.

Quadro 5- Uso do espaço urbano pelos entrevistados – Periferia pobre

Entrevistado (a)	Mulher trabalhadora	Dona-de-casa	Estudante	Desempregado	Idoso	Portador de deficiência física
Uso do espaço urbano						
Onde Compra Alimentos	No bairro, Carrefour e Pastorinho	No bairro, Montalvão, Centro e Brasil Novo	Jd Guanabara, No bairro e Centro	Brasil Novo	Jd Planalto e Centro	No bairro, Carrefour e Baselar (Cohab)
Artigos Pessoais	Centro	Doação	Centro	Centro	Centro	Centro
Pagamento de Contas	Centro e Prudenshopping	Centro	Brasil Novo e Centro	Centro	Jardim Planalto	No bairro
Freqüenta Áreas de lazer	Cidade da Criança	Não freqüenta	Não freqüenta	Não freqüenta	Não freqüenta	Não freqüenta
Freqüenta cinema	Não freqüenta	Não freqüenta	Não freqüenta	Não freqüenta	Não freqüenta	Não freqüenta
Freqüenta Igreja	Próximo ao centro	No Ana Jacinta	Próximo ao centro	No próprio bairro	No Jardim Eldorado	Não freqüenta
Prática de esportes ou atividade física	Caminhada	Caminhada	Caminhada, Bicicleta e Futebol	Bicicleta	Caminhada	Não pratica

Fonte: Entrevista/ 2004

Todos fazem suas compras de alimentos nos mercados dos bairros em que residem e nas adjacências, além de recorrerem aos grandes supermercados das áreas centrais, já que os pequenos comércios não oferecem variedade de bens e têm um custo maior. A área central é utilizada pela maioria para pagamento de contas.

Não há oferta de equipamentos e/ou atividades de lazer nas áreas em que residem e não freqüentam outras que ofereçam, justamente pela distância em que se encontram em relação às áreas em que há esses equipamentos urbanos. As atividades esportivas que praticam são as que podem ser realizadas nas imediações de onde vivem, como caminhadas e andar de bicicleta. Já a freqüência à igrejas é mais comum, seja no bairro ou em outras áreas da cidade.

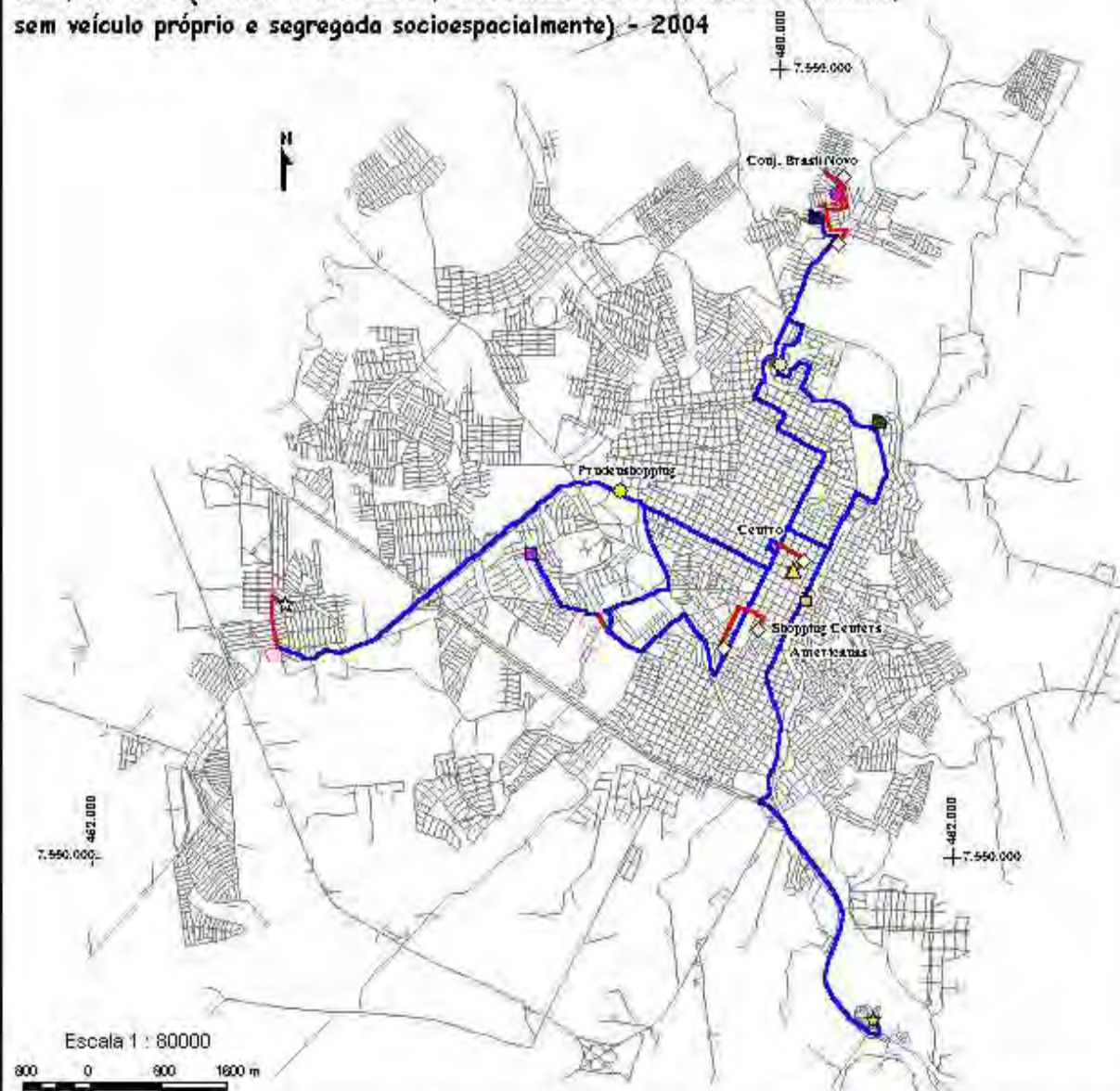
Seguem abaixo os mapas dos seis moradores entrevistados, da periferia pobre, para ilustrar as áreas das quais se apropriam para ter acesso a bens, serviços e realizarem suas diferentes atividades. Estão apresentados pela ordem que aparecem no quadro: mulher trabalhadora, dona-de-casa, estudante, desempregado, idoso e portador de deficiência física.

## MAPA 2

### PRESIDENTE PRUDENTE - SP

Uso do espaço urbano por:

Rosa, 39 anos (mulher trabalhadora, com renda de até 05 salários mínimos, sem veículo próprio e segregada socioespacialmente) - 2004



### Legenda: Espaços frequentados

FREQUÊNCIA	ATIVIDADES	Trabalho	Consumo de bens não duráveis	Consumo de bens semi-duráveis e duráveis	Serviços	Lazer/Atividades esportivas	Igreja
+ de 1 vez ao dia		□	◇	△	○	☆	⊕
1 vez ao dia		■	◇	△	●	☆	⊕
+ de 1 vez por semana		□	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por semana		□	◇	△	○	☆	⊕
+ de 1 vez por mês		□	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por mês		□	◇	▲	●	★	⊕
Às vezes		□	◇	△	○	☆	⊕
Residência atual		🏠					🏠
Residência anterior							🏠

Obs: Figuras não coloridas - sem ocorrência

### Trajetos

- a pé
- de ônibus
- a pé (trajeto realizado pela filha da entrevistada)

Sistema de Projeção: UTM  
Datum Horizontal: Vértice unesp (USP-IBGE)  
Datum Vertical: RN 1585H e RN 1527E (IBGE)  
Elipsóide: Hayford - Córrego Alegre.

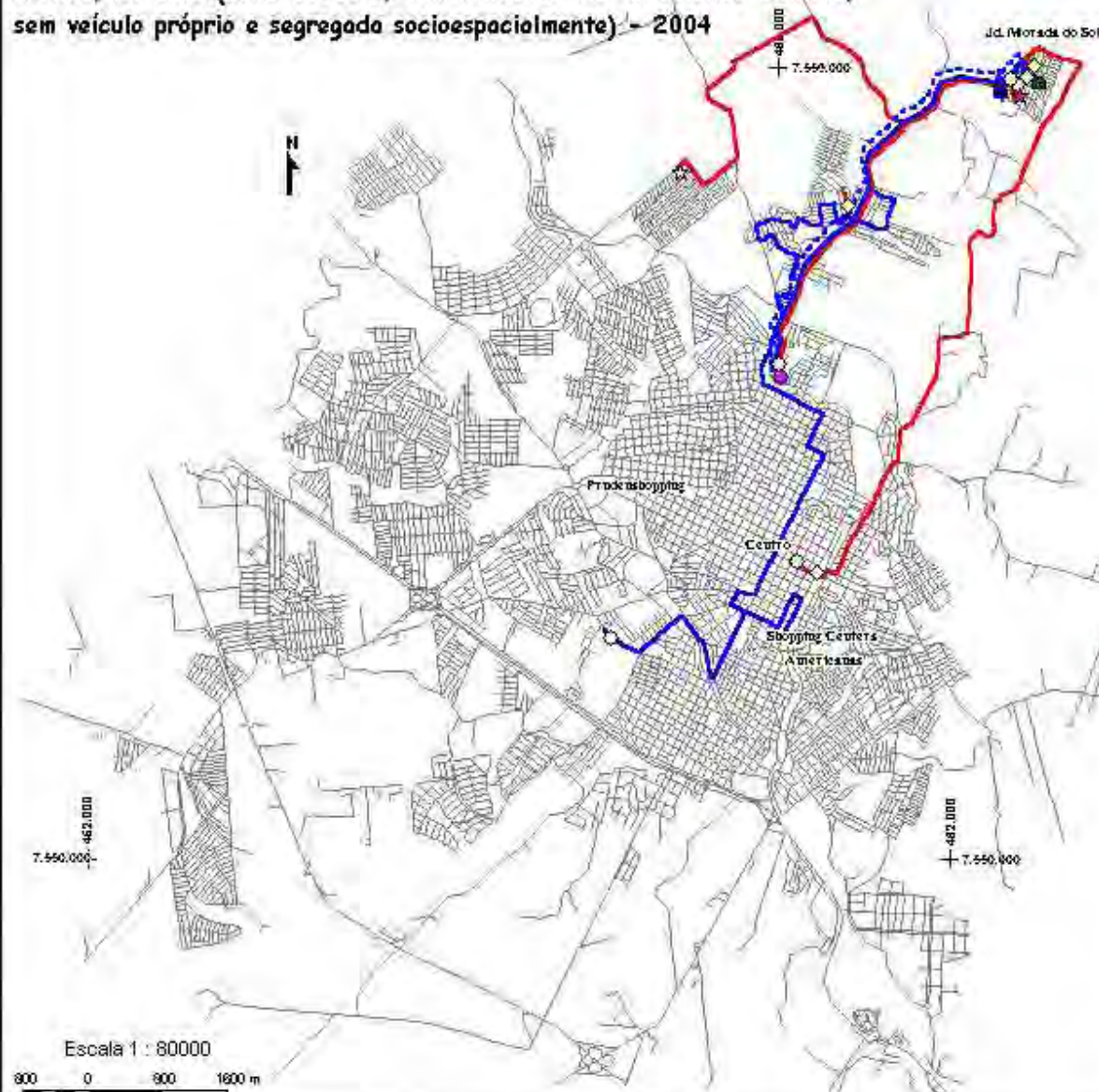
Org. Silvia Regina Pereira  
Financiamento: FAPESP  
Fonte: Entrevista - 2004  
Mapa Base - Grupo "Sistema de Informação e Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas - SIMESPP" - FCT/UNESP - 2002  
Layout: Rose Maria do Nascimento

### MAPA 3

#### PRESIDENTE PRUDENTE - SP

Uso do espaço urbano por:

Irailda, 28 anos (dona-de-casa, com renda de até 05 salários mínimos, sem veículo próprio e segregada socioespacialmente) - 2004



#### Legenda: Espaços frequentados

FREQUÊNCIA	ATIVIDADES					
	Trabalho	Consumo de bens não duráveis	Consumo de bens semi-duráveis e duráveis	Serviços	Lazer/Atividades esportivas	Igreja
+ de 1 vez ao dia	□	◇	△	○	☆	⊕
1 vez ao dia	□	◇	△	●	★	⊕
+ de 1 vez por semana	□	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por semana	□	◇	△	○	☆	⊕
+ de 1 vez por mês	□	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por mês	□	◇	△	○	☆	⊕
Às vezes	□	◇	△	○	☆	⊕
Residência atual	🏠		Residência anterior		🏡	

Obs: Figuras não coloridas - sem ocorrência

#### Trajetos

- a pé
- de ônibus
- - - de ônibus (trajeto realizado pelos filhos da entrevistada)

Sistema de Projecção: UTM  
Datum Horizontal: Vértice unesp (USP-IBGE)  
Datum Vertical: RN 1585H e RN 1527E (IBGE)  
Elipsóide: Hayford - Córrego Alegre.

Org. Sílvia Regina Pereira  
Financiamento: FAPESP  
Fonte: Entrevista - 2004  
Mapa Base - Grupo "Sistema de Informação e Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas - SIMESPP" - FCT/UNESP - 2002  
Layout: Rose Maria do Nascimento

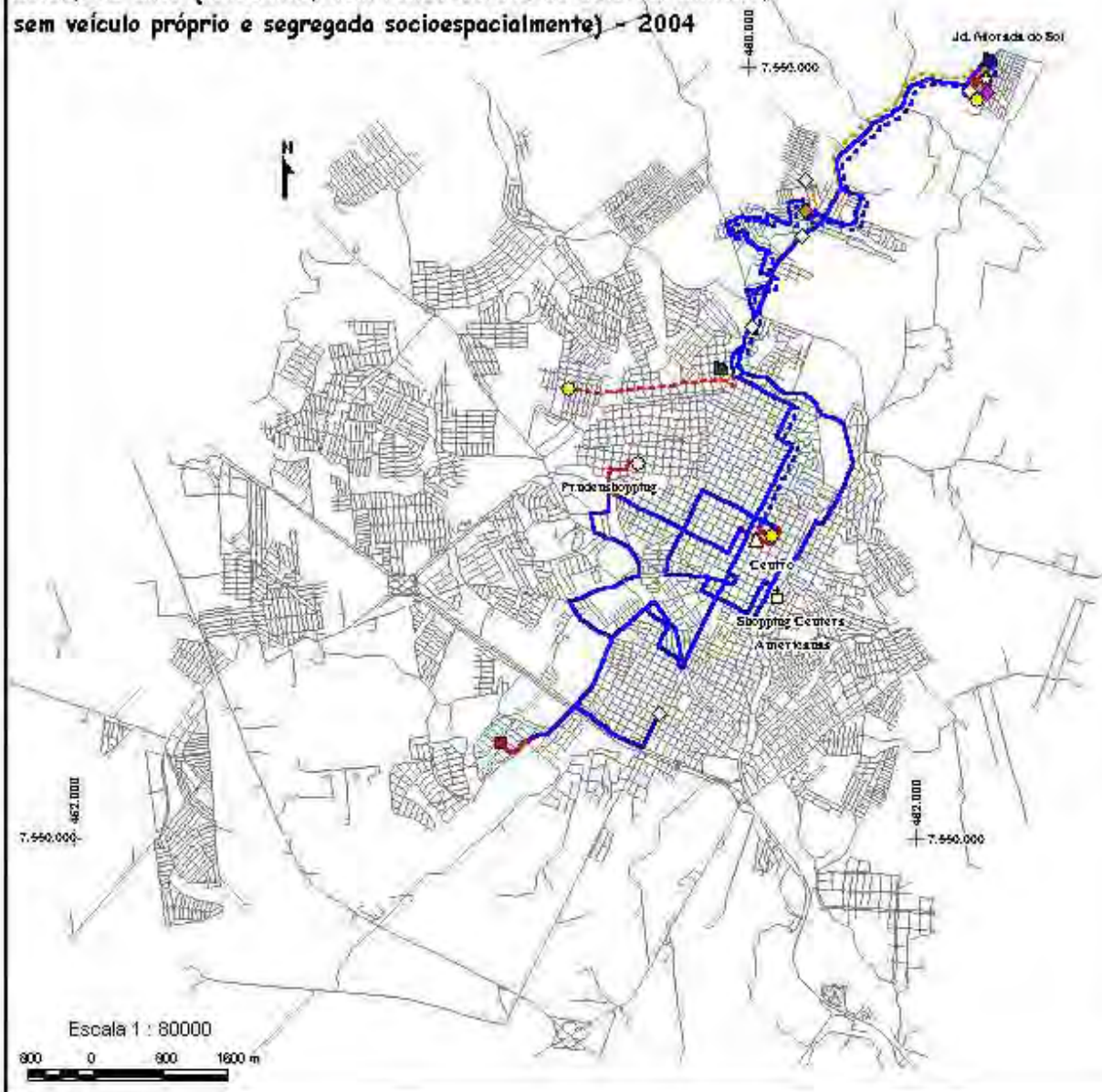


**MAPA 4**

**PRESIDENTE PRUDENTE - SP**

Uso do espaço urbano por:

Ieide, 22 anos (estudante, com renda de até 05 salários mínimos, sem veículo próprio e segregada socioespacialmente) - 2004



**Legenda:**  
Espaços frequentados

FREQUÊNCIA	ATIVIDADES	Trabalho	Consumo de bens não duráveis	Consumo de bens semi-duráveis e duráveis	Serviços	Lazer/Atividades esportivas	Igreja
+ de 1 vez ao dia		□	◇	△	○	☆	⊕
1 vez ao dia		□	◇	△	○	☆	⊕
+ de 1 vez por semana		■	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por semana		□	◇	△	○	☆	⊕
+ de 1 vez por mês		□	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por mês		□	◇	△	●	☆	⊕
Às vezes		□	◇	△	○	☆	⊕
Residência atual		■					■
Residência anterior							■

Obs: Figuras não coloridas - sem ocorrência

**Trajetos**

- de ônibus
- a pé
- - - de bicicleta (trajeto realizado pelo pai da entrevistada)
- - - a pé (trajeto realizado pelo pai da entrevistada)
- - - de ônibus (trajeto realizado pelo pai da entrevistada)

Sistema de Projeção: UTM  
 Datum Horizontal: Vértice unesp (USP-IBGE)  
 Datum Vertical: RN 1585H e RN 1527E (IBGE)  
 Elipsóide: Hayford - Córrego Alegre

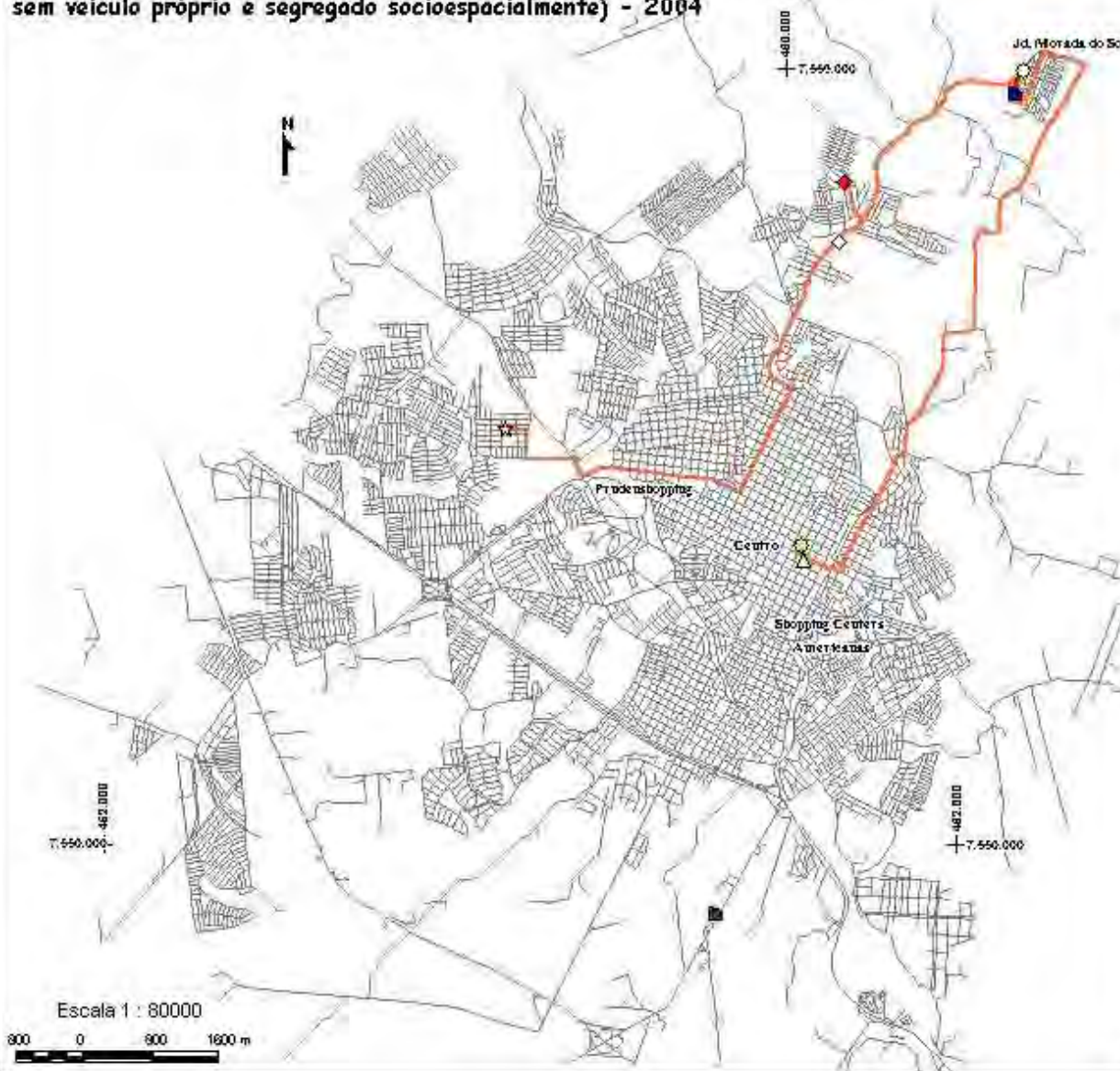
Org. Silvia Regina Pereira  
 Financiamento: FAPESP  
 Fonte: Entrevista - 2004  
 Mapa Base - Grupo "Sistema de Informação e Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas - SIMESPP" - FCT/UNESP - 2002  
 Layout: Rose Maria do Nascimento

## MAPA 5

### PRESIDENTE PRUDENTE - SP

Uso do espaço urbano por:

Senhor Olegário, 57 anos (desempregado, sem renda fixa, sem veículo próprio e segregado socioespacialmente) - 2004





#### Legenda: Espaços frequentados

FREQÜÊNCIA	ATIVIDADES	Trabalho	Consumo de bens não duráveis	Consumo de bens semi-duráveis e duráveis	Serviços	Lazer/Atividades esportivas	Igreja
+ de 1 vez ao dia		□	◇	△	○	☆	⊕
1 vez ao dia		□	◇	△	○	☆	⊕
+ de 1 vez por semana		□	◆	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por semana		□	◇	△	○	☆	⊕
+ de 1 vez por mês		□	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por mês		□	◇	△	●	☆	⊕
Às vezes		□	◇	△	○	☆	⊕

Residência atual  Residência anterior 

Obs: Figuras não coloridas - sem ocorrência

#### Trajetos

-  a pé
-  de bicicleta

Sistema de Projeção: UTM  
Datum Horizontal: Vértice unesp (USP-IBGE)  
Datum Vertical: RN 1585H e RN 1527E (IBGE)  
Elipsóide: Hayford - Córrego Negro.

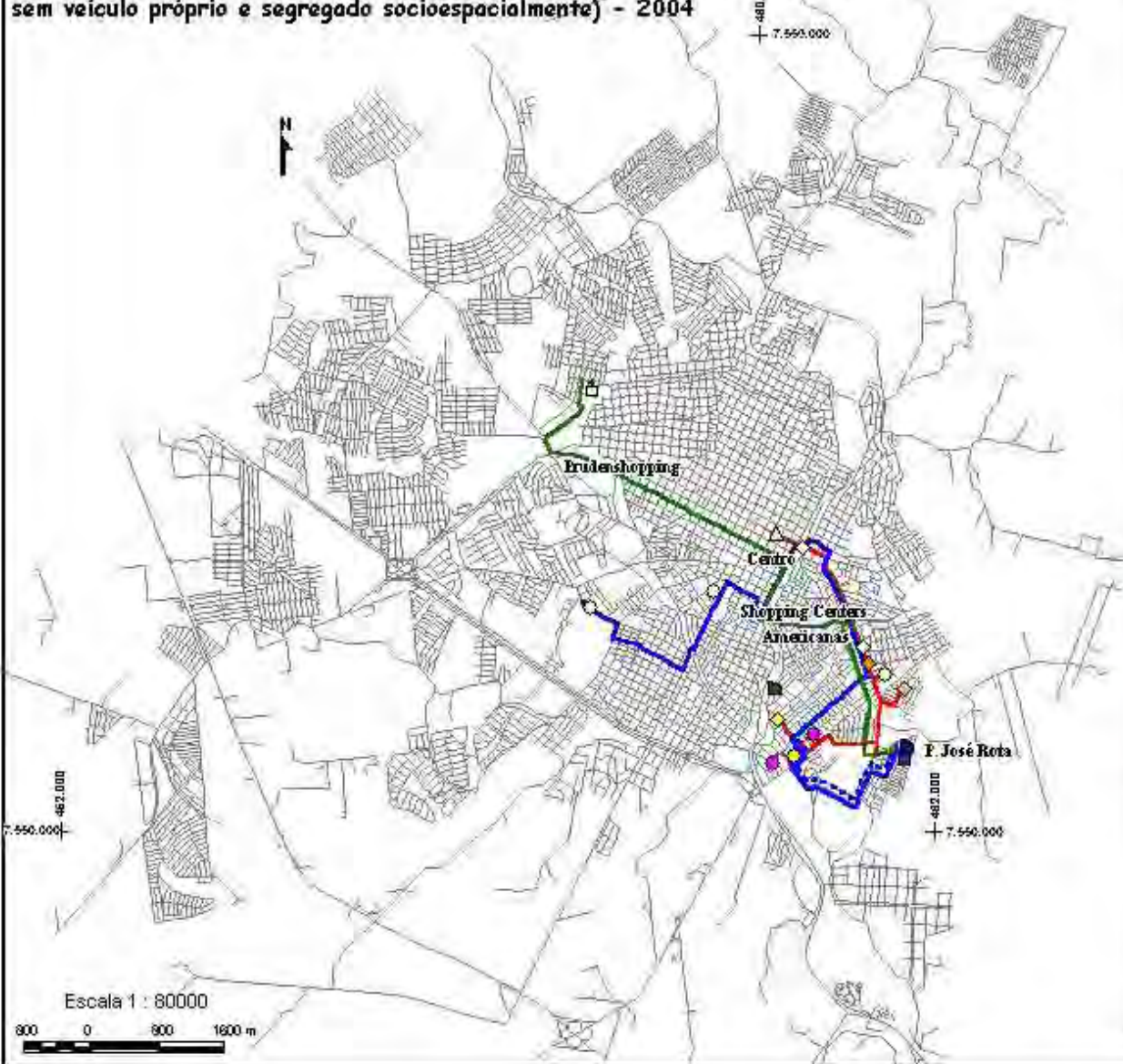
Org. Silvia Regina Pereira  
Financiamento: FAPESP  
Fonte: Entrevista - 2004  
Mapa Base - Grupo "Sistema de Informação e Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas - SIMESPP" - FCT/UNESP - 2002  
Layout: Rose Maria do Nascimento

**MAPA 6**

**PRESIDENTE PRUDENTE - SP**

Uso do espaço urbano por:

Senhor Francisco, 64 anos (idoso, com renda de até 05 salários mínimos, sem veículo próprio e segregado socioespacialmente) - 2004



**Legenda:**  
**Espaços frequentados**

FREQUÊNCIA	ATIVIDADES					
	Trabalho	Consumo de bens não duráveis	Consumo de bens semi-duráveis e duráveis	Serviços	Lazer/Atividades esportivas	Igreja
+ de 1 vez ao dia	■	◇	△	○	☆	⊕
1 vez ao dia	□	◇	△	○	☆	⊕
+ de 1 vez por semana	□	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por semana	□	◇	△	○	☆	⊕
+ de 1 vez por mês	□	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por mês	□	◇	△	○	☆	⊕
Às vezes	□	◇	△	○	☆	⊕

Residência atual Residência anterior

Obs: Figuras não coloridas - sem ocorrência

**Trajetos**

- a pé
- a pé (trajeto realizado pelos filhos do entrevistado)
- de ônibus
- de ônibus (trajeto realizado pelos filhos do entrevistado)
- de veículo (trajeto realizado em veículo de amigo)

Sistema de Projeção: UTM  
Datum Horizontal: Vértice unesp (USP-IBGE)  
Datum Vertical: RN 1585H e RN 1527E (IBGE)  
Elipsóide: Hayford - Córrego Negro

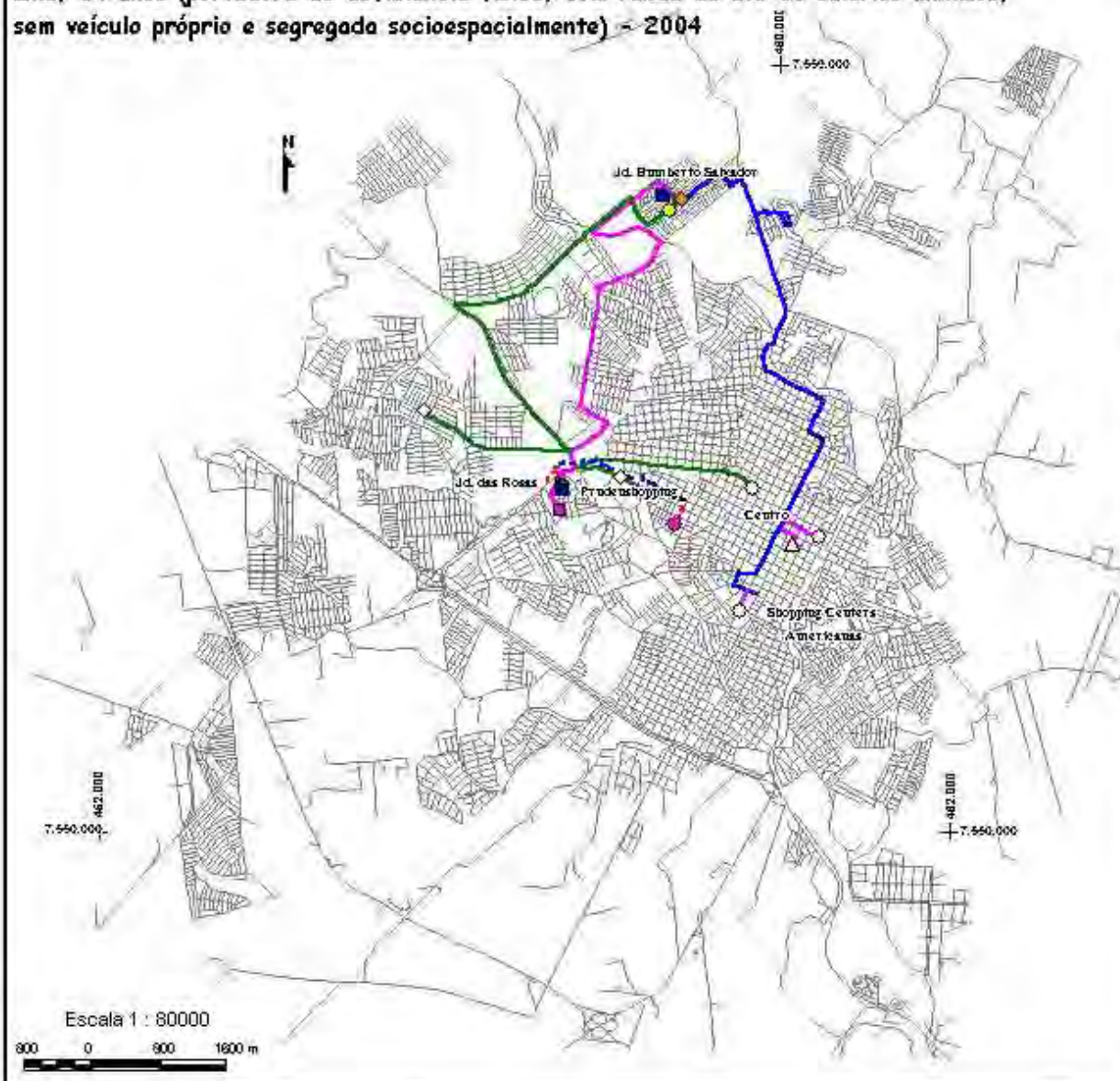
Org. Silvia Regina Pereira  
Financiamento: FAPESP  
Fonte: Entrevista - 2004  
Mapa Base - Grupo "Sistema de Informação e Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas - SIMESPP" - FCT/UNESP - 2002  
Layout: Rose Maria do Nascimento

**MAPA 7**

**PRESIDENTE PRUDENTE - SP**

Uso do espaço urbano por:

Zilá, 34 anos (portadora de deficiência física, com renda de até 05 salários mínimos, sem veículo próprio e segregada socioespacialmente) - 2004



**Legenda:**

**Espaços frequentados**

FREQÜÊNCIA	ATIVIDADES	Trabalho	Consumo de bens não duráveis	Consumo de bens semi-duráveis e duráveis	Serviços	Lazer/Atividades esportivas	Igreja
+ de 1 vez ao dia		□	◇	△	○	☆	⊕
1 vez ao dia		■	◇	△	●	☆	⊕
+ de 1 vez por semana		□	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por semana		□	◆	△	○	☆	⊕
+ de 1 vez por mês		□	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por mês		□	◇	△	●	☆	⊕
Às vezes		□	◇	△	○	☆	⊕

Residência atual Residência anterior

Obs: Figuras não coloridas - sem ocorrência

**Trajetos**

- de cadeira de rodas (acompanhada pelo esposo)
- a pé (trajeto realizado pelos filhos da entrevistada)
- de veículo (trajeto realizado em veículo de amigo)
- de ônibus (acompanhada pelo seu esposo)
- de ônibus (trajeto realizado pelos filhos da entrevistada)

Sistema de Projeção: UTM  
 Datum Horizontal: Vértice unesp (USP-IBGE)  
 Datum Vertical: RN 1585H e RN 1527E (IBGE)  
 Elipsóide: Hayford - Córrego Alegre

Org. Sílvia Regina Pereira  
 Financiamento: FAPESP  
 Fonte: Entrevista - 2004  
 Mapa Base - Grupo "Sistema de Informação e Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas - SIMESP" - FCT/UNESP - 2002  
 Layout: Rose Maria do Nascimento

O conjunto de mapas referente aos espaços de apropriação dos moradores da periferia pobre possibilita-nos verificar que todos eles são segregados socioespacialmente, tendo em vista suas condições socioeconômicas e a localização de suas moradias no espaço urbano.

- Rosa (**mulher trabalhadora**) é residente do Brasil Novo e anteriormente morava na Vila Furquim, bairro mais próximo à área central. Atualmente se desloca diariamente para trabalhar no loteamento fechado Residencial Park, por meio de transporte coletivo (utilizando dois ônibus para ir e dois para voltar); realiza o consumo de bens duráveis, semiduráveis e de serviços na área central, uma vez por mês, sendo esse mesmo consumo realizado no seu bairro ou em *shopping center*, de vez em quando. A justificativa apresentada por ela é de que, no bairro, não há muita variedade de produtos e os preços são mais altos. Nos *shopping centers*, o fator que explica a baixa frequência é o preço elevado. O atendimento médico é recebido no Jardim Guanabara até ocorrer a inauguração da Unidade Básica de Saúde (UBS) no bairro Brasil Novo. A atividade de lazer é realizada mais ou menos uma vez por mês, na Cidade da Criança, localizada bem distante de sua área de moradia, onde não há opções para esse tipo de atividade. A igreja é freqüentada mais de uma vez por mês, por estar no próprio bairro de residência.

Ao visualizarmos seu trajeto no Mapa (2), podemos facilmente verificar que os seus deslocamentos são feitos predominantemente por meio de transporte coletivo, já que se encontra bastante afastada das demais áreas, nas quais realiza suas atividades. A linha vermelha, utilizada para representar os deslocamentos feitos a pé, restringe-se ao seu bairro de moradia, à área do quadrilátero central, *shopping center* e área de lazer. Ou seja, para chegar a esses locais necessita do transporte coletivo, só podendo deslocar-se a pé para a área onde efetivamente vai consumir. A linha tracejada refere-se aos deslocamentos realizados por sua filha no próprio bairro para estudar diariamente.

Seu deslocamento é diário para exercer a profissão de doméstica em um loteamento fechado. Para adquirir comércio e serviços, a sua frequência é de, no mínimo, uma vez por mês e a de lazer somente de vez em quando. As áreas do espaço urbano apropriadas pela mulher trabalhadora da periferia pobre estão diretamente vinculadas ao local de reprodução da sua força de trabalho. O “desenho” que se forma por meio do seu trajeto no mapa, basicamente de cor azul (a cor do transporte coletivo) pode, a princípio, dar a impressão de que realiza muitos deslocamentos. Na verdade, há um trajeto cotidiano casa-trabalho-casa,

que realmente é bem grande, sobrepondo-se aos outros que deveriam existir também mais cotidianamente, como o de realização do lazer.

No nosso entendimento ela é segregada em virtude de seu baixo poder aquisitivo, da localização de sua moradia em relação à área central, dos longos deslocamentos que precisa realizar por meio de transporte coletivo (nesse caso, encarecendo seu custo de vida) que não são suficientes para integrá-la a toda cidade. Associando esta análise à realizada por García (2003), percebemos que a estruturação espacial da periferia associada aos custos que se têm com a mobilidade para as demais áreas da cidade definem o grau de segregação dessa entrevistada.

- A dona-de-casa Irailda, que reside no Jardim Morada do Sol, tem uma situação socioespacial ainda mais segregada, já que seu esposo encontra-se desempregado. Eles residem em uma casa cedida e seus filhos deslocam-se diariamente para estudar, numa área distante daquela de sua moradia (próximo à Vila Marcondes). O atendimento médico recebido em um pequeno posto de saúde do bairro é apenas para encaminhamento, tendo que, em seguida, deslocar-se para a Unidade Básica de Saúde do Jardim Guanabara ou para o Hospital Universitário, que se encontra, como a mesma afirma, “do outro lado da cidade”.

O consumo de bens duráveis, semiduráveis e de serviços é realizado apenas de vez em quando, já que não possuem uma renda fixa. Quando ocorre esse tipo de consumo, é realizado na área central e apesar da distância, os deslocamentos são feitos a pé, pois a diferença de preços e variedade dos produtos e serviços é bem maior, comparadas às encontradas em seu bairro e nos Bairros Brasil Novo e Jardim Guanabara, que estão mais próximos de sua residência. Não há nenhuma opção de lazer no bairro, sendo que o deslocamento para o bairro Humberto Salvador (uma hora a pé), para ir até a casa de parentes, de vez em quando, é considerado uma forma de lazer ou uma caminhada no próprio loteamento em que reside.

A situação dessa senhora, que anteriormente residia em outra casa no mesmo bairro, é extremamente precária. Antes de ir para essa área residia em uma favela próxima ao Parque São Matheus, onde disse que preferia estar morando. No Jardim Morada do Sol ganhou o terreno e a casa, mas não se diz satisfeita justamente pelo distância em que se encontra em relação às demais áreas da cidade. Julga-se abandonada, afastada da cidade e mal vista pelas pessoas por residir nesse loteamento. Afirma que preferia estar morando em alguma favela pelo fato de poder ir e vir a pé.

No Mapa 3, o predomínio é da cor vermelha, ou seja, dos trajetos realizados a pé, justamente pelo fato de não possuir condições de pagar transporte coletivo. Podemos notar que a linha vermelha que liga sua área de residência ao centro é bem extensa, mas esse trajeto é a única opção possível para poder poupar o que gastaria com transporte coletivo, para então comprar produtos na área central, onde são mais baratos. A linha azul pontilhada demonstra o deslocamento diário dos seus três filhos para a escola onde estudam, por meio de transporte coletivo gratuito. Já a linha da mesma cor e contínua representa o seu deslocamento, que acontece quando é necessário, para o Hospital Universitário. São três linhas para ilustrar seus trajetos, mas somente um deles acontece diariamente e é realizado pelos filhos, o que significa que ela permanece totalmente isolada no bairro onde reside. Quando acontecem esses deslocamentos, isso não ocorre de forma adequada e agradável, pois são feitos a pé, considerando a longa distância, sob sol a pino. Ela mesma pergunta-se e responde: “para que sair daqui? Não tenho o que gastar, não tenho como sair”.

Tendo em vista esse contexto, ressaltou que prefere morar em área de favela, desde que esteja mais próxima ao centro para poder ir e vir a pé, sem custos. Esse caso é extremamente ilustrativo da segregação socioespacial em uma cidade média como Presidente Prudente, visto que ela, diante da atual situação espacial, não pode ir e vir sem dificuldades e, por isso, permanece restrita, isolada, separada da cidade na qual considera não morar.

Esse fato é evidenciado por meio da exposição realizada por García (2003), que destaca a estruturação urbana como definidor da segregação. Também mantém correspondência com a interpretação realizada por Sposito (1996), que destaca o aspecto do isolamento espacial. Essa dona-de-casa encontra-se isolada, sem interação, em razão de não realizar uma mobilidade adequada para que ocorra a acessibilidade.

- A estudante Ieide também necessita diariamente de dois ônibus para ir e dois para voltar de seu emprego, no loteamento fechado Dahma I. Pelo fato de sair tarde do emprego, optou em fazer eliminação de disciplinas em curso de ensino à distância, em uma escola próxima ao Prudenshopping, não necessitando comparecer todos os dias. No ano passado, estudava na escola localizada no Distrito de Montalvão, que está além da sua casa e fora da sede municipal, indo do emprego diretamente para lá e voltando dessa para sua residência a pé, para não gastar mais dois passes de transporte coletivo. O consumo de bens é realizado sempre por alguém da família nos bairros próximos, como Brasil Novo, Parque Alexandrina e Jardim Guanabara, já que a entrevistada sai logo pela manhã e volta só à

noite. Esse tipo de consumo ocorre uma vez por semana, sempre quando está faltando algum alimento e eles têm como comprar. Ela relata que, pelo fato de não possuírem uma renda satisfatória, não têm como realizar uma compra por mês, tendo que adquirir o que falta aos poucos. O centro é utilizado para pagamento de contas, uma vez por mês e de vez em quando para a aquisição de algum bem durável. O lazer é realizado no bairro, com caminhadas. A ida à igreja ocorre de vez em quando, pelo fato dessa estar localizada próxima à área central. Também nos falou das implicações de morar distante daquilo que considera cidade, pois “não mora na cidade de Presidente Prudente e sim fora dela”.

Pelo Mapa 4, que representa seus trajetos, percebemos que possui um dia-a-dia bastante preenchido, restringindo-se aos deslocamentos para trabalhar e estudar, quando é possível. Por não possuir uma disponibilidade maior de tempo, a aquisição de produtos alimentícios e o pagamento de contas são tarefas realizadas por outros membros da família. Seus deslocamentos são evidenciados pela linha azul contínua, de um extremo (zona norte, onde está sua moradia) para o outro extremo da cidade (zona sul, no loteamento fechado), por meio da utilização de duas linhas de transporte coletivo para a ida e para a volta, totalizando quatro passagens, o que eleva seu custo de vida, já que não recebe vale transporte.

Não podemos deixar de considerá-la uma estudante de 22 anos de idade que tem a vida restrita à atividade laboral. O lazer? Essa atividade é realizada, segundo o que ela considera como tal, de vez em quando no próprio bairro, em um *trailer* onde são vendidos lanches. Ao destacar suas angústias, na rotina do dia-a-dia cheia de privações, considerando sua distância espacial e sua situação econômica, fez questão de frisar que não gosta de morar em Presidente Prudente. Disse que preferia ter continuado morando em São Paulo, onde a vida que levava era menos precária e complicada. Assim como a dona-de-casa, também não se sente moradora dessa cidade por estar dela espacialmente afastada.

Quais são suas perspectivas? Para ela, somente o estudo poderia possibilitar melhorias e, por isso, mesmo com as dificuldades e custos para se chegar até à escola, continua tentando eliminar disciplinas e concluir as séries do ensino básico. Seu desejo, aliado a esse, é conseguir morar mais perto “da cidade”. Essa é mais uma das entrevistadas segregadas que tem seus deslocamentos basicamente restritos para as áreas onde desempenha suas atividades profissionais. E as demais áreas da cidade? Segundo ela, são lugares por onde passa raramente, sem nunca delas, de fato, apropriar-se.

Caldeira (2000) destaca uma nova forma de estruturação da segregação, o enclave. É em um enclave urbano que Ieide trabalha. Os moradores do loteamento não conseguem



se isolar totalmente dos diferentes, dependendo do serviço doméstico deles. Passa a maior parte do tempo no enclave e quase nada na sua residência, se deslocando de uma área segregada, na periferia pobre, para uma auto-segregada, no loteamento fechado.

- O desempregado Senhor Olegário tem como meio de deslocamento a sua bicicleta, devido ao alto custo do transporte coletivo. Afirmou que chega a realizar um percurso de até 30 km por dia, quando consegue algum trabalho temporário. Para realizar as demais atividades também utiliza a bicicleta, como para efetuar pagamentos de contas uma vez por mês na área central; consumo de bens semiduráveis e duráveis de vez em quando; consumo de bens não duráveis, uma vez por semana, no Brasil Novo (não realiza esse tipo de consumo em outras áreas) e; para se deslocar à casa da sua filha na Cohab, mais de uma vez por mês, o que considera como seu lazer.

O trajeto representado no Mapa 5 está desenhado com a linha laranja, que representa o deslocamento realizado por meio de bicicleta. A linha vermelha é quase imperceptível, de tão pequena, pois está no bairro de residência do desempregado dessa periferia distante. Desloca-se para qualquer área da cidade, seja qual for a distância, por meio de sua bicicleta, pelo fato de não possuir condições econômicas que custeiem deslocamentos via transporte coletivo.

Segundo ele, não lhe resta opção: ou vai de bicicleta ou a pé. Esse senhor tem acima de 50 anos e disse que ainda possui força e resistência física para realizar esse deslocamento, nessa cidade de topografia bastante acidentada e com a predominância de temperaturas bem elevadas. Dessa forma, sua ida para o centro acontece mais ou menos uma vez por mês. Consome alguns bens no Bairro Brasil Novo, pela proximidade que se encontra do Jardim Morada do Sol, onde os preços são altos e a variedade é pequena. Apesar da distância, disse que gosta de morar lá e que está conformado com a situação e com a precariedade das condições de vida na cidade. Afirmo que não tem esperanças que melhore, evidenciando sua falta de perspectivas.

O fato de estar desempregado, as precárias condições de vida, a distância da sua moradia para as demais áreas, segundo ele, não o isola, por poder ainda ir e vir de bicicleta, embora haja dificuldades para essa locomoção. Considera que conhece toda a cidade, em suas diferentes áreas, pois já prestou serviços em vários bairros e, por essa razão, ela é seu espaço de passagem. Esse fato nos possibilita entendê-lo como integrado à cidade, em razão do elevado grau de mobilidade, em sua bicicleta, o que lhe permite interagir com o

espaço urbano, apesar de não ocorrer uma acessibilidade adequada em relação à apropriação dos equipamentos de uso coletivo que se encontram centralizados.

Na periferia pobre, de acordo com García (2003), as taxas de desemprego são altas e muitas vezes a estigmatização existente em relação a essas se manifesta na discriminação dos moradores para terem acesso a postos de trabalho. O senhor Olegário, morador da periferia pobre, destaca que é difícil encontrar emprego residindo nessa área distante, pelo fato das empresas não os contratarem, tendo em vista os custos com transporte coletivo.

- O idoso Senhor Francisco residente no Parque José Rota, na Zona Leste, que morava anteriormente no Jardim Planalto (no mesmo setor da cidade), desloca-se por transporte coletivo, de carona ou a pé. Realiza o consumo de bens não duráveis, semiduráveis e duráveis somente de vez em quando na área central. Na maioria das vezes, no mínimo uma vez por semana, a aquisição de bens não duráveis se dá na Zona Leste, em alguns bairros que oferecem comércio e serviços como, por exemplo, estabelecimentos onde se efetuam o pagamento de contas, deslocando-se a pé para esses bairros. Os seus filhos estudam em escolas nessa área, locomovendo-se por meio de transporte coletivo por terem o passe escolar gratuito. O atendimento médico também é realizado na Zona Leste. O Parque José Rota não tem uma boa infra-estrutura, faltando pavimentação das ruas, telefone público, dentre outros, mas o entrevistado considera que tudo que lhe é necessário está, de certa forma, próximo, apesar de ser preciso percorrer uma certa distância a pé ou por meio de transporte coletivo. Para ir à igreja que se encontra no Jardim Eldorado, vai de carona, pois ela está bem distante de onde reside. Considera que, apesar de não estar tão afastado espacialmente do centro, não mora na cidade, e afirma que vai até ela justamente pela falta de infra-estrutura, equipamentos urbanos e comércio nas imediações de sua residência.

O Mapa (6) desse idoso apresenta linhas de três cores. Apesar da linha verde (a do veículo próprio) ser consideravelmente extensa, destacamos que esse trajeto está relacionado com a sua ida à igreja, que acontece de vez em quando, por meio de carona em veículo de amigo, já que o mesmo não possui automóvel. O deslocamento tracejado em azul (complementado pela linha tracejada vermelha, do ponto de ônibus até à escola) é realizado diariamente pelos seus filhos, utilizando também o passe gratuito para ir à escola, que não se encontra muito distante, levando em conta a topografia daquela área.

Apesar da topografia acidentada, esta não é uma área da cidade que impossibilite as pessoas de irem ao centro a pé, como ocorre com os moradores do Jardim Morada do Sol,

Conjunto Habitacional Brasil Novo, Jardim Humberto Salvador e Conjunto Habitacional Ana Jacinta. O transporte coletivo é utilizado somente para ir ao Hospital Universitário e para a Santa Casa em busca de atendimento médico, quando necessário. Trabalha, informalmente, no fundo da sua residência para complementar a renda. Dessa forma seus deslocamentos quase não ultrapassam a Zona Leste, apesar de não se encontrar tão distante das áreas centrais, mas sua condição socioeconômica acaba por isolá-lo nas imediações de seu bairro, caracterizando a sua segregação espacial.

Como Sposito (1996) destacou, a diferença social implica na diferença espacial, e essa área, apesar de não se encontrar tão isolada como outras da periferia pobre já apresentadas anteriormente, não oferece equipamentos coletivos, interferindo na vida dos moradores. As condições socioeconômicas influenciam na mobilidade, e mesmo não estando totalmente separado da cidade, não há formas de integração e interação que possibilitem a acessibilidade de fato.

- A portadora de deficiência física Zilá residia anteriormente no Jardim das Rosas, onde se localiza seu local de trabalho, (Termas) e atualmente passa cinco dias nesse bairro, na casa de sua mãe, e dois no Jardim Humberto Salvador, onde reside (Mapa 7). Isso se deve ao fato de não ter uma linha de transporte coletivo com ônibus adaptado para portadores de deficiências físicas, que circule pelo bairro. Para trabalhar vai em sua cadeira de rodas empurrada por seu esposo, uma vez por semana (terça-feira), realizando um percurso de uma hora. De terça-feira a domingo (dias de funcionamento do Termas), fica na casa de sua mãe. No domingo à tarde retorna para o Humberto Salvador, em transporte coletivo convencional, já que nesse dia não há muito movimento de passageiros. Realiza seu consumo de bens não duráveis aproximadamente uma vez por semana, no próprio bairro, em função das dificuldades de deslocamento, embora ressalte a falta de variedade e os altos preços. Algumas vezes, quando há carona, realiza o consumo de bens em equipamentos comerciais de maior porte, como no Hipermercado Carrefour (próximo ao Jardim das Rosas) e no Supermercado Baselar (Cohab). O centro é utilizado apenas de vez em quando, também pela dificuldade para seus deslocamentos. Não realiza nenhuma atividade de lazer.

Observando o Mapa 7, notamos que a linha de cor magenta é a que representa o trajeto para o trabalho, uma vez por semana. A dimensão do trajeto ajuda a compreender porque ela não pode retornar à casa todos os dias. Pelo fato de não possuir escola no Jardim Humberto Salvador, seus filhos estudam próximo ao centro. Na maioria das vezes

ficam na casa da avó, para facilitar o deslocamento. O esposo volta para a residência e mora praticamente sozinho. A linha azul representa os percursos necessários à realização de outras atividades, como ir ao Palácio da Saúde ou ir ao centro, cerca de uma vez por mês. Para esse trajeto, pela impossibilidade do seu esposo empurrá-la, ele a coloca em linha convencional, geralmente cheia de passageiros, para que ambos possam chegar a esses locais. Na linha verde está representado o trajeto que ela faz quando consegue alguma carona, em veículo de amigo, para adquirir produtos alimentícios em outras áreas comerciais, onde há melhor oferta e variedade, comparativamente ao que dispõe seu bairro.

Seus deslocamentos são prioritariamente para trabalhar, não sendo significativos os realizados para consumir produtos e serviços. Ao fato de morar distante e possuir baixo poder aquisitivo, somam-se as dificuldades decorrentes de não possuir força física para movimentar sua cadeira de rodas, ainda mais na cidade de Presidente Prudente que, como já explicitado, tem a topografia íngreme. Nesse caso, sempre tem que estar acompanhada de seu esposo. É ele quem a empurra, a coloca no transporte coletivo convencional e a acompanha em todos os seus deslocamentos. Zilá encontra-se totalmente impotente para se locomover sozinha e, por isso, está totalmente dependente de outros, o que aumenta ainda mais a sua falta de acessibilidade, a condição de segregação socioespacial em que se encontra e a forma precária como realiza a apropriação do espaço urbano.

Sabemos que este não está adequadamente planejado para possibilitar uma efetiva acessibilidade a todos os moradores da cidade. São inúmeros os problemas percebidos, sentidos e vividos pelas pessoas com aptas condições físicas, o que nos permite supor as dificuldades ainda maiores para os portadores de deficiências física e visual, por exemplo.

Se as pessoas não portadoras de deficiência física enfrentam dificuldades que se expressam no espaço urbano em relação ao oferecimento de transporte coletivo, falta de sinalização, congestionamentos etc, para os portadores dessa deficiência as dificuldades multiplicam-se. Que cidade existe para eles? Como dela se apropriam? Como se dá a acessibilidade? Essa portadora de deficiência, residente em área distante, encontra-se segregada na cidade e separada da família por não poder ir e vir. Mais uma vez os destaques realizados no trabalho de García (2003) se adequam a essa situação, ou seja, os custos com a acessibilidade, por meio de transporte coletivo, não permitem que a entrevistada tenha uma integração aos espaços da cidade.

Ilustramos a periferia pobre por meio da iconografia a seguir.

### 3.4- Espaços segregados: iconografia da periferia pobre e a fala de seus entrevistados

#### Brasil Novo

#### Área de Moradia da Mulher Trabalhadora



Sílvia Regina Pereira

Foto 1- Rua do Bairro: destaque para as residências sem acabamento

#### Sobre a área em que reside

“Olha eu não reclamo de nada ali do bairro, eu acho que ali tem tudo. O Posto de Saúde vai inaugurar, tem creche, tem projeto e tem escola. O projeto que a minha filha participa é lá também. Ela vai para escola de manhã, e depois vai para o projeto e volta a hora que eu estou chegando” (Rosa).

#### Sobre o transporte coletivo

“O transporte é insuficiente, falta mais ônibus, mais linhas, por exemplo, Brasil Novo – Ana Jacinta. Para aqueles bairros lá não tem, tem que ir até o centro, ou até o terminal e tomar outro. E é caro” (Rosa).

#### Sobre o *shopping*

“Eu freqüentava mais o *Shopping* Americanas, porque tem mais como se locomover da minha casa para lá. Se você está no centro, desce a pé, se você está na igreja lá na Avenida Brasil, também. Era muito raro comprar lá, era mais para almoçar em um domingo, comer uma batata, alguma coisa assim, para consumir era muito pouco. Mas atualmente parei, não tenho ido mais ao *shopping*” (Rosa).

## Jardim Morada do Sol

### Área de Moradia da Dona-de-Casa, da Estudante e do Desempregado



Sílvia Regina Pereira

Foto 2- Entrada do Jardim Morada do Sol e os vazios urbanos na área

#### Sobre a área em que residem

“[...] eu tinha feito aquele negócio, a ficha para ganhar um terreno aqui e não consegui. Daí teve gente que disse, entra num terreno vago, aí eu entrei e invadi. Daí eu conversei com os Vicentino\*, daí eles comprou, porque o dono do terreno tava vendendo, aí eles comprou para me dar. Aí eu invadi e fiquei um tempo lá morando em um barraquinho que meu marido fez, daí eles fez a casa para mim [...]” (Irailda).

“Aqui não tem mercado, padaria, só tem barzinho. Aqui tem tudo só que é caríssimo, é o dobríssimo do preço. Não compensa, vamos supor está faltando dois itens ou três na tua casa e você vai pesquisar no bar, aí você vai comprar, você fala: não compensa. Eu pego três reais vou na cidade compro já o necessário, já trago, compensa muito mais. Aqui no bairro só em último caso mesmo. Aqui a gente só compra pão, o pão compensa” (Ieide).

“Eu gosto muito daqui. Única desvantagem daqui, que é um lugar meio afastado da cidade, até para você ir procurar um serviço. Se a pessoa tiver de arrumar uma pessoa para trabalhar lá dentro da cidade, ele não vai vir atrás de você aqui, ele já arruma a pessoa lá. Então a desvantagem daqui é só essa. Mais eu, eu gosto de morar aqui” (Senhor Olegário).

---

\* Entidade sem fins lucrativos, de leigos, que se mantém por meio de doações e realização de promoções.



Sílvia Regina Pereira

Foto 3- Vista da Estrada que liga o bairro ao Distrito de Montalvão

### **Sobre o transporte coletivo**

“A gente ia na Casa da Sopa. Antigamente dava sopa, agora não dá mais. Os meus três (filhos) almoçava e jantava lá, estão sem ir porque não tem mais. Daí (as crianças) vai para escola cedo, daí vem embora às 11:20h. Eles estudam na escola Domingos Ferreira de Medeiros, perto da SANBRA, super longe também porque aqui não tem escola. Vão com ônibus, o governo dá o passe. Daí quando tem as coisa aqui eu dou para eles come, se eu não tenho aí eu peço pra vizinha, meu pai, minha irmã. Aí eu peço para as vizinhas emprestado quando meu marido não está trabalhando” (Irailda).

“Aqui é um lugar bom, eu acho, mas só que é muito distante mesmo. Eu preferia estar morando ali (Brasil Novo), porque tem muita gente ali no Brasil Novo que tem mais preferência, tem ônibus que vai até mais longe” (Ieide).

“Eu ando mais na bicicleta. É muito difícil eu andar de ônibus. Ah, uma que talvez a gente não tem o dinheiro e outra que eu sou assim, eu num tenho muita paciência de está esperando, sabe. Então eu monto na minha bicicleta e vou embora” (Senhor Olegário).

## Área de Moradia da Dona-de-Casa



Foto 4- Casa cedida, onde reside a dona-de-casa, o esposo e os três filhos

“[...] essa casa aqui também não é minha. A moça deixou nós morar aqui de graça, pois ela foi embora para o Paraná. A minha casa, eu tenho a minha na rua 1, lá embaixo, é quatro cômodo grande só que aí ela destelhou, aí a gente pegou essa. Aqui já está com uns nove mês nessa casa. Antes morava lá na minha casa. Aí eu tinha ido primeiro para casa do meu pai, que a minha casa destelhou dia 14 de setembro de 2001, aí eu fiquei no meu pai aí depois eu vim para cá” (Irailda).

“Meu marido está desempregado e daí eu mesmo vou nos lugar que dá as coisas, pedir. Hoje mesmo eu fui, é a maior vida difícil estar morando aqui. Já tem quase uns cinco anos que ele está desempregado. Daí ele vai e trabalha por dia, na roça quando tem. Não é todo dia que tem roça. Semana passada não trabalhou nenhum dia. Tem semana que não trabalha nenhum dia” (Irailda).

“Hoje mesmo no almoço foi um arroz e um feijão bem velho que meu marido ainda tinha pedido para uma mulher e nós comemos. E tem vez, assim, a gente vai nos açougue aí tem aqueles retalhão, eles dá. Aí a gente frita, come. Igualzinho domingo, o homem aqui do lado fez um churrasco, ele foi e me deu um espeto de carne. Então nós come uma carne mesmo, quando alguém está dando” (Irailda).





Sílvia Regina Pereira

Foto 5- Bar no Bairro Jardim Morada do Sol

“Poderia ter uma panificadora, uma pequenininha, porque bar tem, mercearia tem, que vende tudo, alimento, tudo. Então acho que podia está fornecendo uma panificadora, porque às vezes a gente compra um pão, compra de outro dia, amanhecido. Tem que comprar porque não tem outra opção de outro pão, entendeu? Ah, o leite, falta muito leite, então poderia ter uma panificadora, tem muita criança aqui e falta muito leite. Às vezes a gente vai comprar um leite e não tem. Tem que andar, vai em um, vai em outro, não tem” (Ieide).

“É, aqui tem só esses barzinho assim, não tem um mercado, que possa ter tudo para vender, porque a maior parte se você quiser você tem que sair correndo para a cidade. E outra, se for comprar aqui, é muito caro né? Você paga lá, lá você compra pela metade e aqui você vai pagar o dobro” (Senhor Olegário).

“Vixe, aí aqui falta muita coisa. Vixe, aqui, olha, falta em primeiro lugar uma escola, uma creche. O posto já está aí, já está funcionando, mas principalmente uma escola e uma creche. Porque é muita criançada aqui, que todo dia cedo, uma vai pro Montalvão, outra pro Brasil Novo. Então, em primeiro lugar, isso aí. Isso aí, isso aí favorece muito. Eu não tenho nenhum filho, mas os outro tem. Agora a questão de asfalto, essas coisa, para mim é uma coisa que a gente já, que a gente não tem esperança, isso aí, aqui não vem tão já” (Senhor Olegário).

## Área de Moradia da Estudante



Sílvia Regina Pereira

Foto 6- Imediações da residência da estudante da periferia pobre

“Compra aqui em casa não existe, porque somos em nove, então meu pai vai comprando de pouquinho em pouquinho. Quando ele vê, que está acabando ele vai e compra um pouco, por mês a gente não tem condição de está fazendo compra mensal. A gente está comprando semanal, vai no mercado e se está faltando em casa, trás. Só compra aquilo que dá para comprar. Vamos supor que aquela semana a gente está duro mesmo (porque um só trabalha fixo, que sou eu, meu padrasto ele faz bico), ai não tem condições de comprar nada” (Ieide).

“[...] eu não gosto muito de Prudente. Eu não gosto porque é assim totalmente diferente. A gente morava em São Paulo, nasci na Bahia e fui criada lá, sai de lá com doze anos e vim para cá. Cheguei em Prudente, as dificuldades de Prudente foram muito mais que de São Paulo. Em São Paulo moramos em Osasco, Carapicuíba e as condições de vida eram melhor. Lá meu pai tinha carro, tinha casa, a gente tava bem, mas mudou para cá, não sei para que. Não tem muita opção de trabalho. Para mulher tem bastante opção de trabalho, naqueles serviços pesados, faxina, doméstica. A gente tem que estar sempre optando por doméstica. Um dia procuro estar em um emprego muito melhor que esse meu” (Ieide).

## Área de Moradia do Desempregado



Sílvia Regina Pereira

Foto 7- Imediações da residência do desempregado

“[...] a gente aqui tem semana que trabalha dois dia, outra semana três dia, assim, conforme o que parece, porque a gente trabalha mais, assim, na batata. A batata é assim, tem semana que vai a semana inteira, tem semana que vai dois, três dia, depois fica o resto parado” (Senhor Olegário).

“[...] a gente fica aqui para cima e para baixo, vai para um canto, vai para outro, porque eu não sou de sair assim para cidade. E outra, tem vez que a gente tem vontade de sair, mais não tem condições, então se obriga a ficar por aqui mesmo. Uma vez dentro de casa, uma hora sentado aí na frente, outra hora conversando com as pessoa e assim o dia passa” (Senhor Olegário).

### **Sobre o Ana Jacinta (bairro considerado distante da área central)**

“Ah, lá é uma cidade, lá é outra cidade. Lá é outra cidade. Ana Jacinta é uma cidade. Porque lá tem tudo, tudo que você pensar você tem. Tem tudo que você precisar. Tudo ali você tem, você não precisa sair de lá para vir pagar nada, para comprar nada, tudo você tem lá” (Senhor Olegário).

**Parque José Rota**  
**Área de Moradia do Idoso**



Sílvia Regina Pereira

**Foto 8- Área de deposição de resíduos sólidos nas imediações do bairro**

“Não, eu estou na cidade, mais no bairro, porque eu estou aqui já na beira do mato. Eu estou bem afastado da cidade, bem afastado. Daqui no centro de a pé é uma hora mais ou menos eu acho, de caminhada” (Senhor Francisco).



Sílvia Regina Pereira

**Foto 9- Rua sem pavimentação no Parque José Rota**



Sílvia Regina Pereira

Foto 10- Ao fundo, o outro loteamento, separado por um fundo de vale

“Tem esgoto tratado, água encanada, energia elétrica, mas não tem asfalto, nem orelhão” (Senhor Francisco).

“Olha, eu para falar a verdade, sobre o pessoal, o pessoal é muito bom, os vizinho são muitos bons, eu não tenho o que dizer. Agora o problema do asfalto, isso que é o prioritário, que precisava ter e não tem, e um orelhão para nós que não tem, um orelhão para nós aqui seria muito prioritário, mas não tem” (Senhor Francisco).

“Olha em dia de chuva, aqui é difícil para andar. É difícil, porque até os carro não encosta aqui para baixo. Agora melhorou um pouquinho, que passou, jogaram um entulho aí na rua e tal. Mais mesmo assim, para nós poder saí é difícil, essa rua e aquela dali é onde que é o caos. Aqui é assim. O lado bom é que, para mim, eu acho assim um lado quieto, meio sossegado, não tem muito barulho por enquanto” (Senhor Francisco).

“Olha, esse fundo de vale aí precisava ser mexido, porque uma pontinha aqui, se tivesse uma ponte, por exemplo, para passar para o outro lado, aí ia ser uma beleza. Aí as pessoa desce aqui, depois tem que ir lá na avenida Getúlio Vargas, aí depois sobe. E se tivesse aqui por exemplo, um viaduto descendo daqui para lá, atravessando o outro lado, aí ficaria melhor. Vixe, aí era um pulinho para nós andar até o outro lado” (Senhor Francisco).



Foto 11- Área de residência do idoso do Parque José Rota

### **Sobre a área em que reside**

“Eu moro longe do centro mais está bom. No Brasil Novo, acho que é pior do que aqui, não é? Aqui é mais perto para ir no centro, não é? É pior no Brasil Novo, porque lá é mais longe ainda. É afastado da cidade, mais também eu não vou poder ir lá morar lá, então tem que ser por aqui mesmo” (Senhor Francisco).

### **Sobre o transporte coletivo**

“Eu ando a pé, às vezes de ônibus, ou de carona com algum colega. A gente não tem dinheiro para andar de ônibus. Fico com receio de andar sem pagar, por ser idoso, pois o povo fica te olhando de outro jeito. Se eu pudesse pagar o ônibus eu usaria quase que direto Se pudesse pagar, então não uso. Só se tiver alguma necessidade de usar, para ir muito longe. Tive que ir na APEC e foi difícil ir a pé, pois não tinha dinheiro pagar e tive que ir a pé, e é longe. Minha mãe mora no Jardim das Rosas e eu moro aqui. Eu passo meses sem ir lá porque eu não tenho como pagar ônibus para ir” (Senhor Francisco).

### **Sobre o *shopping***

“A gente conhece lá dentro de passagem Eu passei na frente, para olhar, porque comprar não adianta. Eu não gosto. Ah, entrar para ver as coisa e não poder comprar, então é melhor não entrar, porque se ver vai querer” (Senhor Francisco).

## **Jardim Humberto Salvador**

### **Bairro de Moradia da Portadora de Deficiência Física**



Sílvia Regina Pereira

Foto 12- Amanhecer do dia no bairro: ruas com entulhos da chuva

#### **Sobre a área em que reside**

“Não tem um asfalto, não tem área de lazer. A gente fica trancado dentro de casa e não tem como sair. Falta um posto melhor, maior até, uma creche também, uma escola para eles (os filhos) lá mesmo, que desse para estudar da oitava até terceiro colegial. Se eu pudesse escolher um outro bairro pra morar eu escolheria perto da minha mãe no Jardim das Rosas, porque é perto do meu serviço, aí eu teria menos problemas para me deslocar” (Zilá).

#### **Sobre o transporte coletivo**

“Quando não está em horário de pico eu uso, quando está em horário de pico eu venho a pé. Durante os dias que eu trabalho eu fico no Jardim das Rosas, na casa da minha mãe, por falta de opção de transporte. São duas linhas adaptadas e não passam pelo Humberto Salvador” (Zilá).



Sílvia Regina Pereira

Foto 13- Vista do Jardim Humberto Salvador



Sílvia Regina Pereira

Foto 14- Área de residência da portadora de deficiência física





Sílvia Regina Pereira

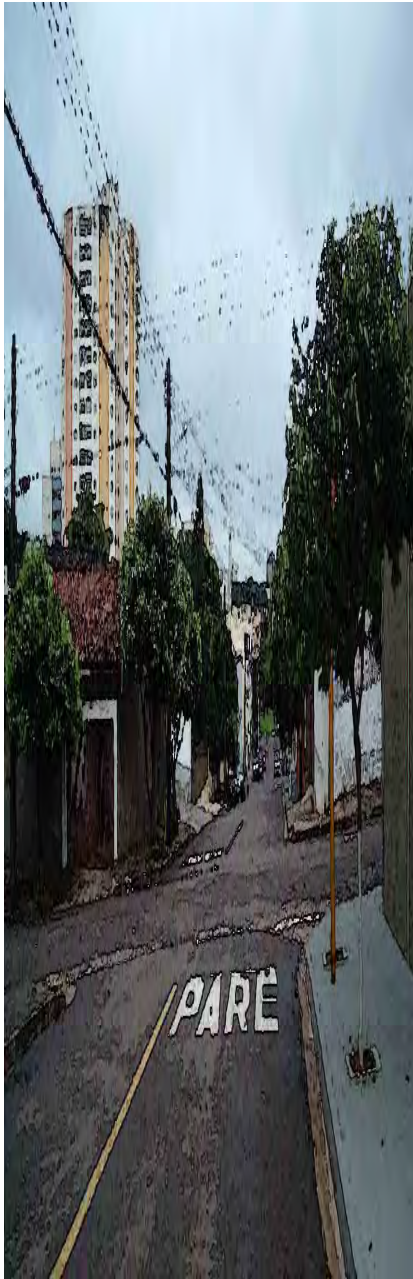
Foto 15- Deslocamento dentro do bairro por ruas sem pavimentação

### **Sobre o *shopping***

“Não frequento. Conheço os dois, já fui algumas vezes, fui para levar as criança para comer, conhecer. Dentro do shopping nunca fui para comprar. Quando estou aqui no Jardim das Rosas durante a semana não tenho interesse de ir lá, não me atrai muito não, eu acho assim muito grã-fino, muito chique, para pessoas que tem muito dinheiro, então não faz a minha parte. Meus filhos às vezes vão, fica um pouquinho e vem embora” (Zilá).

“Aqui tem muito obstáculo, aqui em Prudente e fica difícil para a gente. Às vezes tem banco que eu não posso entrar. Às vezes é ele (marido) que tem que subir e às vezes tem que ser eu que tenho que resolver, é preciso vir um funcionário e me atender, pois não tenho como entrar nos lugares. Tem loja na cidade que não tem como entrar de cadeira, às vezes tem até escada. Nos supermercados, na maioria deles tem condições de entrar, são tudo plano e não tenho problema com as prateleiras porque eu sempre estou com meu marido. Tem problema com ônibus porque só pego se tiver vazio, se tiver cheio não tem condições e sempre tem que estar com alguém para ajudar a subir e descer” (Zilá).

No capítulo que se segue analisamos os entrevistados residentes próximos à área central e sem veículo próprio para entendê-los de acordo com a diferenciação socioespacial que os caracteriza.



A cidade de quem passa sem entrar é uma; é outra para quem é aprisionado e não sai mais dali; uma cidade é a cidade à qual se chega pela primeira vez, outra é a que se abandona para nunca mais retornar [...]

Ítalo Calvino

#### **CAPÍTULO IV- AS DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS ENTRE OS ENTREVISTADOS**

## **CAPÍTULO IV- AS DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS ENTRE OS ENTREVISTADOS**

Em razão do espaço urbano ser diferenciado socioespacialmente buscamos entender, de maneira geral, como os cidadãos o apreendem, o interpretam, considerando as práticas cotidianas. Através disso será possível avaliar de que forma percebem o espaço e quais são os elementos priorizados e os negligenciados para essa apreensão.

Nesse sentido, considerando que há diferentes leituras e compreensões do espaço urbano, procuramos analisar como os nossos entrevistados vêem uma parte bastante importante desse espaço, o centro. Assim, destacamos, no segundo item deste capítulo, a visão de centro que possuem. Essa leitura é resultado da apreensão que eles fazem em relação às diferenças existentes entre as áreas de moradias e o centro, podendo considerar-se como pertencente a ele (no caso dos residentes em áreas centrais) ou não, considerando-o como espaço totalmente divergente daquele que vivencia cotidianamente (para os moradores da periferia). Essa visão de centro é retratada por meio do destaque de ícones, como praça, fonte luminosa, a igreja matriz, o calçadão, no que diz respeito aos fixos, e o movimento, o congestionamento de veículos, como representantes do fluxo.

Posteriormente apresentamos as condições dos entrevistados residentes próximos às áreas centrais e sem veículos próprios, entendendo sua situação como de diferenciação socioespacial. Os usos que fazem do espaço urbano de Presidente Prudente podem ser apreendidos por meio da análise do conjunto de mapas que apresentamos. Para finalizar o capítulo ilustramos as áreas de residências dos mesmos.

### **4.1- Ir e vir: a apreensão do espaço urbano**

A partir do ir e vir, a visão que os cidadãos têm dos espaços que percorrem, nas suas trajetórias diárias é redefinida e reinterpretada, à medida que novos elementos vão se incorporando a esses espaços ou sendo deles suprimidos. Deste modo, cada um elege alguns pontos, algumas áreas, alguns elementos, os quais compõem a visão que constroem do espaço urbano, que está diretamente associada ao seu uso social.

Como os cidadãos usam o espaço da cidade, como a vêem, como a representam? À medida que a vivenciam e estabelecem com elas suas relações de uso, criam as suas visões,

as suas fantasias, as suas projeções, os seus desejos e até os seus desapontamentos e frustrações.

Segundo Ferrara (1988), a percepção urbana está relacionada, de um lado, ao uso urbano e, de outro, à imagem física da cidade e de suas partes (praça, quarteirão, rua), reunindo uso e hábitos, criando a imagem perceptiva, que pode ser homogênea e ilegível, retendo e gerando informação. A autora ainda ressalta que além da percepção, há a leitura e interpretação, para que ocorra a compreensão da imagem urbana.

Ruas, avenidas, praças, monumentos, edificações configuram-se como uma realidade empírica que informa seu próprio objeto: o contexto urbano. Nele se aglutinam, num único conjunto, várias outras linguagens: a urbanização, a arquitetura, o desenho industrial dos equipamentos, a publicidade, a programação visual, a tecnologia decorrente do processo de industrialização, os veículos de comunicação de massa. Entretanto, o elemento que aciona esse contexto é o usuário, e o uso é a sua fala, sua linguagem. A transformação da cidade é a história do uso urbano como significado da cidade. Sua vitalidade nos ensina o que o usuário pensa, deseja, despreza, revela suas escolhas, tendências e prazeres (FERRARA, 1988, p. 04).

Os usos que os indivíduos fazem do espaço urbano, no seu dia-a-dia, para realizar suas atividades cotidianas, em função de suas diferentes apreensões e compreensões, faz com que imagens diferenciadas sejam criadas e recriadas, valorizando alguns símbolos ou áreas, construindo de acordo com suas práticas, a “sua” cidade.

Nos trajetos que os cidadãos realizam, percorrem alguns espaços em detrimento de outros, visualizando partes da cidade, muitas vezes se restringindo a algumas delas, sem ter a dimensão da sua totalidade.

Para os segmentos de menor poder aquisitivo muitas vezes ir ao centro significa ir à cidade, por se encontrarem na periferia, que está desprovida de equipamentos coletivos e infra-estrutura urbana. A ida ao centro para pagar contas, comprar algum produto, dar uma volta no calçadão e entrar na catedral são práticas sempre destacadas pelos entrevistados de menor poder aquisitivo, como sendo de lazer. Os segmentos de maior poder aquisitivo, não fazem quase referência à frequência ao centro, prevalecendo o acesso aos *shopping centers* ou áreas mais especializadas (como as de saúde e comerciais no subcentro do Jardim Bongiovani), não havendo muito interesse por essa área congestionada e de comércio popular.

No ir e vir cotidiano, os diferentes segmentos sociais se apropriam de algumas áreas em detrimento de outras e assim percebem alguns aspectos que se vinculam também às suas necessidades, criando significados a partir do uso que estabelecem com esse espaço,

visualizando mudanças e transformações que podem resultar em melhorias de vida. São sugestões de itinerários de linhas de transporte público, aumento do número de veículos destinados ao transporte coletivo, melhoria e instalação de infra-estrutura, que são imaginadas, sentidas, vivenciadas a partir das suas necessidades diárias e que se adequam à suas vidas, de acordo com o significado que essa cidade possui para os mesmos. Muitas dessas solicitações e sugestões não são levadas em consideração pelos agentes urbanos, que são aqueles que implementam esses tipos de mudanças, mas não são de fato aqueles que mais convivem com essas carências.

Ferrara (1988) refere-se à essas interpretações, por meio de apreensão dos signos que são:

[...] marcas referenciais que assinalam, ocupam espaço na lembrança que conservamos de nossas experiências/sensações/vivências particulares e/ou coletivas, e criam uma espécie de trânsito informacional que garante uma mediação significativa com o receptor. Estas lembranças são curiosos traços que chamam nossa atenção e nos levam a similaridades, ao mesmo tempo que nos surpreendem, comandam nossas ações e reações (p. 10).

Segundo a autora, esses signos são textos não-verbais, que se gravam no espaço, principalmente no da cidade, e favorecem a leitura como manifestação do não-verbal, buscando entender a mudança funcional, as articulações, o papel dos usuários, e transforma o espaço em linguagem, já que sobre ele há uma prática representativa que exprime um modo de pensar, desejar, desprezar, escolher, relacionar e sentir.

Utilitários quase sempre, os textos não-verbais espalham-se em escala macro pela cidade e incorporam as denotações de todas as suas microlinguagens: a arquitetura, o desenho industrial ambiental, a programação visual, a publicidade, a moda, a associação dos veículos de comunicação de massa notadamente e, em ordem decrescente, o rádio, a televisão, o jornal, o cinema (FERRARA, 1988, p. 11-12).

Por meio dessa interpretação e interação com o espaço urbano é que se criam as imagens e identificam-se as possibilidades de mudanças. A inovação tecnológica faz com que essas interpretações e interações sejam implementadas, alterando os modos de perceber o espaço. Há um “[..] desenvolvimento tecnológico, a velocidade da informação, a criação de uma nova forma industrial de vida e de percepção: veloz, fragmentada, simultânea, antitemporal e antilinear” (FERRARA, 1988, p. 12).

Em função da redefinição do cotidiano dos indivíduos, do uso do tempo estar associado ao cumprimento da função trabalho, e este se encontrar associado à lógica do

capital, as maneiras de ver, vivenciar, ler, interar-se, interpretar e compreender o espaço urbano são também constantemente alteradas. A disseminação de imagens e comportamentos pela mídia faz com que esses modos de viver a cidade sejam influenciados, pois ela dita o como e o onde, embora nem todos tenham a mesma possibilidade de interação.

No que diz respeito ao entendimento das imagens urbanas pelos cidadãos, por meio das diversas manifestações que se expressam no espaço urbano, Silva (2001) destaca que:

O estudo sobre o olhar levou-me finalmente a compreender que o que qualifica o ponto de vista urbano é a exposição pública e, portanto, não estamos ante o olhar de um espectador ou de um assistente, mas de um cidadão. Daí se depreendem conseqüências importantes, pois tais conjuntos iconográficos não apenas cumprem a função de mostrar-se mas, simultaneamente, definem uma cidade: trata-se de uma *definição socioletal*, na qual a cidade é vista por seus cidadãos, mas em que também os cidadãos são recebidos e inscritos por sua própria cidade como exercício de escrita e hieróglifo urbano (p. 13, grifo do autor).

Desse modo, a cidade, por meio de seus elementos iconográficos, é apreendida diferentemente por seus usuários, prevalecendo alguns em detrimento de outros, de acordo com as interações que se realizam.

Portanto, é em virtude da leitura que dela se faz, no uso cotidiano, que se apreende algumas partes desse espaço fragmentado, descobrindo e redescobrimo novos olhares à medida que ele é vivenciado, sentido, criando conexões, articulações, interpretações, dando cor, dimensão, e estabelecendo relações entre os seus componentes, organizando esse espaço à sua maneira, diante das suas necessidades e da sua vivência. Ou seja, o espaço urbano existe, e cada indivíduo faz sua interpretação, cria referências, e visualiza as múltiplas possibilidades de interação e de transformações por meio dele.

São possibilidades de mudanças para uma melhoria das condições de vida na cidade, como também das relações entre as pessoas, num período da imposição das técnicas, do consumo de massa, da separação entre os diferentes, do individualismo, do esvaziamento dos sentidos e dos usos que se pode fazer do espaço urbano.

Uno de los grandes problemas de las sociedades urbanas es la creciente dificultad que hay para poder comunicar de persona a persona, cuando, sin embargo, los medios de comunicación de masa se desarrollan continuamente. ¿Cómo evitar que el exceso de información desemboque en una saturación que impida, a la larga, cualquier esfuerzo creativo? (LAUWE, 1976, p. 09).

O autor destaca que em função das técnicas houve inúmeras transformações na produção, no modo de vida, na organização política, mas mesmo assim prevalecem as coações, o esgotamento, a concorrência, que fazem com que os homens permaneçam presos, cada vez se relacionando menos com os outros homens, cada vez se comunicando menos com o espaço que os cerca.

Todo el mundo está de acuerdo en afirmar que la urbanización se convierte en un hecho universal, pero ¿somos capaces de canalizar el movimiento en el sentido de una liberación de los hombres? O, por el contrario, ¿desembocará finalmente la expansión urbana en una esclavización del hombre por parte de la técnica, en vez de utilizar la técnica para dar a la persona una mayor autonomía en unas estructuras sociales mejor adaptadas? (LAUWE, 1976, p. 10).

Os cidadãos, à medida que realizam diferentes percursos no espaço urbano, vão estabelecendo os territórios dos seus usos, os quais se configuram de acordo com alguns elementos necessários para a sua vida cotidiana. Escolhem algumas áreas, caminhos, ruas, atalhos, de acordo com as suas necessidades de interação com o espaço compartimentado. Cada qual cria seus percursos, seus itinerários, seus trajetos, em virtude da disponibilidade de tempo, da articulação com esse espaço, do meio de deslocamento utilizado, redesenhando e redefinindo a sua visão e a sua concepção de espaço urbano em função do que vivenciam e reconhecem como tal.

Em todas as cidades, seus habitantes têm maneiras de marcar seus territórios. Não existe cidade, cinzenta ou branca, que não anuncie, de alguma forma, que seus espaços são percorridos e denominados por seus cidadãos. Teríamos, desse modo, pelo menos dois grandes tipos de espaços a reconhecer no ambiente urbano: um oficial, projetado pelas instituições e feito antes que o cidadão o conceba à sua maneira; outro que, [...] proponho chamar de diferencial, que consiste numa marca territorial usada e inventada na medida em que o cidadão nomeia ou inscreve. Haverá muitas e variadas combinações entre um e outro pólo; a noção de limite pode ser útil para compreender que aquilo que separa o espaço oficial do território é uma fronteira descoberta por quem ultrapassa as suas margens. Isto é, porque existe o limite. Acreditamos que se possa aceitar que algo separa o que nos é dado daquilo de que nos apossamos (SILVA, 2001, p. 21).

Para ilustrar esse fato, mencionamos aqui os trajetos realizados pelos moradores do loteamento Jardim Morada do Sol, onde residem três de nossos entrevistados da periferia pobre (uma dona-de-casa, uma estudante e um desempregado), os quais nos relataram que, para se deslocarem até a área central, criaram um caminho alternativo, um atalho, no meio de propriedades rurais, para chegarem mais rapidamente ao lugar desejado. O caminho oficial pela estrada vicinal oferece perigos por não possuir um acostamento adequado, além

de aumentar consideravelmente o trajeto desses moradores, que se deslocam, em sua maioria, de bicicleta ou a pé.

Vemos que o espaço urbano se reconstrói, renomeia-se e é concebido de acordo com as necessidades que vão surgindo para que ocorra o seu uso, principalmente para os usuários que se deslocam a pé e para grandes distâncias. Faz-se necessário que esses espaços e esses caminhos sejam, antes de tudo, funcionais.

Uma cidade é não só topografia mas também utopia e delírio. Uma cidade é local, aquele lugar privilegiado por um uso, mas também é local excluído, aquele local despojado de normalidade social por um setor social. Uma cidade é dia, o que fazemos e percorremos, e é noite, o que percorremos, mas dentro de certos cuidados e certas emoções. Uma cidade é limite, até onde chegamos, mas também é abertura, desde onde entramos, uma cidade é uma imagem abstrata, a que nos faz evocar algumas de suas partes, mas também é iconografia no cartel surrealista ou uma vitrina que nos faz vivê-la a partir de uma imagem sedutora. Uma cidade, pois, é uma soma de opções de espaços, desde o físico, o abstrato e o figurativo até o imaginário (SILVA, 2001, p. 78).

Silva (2001) fala de “sujeito urbano em construção”, referindo-se ao ser de uma cidade nas suas relações com essa e as representações que ele cria sobre esse espaço, buscando entendê-lo por meio das percepções dos cidadãos. Para ele, é necessário considerar não só a economia, a planificação física ou os conflitos sociais na cidade, mas também as imagens concebidas e construídas a partir de tais fenômenos e fora deles.

A cidade assim corresponde a uma organização cultural de um espaço físico, mediático e social. Pois uma cidade tem de ser vista com a construção dos seus sentidos. Haveria [...] vários espaços [...]: um espaço geográfico, como cenário da sua paisagem natural afetada pelo construído; um espaço histórico, que se relaciona com a competência para viver em uma cidade, com a capacidade para entendê-la no seu desenvolvimento e em cada momento; um espaço háptico que se relaciona com a percepção do corpo humano como corpo da cidade e com outros objetos que o circundam e que alguns chamam de físico; um espaço imaginário onde atendemos às suas utopias, aos seus desejos, às suas fantasias que se realizam com a vida diária (SILVA, 2001, p. 221).

Dessa forma, o homem vive o imaginário como real, em decorrência da soma de opções de espaços desde o físico até o abstrato, e a cidade passa a ser aquela concebida no dia-a-dia dos seus moradores, marcando a percepção cidadã (SILVA, 2001).

Passamos agora, a tratar da visão de centro e área central para os nossos entrevistados, a partir da convivência, do uso, dos percursos e caminhos que realizam em Presidente Prudente, apreendendo alguns elementos e símbolos, de acordo com o que eles vivenciam cotidianamente. Nessa visão que constroem está submetida a seleção e o reconhecimento do que entendem por cidade. O que se vê está condicionado socialmente.



#### 4.2- A visão de centro para os entrevistados

O observador, de acordo com seu cotidiano, com a realização de suas funções e atividades, seleciona, organiza, dá significado e importância à imagem que vê e que percebe. Portanto, há inúmeras imagens e apreensões de acordo com os diversos observadores, não havendo o predomínio de uma única visão, seja qual for o espaço ou objeto analisado.

Considerando essas diferenças de importância, de observação, de interpretação e de apreensão destacaremos a visão de centro de nossos entrevistados.

Perguntamos a eles o que entendem por centro, como o definem, o desenham e quais os elementos, imagens que selecionam. Ao longo da entrevista, procuramos saber, ainda, se visualizam mais que um centro em Presidente Prudente, mas esse fato não foi destacado por todos.

Os entrevistados residentes na periferia pobre destacaram as seguintes idéias:

Eu acho que o centro da cidade é só as lojas. Seria só lojas, banco, são as coisas principais do centro, que eu ocupo que não tem no meu bairro. Essas coisas não me faz falta no bairro, quando preciso eu vou até o centro e tem coisas que até lá no bairro dá para pagar. Tem a farmácia, você pode pagar a conta de água e luz na farmácia também. A praça, a praça da fonte. Eu lembro do tempo de infância, porque hoje a gente nem vai mais. Eu lembro quando a gente era criança, ia muito na praça e eu acho que o centro da cidade o que marca é a praça. Quando eu era criança a gente ia na praça porque na praça tinha banda, tinha fonte luminosa, hoje em dia isso já não existe mais. Meu pai levava a gente todo domingo. Hoje já não existe mais o que existia antigamente na praça. Não oferece um atrativo hoje para você ir na praça, levar uma criança. Num domingo a noite na praça não tem nada. Já foi o tempo. Por isso vou uma, duas vezes por mês ao centro (Rosa).

Rosa (mulher trabalhadora) destaca a diversão, mas a partir da lembrança do que existia e já não existe mais, fazendo referência aos tempos em que ainda havia bandas que tocavam nos domingos à noite. Nota-se claramente a nostalgia do tempo que vivenciou: a praça com a fonte luminosa e a banda, que hoje já não existem para que ela possa levar a filha para prestigiar. Hoje não há mais o que se fazer na praça à noite e, por isso, sua ida ao centro se resume à realização de funções que não podem ser desempenhadas no seu bairro. Aqui, se evoca o que era o centro e se faz o contraponto com a falta de atrativos atualmente, ou seja, não há uma grande importância em vivenciar o centro hoje, somente quando for estritamente necessário, deixando claro que o bairro onde reside supre a maioria de suas necessidades.

Eu acho que centro é uma coisa muito bonita, muito carro, só que o sinaleiro daqui é uma coisa muito fraca porque tem muito acidente, atropela muitos idosos quando vai receber. Tem a fonte que agora está bonita, antigamente não estava, agora está bonita. Mas talvez é porque está chegando eleição, também tem tudo isso, né? A prefeitura deu uma pintada, está muito bonita. Então o centro, eu acho muito bonito, a rodoviária, o terminal, é um lugar que eu acho muito bonito. Ali para o lado da Santa Casa, ali na frente entre o palácio de saúde e a Santa Casa. Ali, você vê que do lado de cá fica aqueles dois carrinhos vendendo pipoca, o garapeiro, o ponto de ônibus, né? É cheio de gente ali, é gente atravessando para entrar no palácio de saúde, é gente atravessando para pegar o ônibus para ir embora, que veio do médico. Então ali também é um pedaço que é muito cheio de gente. Eu acho bonito isso. Esse monte de gente, entrando e saindo não tem aqui. Quando você vê um carro entrar aqui, é um resgate, é um peão doente, se é o bombeiro é porque o peão pohnô fogo na casa, já morreu, levou um tiro, aí o bombeiro vem. E se é a polícia é porque roubou. Quando você vê um carro bonito entrando na vila todo mundo corre atrás, pois está dando brinquedo ou cesta. Já que é difícil ver carro dentro dessa vila, quando eu penso no centro, a única imagem que vem do centro é das pombinhas, crianças correndo, as pessoa passando, sinaleiro, carros passando. Eu gosto muito de ver gente, aquele fluxo dos pontos de ônibus, o vai e vem (Irailda).

Essa dona-de-casa que raramente vai ao centro o vê como bonito pelo dinamismo que ocorre em função dos muitos carros e do grande número de pessoas, o que não existe no seu bairro. Destaca que raramente vê um carro no seu bairro, e quando há algum, ou é veículo policial, bombeiro, ambulância ou ainda alguém distribuindo cestas de alimentos ou brinquedos. Em seu discurso, evidencia que são deixados de lado e esquecidos por se encontrarem distantes da cidade.

Quando cita os elementos ou o que simboliza o centro, considera a fonte, e ressalta que em períodos eleitorais ela é sempre pintada, ficando mais bonita. Lembra ainda o terminal rodoviário, a Santa Casa e o Palácio da Saúde que já não fazem parte do quadrilátero central, mas se encontram nas suas imediações. Percebemos que a visão de centro para ela é mais ampliada, justamente por se encontrar na periferia.

O fluxo, o movimento, o ir e vir de pessoas são as características principais, constitutivas da sua visão de centro, comparada à sua área de vivência, onde não há esse dinamismo.

Centro a gente freqüenta, mas assim, por uma necessidade. Só para comprar alguma coisa, não para passeio, nada disso. No caso de uma necessidade passa pelo centro para ir num mercado, num açougue, que aqui já não tem mercado, açougue, panificadora, etc e tal. Centro: falou de centro é necessidade, de uma roupa, de um calçado, de um mercado, não para passeio, que a gente não tem condições de estar indo para passear (Ieide).

Pode-se entender que a estudante acima associa ir ao centro ao ato de comprar algum bem que não encontre nas imediações de seu bairro. Mesmo que esteja implícita a idéia de passeio e diversão que possa haver no centro, segundo seu ponto de vista, deixa

claro que não realiza essa função e que diante da situação socioeconômica só o frequenta por necessidade e não por diversão, embora visualize a existência dessa função na área central.

Ah, lá tem muita, tem muita coisa hein. É, o centro tem muita, como é que fala assim, muita diversão e ali tem muita, como é que fala, tem muita apresentação. Então de forma que varia muito. Eu penso desse modo, porque o centro hoje tem uma coisa, amanhã tem outra e ali tem muita, passa muita coisa. Ali no mesmo instante que você está ali você vê e quando vê já vem outra coisa diferente e assim vai...

Ali, começa pela igreja, depois vem a praça, tem aquela fonte que hoje não funciona mais. Se a pessoa for desenhar no caso, tem que começar pela igreja, depois vem pelo jardim...Poderia colocar a prefeitura, que já fica logo ali,... A praça é o lugar que mais chama a atenção, bom eu penso no meu modo de ver. No meu modo de pensar é isso daí. Eu acho que, não sei não, mais eu acho que é só tem um centro. É um só (Senhor Olegário).

Esse senhor está desempregado e por residir em uma área bastante afastada do centro, visualiza também a diversão, as mudanças constantes, os principais elementos constitutivos do centro, como a igreja, a praça, a fonte e a Prefeitura Municipal. Deixa expresso, na sua fala, a idéia de transformação relacionada aos novos estabelecimentos, com as novas fachadas das lojas e com a constante renovação da área central, que ele percebe a cada mês quando o frequenta para pagamento de contas e para a compra de roupas, já que o consumo de alimentos ocorre nas imediações do seu bairro. Apesar de deslocar-se muito pela cidade, acredita que só há um centro, o principal, por ser onde identifica os fluxos, a concentração de comércio e serviços.

Para mim é um ponto certo da cidade porque tem uma cidade lá no centro, é o lugar ótimo. Eu não estou na cidade, porque eu estou aqui na beira do mato. Eu estou bem afastado da cidade, bem afastado. Daqui no centro de a pé, dá uma hora mais ou menos de caminhada. O centro significa uma cidade boa. O lugar mais fácil que tem da pessoa ver as coisas é no centro. No centro eu vou, mas não vou assim direto, direto eu não vou. Só vou se for para comprar alguma coisa, senão é difícil. Alguma coisa que às vezes as criança está precisando né? e a gente não tem por aqui. Para cá às vezes até tem, só que é mais caro, e às vezes a gente consegue mais barato. Tem alguma coisa que é mais barato aqui, mas tem alguma coisa também que é caro. Se compensar compra aqui, porque o que você vai gastar para lá para ir de a pé no centro, se for coisa pouca, gasta aqui mesmo. Sempre eu vou a pé, quando eu não vou de carona, porque de ônibus eu não vou porque eu tenho que pagar (Senhor Francisco).

Essas considerações são do idoso, que afirma não morar na cidade por se encontrar afastado do centro, que é o que ele entende por cidade, onde estão reunidas todas as coisas boas, segundo ele. O centro é tido como local de compra de bens, principalmente por ser mais barato que na sua área de residência, mas só vai até lá se compensar, já que tem que se

deslocar a pé durante uma hora quando não encontra uma carona. Portanto, somente quando há necessidade, como destacou também a estudante, é que vai ao centro, caso contrário consome nas imediações do bairro. Não destacou nenhum símbolo, nenhum referencial nessa área, somente definindo-o como local de consumo de bens e serviços.

Centro é uma cidade para gente comprar coisas, onde tem todas as coisas, onde estão reunidas. Umas, duas vezes por mês eu vou ao centro. Quando eu vou, vou de ônibus, sempre na segunda-feira, que é a minha folga (Zilá).

Zilá, que é portadora de deficiência física, possui grande dificuldade nos deslocamentos e precisa estar sempre acompanhada de alguém que conduza a sua cadeira de rodas, por isso frequenta pouco o centro. Também reside na periferia pobre onde não há uma diversidade de comércio e serviços, tendo que se deslocar para outras áreas para realizar esse consumo, e na maioria das vezes é realizado por outros membros da família, já que a mesma não tem uma independência física, ou seja, não consegue ir e vir sozinha.

Para ela, o centro é o local de consumo de bens e serviços. Não fez nenhuma consideração sobre o fluxo, o movimento e os símbolos que marcam essa área e isso pode ser justificado pelo fato de não se identificar com a mesma, avaliando que seu acesso à cidade é mais dificultado que para outras pessoas.

Nesse grupo composto pelos residentes da periferia pobre, pudemos notar que o centro é fortemente lembrado como local de consumo de bens e serviços, já que na área de residência dos mesmos não há uma diversidade desses equipamentos. A frequência de idas ao centro não é tão grande devido ao custo para realizar o deslocamento até lá, já que a distância não possibilita ir a pé, constantemente, sem grandes implicações. Os mesmos ressaltaram que se a distância fosse menor, o frequentariam mais, mesmo que não consumissem bens e serviços, pois destacaram a diversão, o movimento, o fluxo, a praça, a fonte, a igreja como elementos principais para definirem essa área, realidade bastante diferenciada da que vivenciam nos seus bairros de moradia. Como não é possível frequentá-lo constantemente, apontam a necessidade como razão das poucas idas até ele.

Para os entrevistados das áreas próximas ao centro, as visões destacadas são:

Para mim é onde concentra o maior número de comércio, prestação de serviços, como escritórios, bancos. Quando penso em centro penso em avenidas largas, bem iluminadas, com aquele canteiro central no meio, prédios altos, geralmente uma igreja grande, onde se iniciou a cidade, uma catedral, uma praça. Toda cidade que eu já observei o centro tem uma praça, uma igreja. O que me chama mais a atenção é o movimento. Passo por lá todos os dias, mas para consumir às vezes não chega a uma vez por mês, e quando eu vou, ou é no período da manhã, ou é no fim da tarde, depende da minha disponibilidade (Dona Antônia).

Essa mulher trabalhadora tem uma visão detalhada, descrevendo cada elemento que constitui o centro que, segundo ela, geralmente são os mesmos para as diferentes cidades. Destaca a diversidade de comércio e serviços, a estruturação das avenidas, a presença de uma igreja, de uma catedral, de uma praça e o movimento. Também passa por esse centro todos os dias, mas não consome bens e serviços sempre. Assim como o estudante desse bloco de entrevistados, tem oportunidade de residir em área próxima ao centro e ter, nas imediações de sua casa, a oferta de comércio e serviços que supra suas necessidades básicas.

A imagem que eu penso é só a de gastar. É um lugar de gastar. Tem loja, farmácia, muitas pessoas e muita coisa. Têm banca de revista, bancos. Se eu fosse desenhar o centro colocaria um banco, uma loja, a banca de revista, acho que só (Vilma).

Na visão de centro da dona-de-casa que reside bem próximo dessa área, é extremamente destacado o consumo de bens, embora ela não o frequente constantemente, já que ressalta não possuir recursos financeiros para isso. É um local exclusivamente de gastos, e como não tem o que gastar, não vai. Nos referenciais essa visão se reafirma, e ela cita as lojas, o banco, bancas de revistas, sem fazer referência à fonte, à praça, à igreja, ao fluxo de pessoas e automóveis como outros entrevistados. Essa entrevistada chamou-nos atenção por ser jovem, residir próximo ao centro e não sair das proximidades da rua onde reside, desconhecendo várias áreas da cidade citadas por nós, como por exemplo, bairros conhecidos popularmente ou áreas de lazer. Disse que tem idéia de onde possam estar, mas não as frequenta, pois o ato de sair de casa é para consumir bens e como não tem recursos, não sai. Encontra-se totalmente isolada nas imediações de sua residência.

Um centro para mim é bem subjetivo, depende da maneira de se ver. Pode ser um centro de conveniência como é o centro da cidade, é um centro que aglutina muita gente, envolvendo grande número de atividades e uma grande prestação de serviços que tem. E pode ser também um centro isolado, como é o Ana Jacinta, que é um centro por necessidade de ser um centro, já que eles não têm acesso às mercadorias, acaba sendo viável tê-las nas suas proximidades, é viável tanto para quem vai vender quanto para quem consumir. Eu passo pelo centro quase que todos os dias, mas a frequência para consumir ou para utilizar os serviços é muito pequena, acho que três vezes ao mês, para pagamento de contas ou utilização de algum serviço que se encontra exclusivamente lá. Se não fosse só de passagem eu iria ao centro para sacar dinheiro do caixa eletrônico, comprar alguma coisa que eu não pudesse comprar nas proximidades de casa, como roupa, vestuário e pagamentos de conta mesmo. O que mais me chama a atenção é o quadrilátero central, que vai pegar a praça mesmo central, da Igreja Matriz, o recorte da Barão do Rio Branco ou Manoel Goulart, até a Avenida Brasil, Washington Luis até Avenida Brasil. O comércio, a concentração, a

multiplicidade de lojas, a da diversidade de serviços, isso que chama a atenção (Márcio).

Esse estudante ressalta haver mais de um centro, destacando o subcentro do Ana Jacinta, fazendo distinção entre centro de conveniência e centro isolado. Passa pelo centro diariamente, por ser o local onde faz uma troca de ônibus para trabalhar, mas não consome sempre os bens ou serviços ali disponíveis. O consumo de bens se dá nas imediações de onde reside, não muito distante da área central, indo consumir no centro somente o que é exclusivo dessa área. O quadrilátero que forma o centro principal foi destacado por chamar a atenção do mesmo, associado à multiplicidade de lojas e à diversidade de serviços.

Não destacou o centro como local de diversão, nem como área atrativa, não sendo também o seu local preferencial de frequência, optando por estar em outras áreas, como os bairros mais afastados onde há um convívio maior entre as pessoas. O centro seria somente local de passagem ou de consumo de bens e serviços exclusivos.

É uma espécie de comércio onde você encontra todas as variedades que você procura, desde vestuário, supermercado, farmácia. Tem tudo. Qualquer coisa que você precisar comprar está lá. Eu acho que não podia ter a circulação de veículos entre o calçadão, pois isso atrapalha. A imagem que eu tenho do centro é o calçadão (Maria de Fátima).

A desempregada destaca a variedade de comércio e serviços, o local onde se encontra tudo que precisa. Para uma melhor funcionalidade dessa área destaca que não poderia haver circulação de veículos entre as ruas que cruzam o calçadão (o que representa sua visão de centro). Aqui também se encontra explícito a idéia de consumo de bens.

Ali é onde tem a maior parte de conforto é no centro da cidade, aonde tem todo conforto. Ali tem tudo, banco, lotérica, onde você pode pagar as coisas em qualquer rua. Tem as lojas, tudo quanto é tipo de loja que você quiser comprar alguma coisa tem, é isso que eu acho, tem oferta de tudo. A gente pode rodar a cidade toda, pode achar outros lugares, mas sempre a parada é no centro. Tem certos lugares que eu tenho passado que é mais bonito que o centro. Ali no centro eu acho que as praças é desmazelada, devia ser mais cuidada.

De domingo no centro tinha coreto, tinha banda de música da polícia, tinha outra banda de música sem ser da polícia também, eu ia lá. Era divertido, bonito, devia de continuar, faz tempo que não tem, que a gente até se acostumou. Quando tinha eu ia. Acabaram com tudo, tinha o coreto na praça 9 de Julho, tinha lá na Praça Sarrion, na igreja, ali fora, derrubaram tudo. Juntava muita gente ali. Depois da missa tocava a banda, de tarde, de noite, era bom. Aqui não tem, aqui não é que nem São Paulo, que tem banda de música todo domingo.

Agora está mais moderno, acho que não tinha a fonte, não lembro, mas era mais bonito, tinha bastante plantação diferente, hoje só tem aqueles coqueiro só, aquelas árvore, não tem flor. Acho que um jardim devia ter, devia ser florido, mas só plantam grama. De primeiro a praça era, está certo que hoje as coisa vai acabando e vai ficando moderno, mais de primeiro era mais bonito. De primeiro não tinha nada de rádio era aquela Praça 9 Julho, onde era o Bar Cruzeiro, perto

do Pereti, ali que as pessoa anunciava, os rapaz anunciava moda para as namorada. Era o footing, hoje é o calçadão, ali era o footing, tinha muita gente, hoje quase ninguém passeia mais e naquele tempo ninguém roubava os outro, ali era bom. Ali, era cheio de gente, de sábado, de domingo, e tinha o cinema João Gomes, no calçadão. Depois do João Gomes apareceu o Cine Presidente na Avenida Coronel Goulart, depois o Rio Branco e depois acabou tudo. Acontece às vezes das pessoa parar ali para ver aquela água jorrando lá, de primeiro a fonte também era mais legal. A fonte agora é uma coisa só, de primeiro não, soltava bastante cor (Senhor Afonso).

O lugar é destacado como de conforto, onde se encontra qualquer coisa, onde há diversidade que não há em outras áreas da cidade. Falou-nos do descuido que há na praça, que ela devia ser melhor cuidada para atrair as pessoas, mas que a modernidade acabou com tudo, com o que lá havia de bonito como o grande número de pessoas que ali se reuniam. O idoso, assim como a mulher trabalhadora residente na periferia pobre, ressaltou a nostalgia, o que acontecia antigamente na Praça 9 de Julho e hoje já não existe, estando presente somente nas lembranças dos mais idosos. Enfatizou a existência dos coretos, das bandas, do encontro das pessoas para ver a fonte luminosa, para ir ao cinema, para realizarem o *footing*, ou seja, do fluxo noturno, do dinamismo que havia e não há mais.

Sua visão é bem abrangente, destacando os fixos existentes hoje, como as lojas, os bancos, a prestação de serviços, as árvores, a praça, e o fluxo que havia e o que há hoje, considerando as mudanças, as transformações que foram ocorrendo e o que ele chama de moderno, que substitui o que ele acha que era bonito, o que não existe mais.

Só vou ao centro quando eu tenho que comprar alguma coisa pessoal e não tem como outra pessoa comprar para mim ou quando tenho que ir ao banco. Aí ligo para um amigo e ele manda o funcionário dele me levar. É raro ir ao centro (Paulo).

O portador de deficiência física raramente vai ao centro, isso só ocorre em último caso, quando ele tem que resolver algo pessoalmente, caso contrário, tem sempre um familiar que se desloca para adquirir bens e serviços que se encontre nessa área. Assim como a portadora de deficiência física Zilá, necessita de um acompanhante, não conseguindo se deslocar sozinho, o que dificulta sua ida para qualquer área da cidade. Além disso, não é uma área que o atrai, não se identifica com ela e por isso não destacou qualquer referencial, tais quais os outros portadores de deficiência física que foram entrevistados.

As apreensões dos residentes das áreas centrais ou de loteamentos fechados são apresentadas a seguir:

Você vai ouvir centro de uma pessoa qualquer que não é geógrafo, mas que está dando umas pinceladas no assunto. Eu acho que o centro é onde você tem um local de acúmulo de serviços, você tem ali uma série de serviços, em geral eles estão próximos um do outro e também em geral ele é bem delimitado pela própria cidade. Você tem, por exemplo, um espaço ali, onde ele é mais ou menos que fechado, eu acho ele fechado, fechado inclusive, delimitado pela zona azul. Tem determinado lugar que você paga zona azul, outros não, aí deixa de ser o centro, para que ele tenha mais essa coisa de acúmulo de serviços, mais essa característica.

Com relação à área central de Prudente ela deveria ser mais para baixo de onde eu vou falar. Acho que a Marcondes é um marco importante, uma quadra para cá que pega a igreja e a Prefeitura até lá no camelô, inclusive o camelô, indo da Avenida Manoel Goulart, Avenida Washington Luís, até a Avenida Brasil, jogando uma quadra para cada lado ainda.

Quando eu falo que venho na casa do meu amigo no centro, ele mora muito mais para baixo, ele mora na Vila Santa Helena. É engraçado porque às vezes eu falo assim quando estou conversando com a moça que trabalha em casa: “Sara você vai para a cidade hoje?”, então eu uso o mesmo termo que alguém lá do Ana Jacinta usa. Eu não estou na cidade, eu estou longe mesmo (Eliana).

Para essa mulher trabalhadora que reside em um loteamento fechado, mais afastado da cidade, o centro é o local onde há um acúmulo de serviços, considerando o setor da zona azul para delimitá-lo. Faz menção também ao quadrilátero central, dizendo que ele devia ser ampliado uma quadra a mais em relação às quatro avenidas.

Essa entrevistada fez referência também à existência de outras áreas centrais como o subcentro do Conjunto Habitacional Ana Jacinta. Como reside bem distante da área central, considera centro uma área mais ampla que compreende a Vila Santa Helena (bairro destacado no mapa dessa entrevistada) onde residem os seus amigos. Disse também que quando se refere ao centro, fala em cidade, por estar afastada da mesma. O fato de possuir veículo próprio facilita seu deslocamento, mesmo que ela acredite não morar na cidade. Esse não morar na cidade não é o mesmo para os residentes da periferia pobre que também ressaltam que o fato. Tem uma outra conotação, já que a mesma teve a opção de escolher essa área do loteamento para residir, além de possuir um veículo próprio. Portanto estar distante para ela não é empecilho.

Usa também o *shopping center* para consumo com uma maior frequência em relação ao uso da área central.

Falo que vou ao centro. Eu acho que moro numa área central, a 1 km do centro. Quando falo em centro, falo do centro comercial antigo, do começo da cidade. A praça central da matriz, calçadão, a avenida Barão, o quadrilátero (formados pelas avenidas Washignton Luis, Manoel Goulart, Marcondes e Brasil), reúne o que é centro. Eu já morei lá no centro, gostava de morar lá, fazia tudo a pé. De manhã saía, andava, eu gosto de fuçar no comércio. A rua que eu morava não era barulhenta, era bem tranqüila, e de fim de semana é calmo. Eu gostava de morar lá, morei um ano (Vera).



Essa dona-de-casa que reside em um loteamento fechado bem localizado na cidade, considera que o centro seja aquele formado pelo quadrilátero central composto pelos principais ícones como a praça da igreja matriz e o calçadão. Já morou na área central e diz que gostou muito pela facilidade de ir e vir a pé e pelo fato de que a rua na qual ela residia não era barulhenta como as demais, e nos finais de semana era ainda mais tranqüila.

Disse-nos que saiu dessa área e foi morar em um loteamento fechado por motivos de segurança. Em sua visão, como na da grande maioria das pessoas, o centro está também relacionado ao consumo de bens e serviços oferecidos pelos fixos, não retratando os fluxos e o movimento, embora ressalte o barulho gerado.

Seria um local onde tivesse fácil acesso a todas coisas, tipo lojas, se eu precisar de mercado eu vou ter próximo, tudo o que eu precisar. Por isso eu considero que meu bairro seja praticamente um centro. Engraçado que quando penso em centro eu imagino o centro nosso que tem a igreja, as lojas, o calçadão, com árvores, sempre imagino, ou idealizo mais ou menos isso. Sempre imagino o calçadão, em seqüência já vem a igreja, por causa da praça. Eu vou uma vez por mês. Geralmente quando eu vou receber. Eu recebo em um banco, de onde eu retiro o dinheiro e deposito em outro, que eu trabalho, aí faço algumas coisas, compro alguma coisa, carrego o celular, pago minhas contas. Eu vou de moto. Às vezes é difícil receber em horário de almoço, nessa correria, Às vezes tenho que ir no sábado, sair antes de terminar a aula para fazer essas coisas. De casa no centro de moto, dá uns quinze minutos, mas por causa do trânsito, que tem que ficar parando. Eu falo vou ao centro, mas minha mãe fala que vai à cidade (Zumira).

A estudante também destaca o centro como local de reunião de todas as coisas de que necessitamos. Considera que nele reside por estar próxima do mesmo. Destaca como referenciais principais o calçadão, a igreja, a praça, as lojas, não destacando o fluxo de pessoas ou de automóveis, restringindo-se aos fixos. Não o frequenta mais que uma vez ao mês, em função de seu dia-a-dia ser bastante preenchido com as atividades de trabalho e de estudos. Tem fácil acesso a essa área pela proximidade em que se encontra e também possui veículo próprio, o que facilita seu deslocamento.

Normalmente no centro tem tudo. Às vezes falo que vou ao centro, às vezes falo que vou à cidade. Vou lá de acordo com as minhas necessidades O centro para mim é a Praça 9 de Julho. Eu não moro no centro, mas em uma área central, de fácil acesso (Eduardo).

O desempregado também o define como área onde tem de tudo. Consome em outras áreas como *shopping centers*, indo até ele quando se faz necessário. A proximidade e o fato de possuir veículo próprio facilita os seus deslocamentos, tendo uma boa acessibilidade para toda a cidade. Embora more em uma área bem localizada, refere-se a ir ao centro e à

cidade como sinônimos. Mais uma vez observamos a conotação que a palavra “centro” adquire. A Praça 9 de Julho é destacada como referencial dessa área central, onde se inicia o calçadão. O entrevistado não fez menção ao fluxo existente na área e aos demais referenciais, denotando uma visão bastante restrita.

Primeira imagem que vem quando penso em centro são das quatro avenidas, porque tradicionalmente se fala nas quatro avenidas. Ali é considerado o centro. Hoje nem tanto porque a cidade está se expandindo, o centro está se expandindo, mas eu considero centro até uma distância em que a pessoa pode se locomover a pé, sem grandes problemas. Da minha casa, até o centrinho da cidade até um banco, eu levaria de 8 a 10 minutos, em função disso me sinto incluído nesse centro.

Diante do que eu considero como centro, Prudente tem apenas um, o único. A imagem que tenho do centro é a da Praça 9 de Julho e a Catedral, como marcos. Raramente frequento o centro, não sei se é em função do fato de profissionalmente já ter frequentado tanto (quando você estiver aposentada você vai entender isso) e a gente chega nessa fase da vida, a gente se distancia de centro, de bancos, daqueles tumultos, é uma tendência natural procurar sossego. O trânsito de Prudente é terrível, difícil de estacionar, barulhento, não me atrai em absoluto (Senhor Lourival).

O idoso que reside em área próxima ao centro destaca, também, como outros entrevistados, o quadrilátero central, considerando que hoje ele está se expandindo. Dependendo da distância em relação a esse núcleo central, de onde se possa chegar até ele a pé, considera como centro. Diz que mora praticamente no centro, que é super rápido ir da sua casa até ele a pé. Na sua apreensão, Presidente Prudente só possui um centro, embora conheça as outras áreas onde há subcentros.

Como componentes do centro, são destacadas a Praça 9 de Julho e a catedral. O fato de não frequentá-lo constantemente é atribuído à idade que possui, sendo que nessa fase da vida procura mais sossego e mais tranquilidade, pois essa área oferece o oposto de tudo isso, como o problema para estacionar, o trânsito, o barulho, etc. Apesar de apontar os fixos, fala dos fluxos quando se refere aos problemas que lá se encontram.

Na Praça 9 de julho, em Presidente Prudente, há uma grande presença de idosos que permanecem ali constantemente e jogam baralho, conversam e passam horas por não terem uma outra ocupação, considerando esses momentos como de lazer.

Não é o caso dos três entrevistados idosos de nossa pesquisa. Os dois que possuem baixo poder aquisitivo fazem pequenos trabalhos informais para complementarem a renda e o que possui uma renda maior não vê essa área como atrativa para se estar. Para os três, é uma área de passagem e não de permanência. Já foi, nos tempos das bandas e dos coretos, para o idoso que possui baixo poder aquisitivo e reside próximo ao centro.

Quando penso em centro, penso no problema de ter que ir lá e não achar lugar para estacionar. Eu não gosto de ir no centro, se eu não precisar eu não vou, só vou em último caso. Se der para comprar no Hipermercado Carrefour, nem vou. O centro é muito movimentado (Manoel).

O portador de deficiência física que possui um veículo próprio adaptado para seu uso, não gosta de frequentar o centro devido aos problemas de estacionamento e ao fluxo de pessoas e de automóveis. Esse fato foi ressaltado também pelos dois outros portadores de deficiência física. Ele foi enfático em dizer que só vai ao centro, em último caso, se não houver outra opção. Para ele, não há atrativo nenhum, portanto, centro é sinônimo de dificuldade de locomoção. Não fez questão de retratar esta área ou de indicar algum outro referencial de como vê o centro, além do movimento de pessoas e automóveis. Nesse caso, é o único entrevistado que destaca somente o fluxo, o movimento e não faz menção alguma aos fixos.

As considerações sobre centro feitas pelas residentes em cidades vizinhas são:

Deixa eu ver, se me lembro da definição de centro. Eu utilizo uma terminologia. É uma expressão territorial onde estão concentrados as atividades de serviços e comércios e onde também se concentra um grande fluxo de pessoas, que consomem lá. O centro de Prudente eu frequento uma vez por mês, para compra objetos de uso pessoal e atendimento médico na Clínica Santa Catarina, na Marcondes. A imagem do centro que eu tenho é o calçadão (Rose).

Essa entrevistada que se desloca de Pirapozinho todos os dias para trabalhar em Presidente Prudente define o centro como expressão territorial onde estão concentradas as atividades de comércio e serviços, juntamente com um grande fluxo de pessoas que consomem na área. A frequência também não é tão grande e está voltada ao consumo de objetos de uso pessoal ou atendimento médico em uma clínica que não se encontra no centro, mas nas suas imediações. O calçadão é a síntese do centro para ela. Consome a maior parte dos bens de que necessita na sua cidade de origem, e somente o que não é encontrado lá é consumido em Presidente Prudente.

É um lugar onde está concentrado o maior número de pessoas, o comércio, bancos. O centro de Álvares Machado é bem mais calmo, vazio, o de Prudente tem mais pessoas, mais movimento. A imagem que eu tenho do centro é de comércio, muito comércio, prédios, muitas pessoas, mas em Machado não tem prédio e seria mais vazio, com pouco comércio. No centro de Prudente eu vou umas duas vezes por mês, para passar no Centro de Integração Empresa Escola, para passar na loja do meu tio, para andar a toa (Celina).

A estudante reside em Álvares Machado e se desloca todos os dias para Presidente Prudente para ir à universidade. Faz a comparação entre o centro da cidade pequena com o

de Presidente Prudente, destacando as diferenças em relação ao número de pessoas e à diversidade de comércios e prestação de serviços. A frequência ao centro de Presidente Prudente é pequena, apesar do deslocamento diário, o que se explica pelo fato de consumir bens mais na sua cidade de origem do que onde estuda. Apesar da diferenciação, o centro não é o local prioritário para o seu consumo de bens e serviços. Os fixos e fluxos são destacados na composição da visão de centro da mesma.

É onde fica a maioria dos estabelecimentos, comercial, bancário, onde as pessoas têm lazer, e consegue nesse lugar fazer tudo. O centro de Prudente eu frequento uma vez por mês mais ou menos, quando preciso comprar alguma coisa (Marta).

Para essa senhora que consome em Presidente Prudente, o centro reúne o comércio, serviços e também o lazer, item pouco destacado pelos outros entrevistados. A frequência é a mesma das duas outras residentes em cidades vizinhas e assim como elas o consumo prioritário se dá na cidade de origem.

De maneira geral, os entrevistados nas suas diferentes apreensões sobre centro destacaram os fixos, compostos por lojas, pelas agências bancárias, pela igreja da catedral, pela Praça 9 de julho onde se encontra a fonte luminosa e o calçadão, onde há o maior fluxo de pedestres. No que diz respeito ao fluxo, ele foi mencionado quando se falou de movimento de pessoas, da circulação de veículos e do trânsito congestionado. Falou-se também (dois dos entrevistados, um de uma área distante do centro e o outro de uma área próxima) de como era o centro antigamente, das bandas que lá se apresentavam, do encontro das pessoas como ponto positivo, como atrativo, que hoje não existe mais.

Os portadores de deficiência física, em função das dificuldades que encontram para se deslocarem pelo espaço urbano, não vêem o centro como área atrativa para frequentarem, indo somente quando é imprescindível.

Os idosos também não o frequentam constantemente, um por não vê-lo como atrativo e os outros dois só vão quando se faz necessário adquirir algum bem.

As donas-de-casa que residem distante do centro e a que reside próximo a ele, dificilmente o frequentam. A primeira por se encontrar muito distante e ter que realizar o deslocamento a pé, além de não ter recursos para consumir bens, embora lhe agrade estar ali, pois é tudo muito bonito e cheio de gente. A segunda, apesar de morar nas imediações, só o vê como área de consumo de bens e, pelo fato de não possuir poder aquisitivo para isso, não o frequenta. Já a dona-de-casa que possui alto poder aquisitivo diz gostar da área central, embora frequente mais os *shopping centers* da cidade.

As mulheres trabalhadoras também não o freqüentam assiduamente. A que reside distante do centro diz que só vai para consumir aquilo que não encontra nas imediações de sua casa, se não fosse por isso, não iria. Mesmo passando pelo centro todos os dias, a que reside próximo a ele somente consome uma vez por mês nessa área, aquilo que não encontra no seu bairro. O centro também não é o local principal de consumo da mulher trabalhadora que reside no loteamento fechado, que também freqüenta os *shopping centers* e considera que não reside na cidade por se encontrar afastada dela.

Com relação aos desempregados, o que reside distante do centro desloca-se para essa área para pagamentos de contas e compras de vestuário, sendo que os demais itens são adquiridos no bairro próximo à sua residência. A desempregada que reside próximo ao centro freqüenta-o mais assiduamente, podendo deslocar-se a pé, e ir e vir sem grandes obstáculos. O desempregado que reside no loteamento fechado e possui veículo próprio tem fácil acesso a essa área e assim como as outras duas residentes em loteamentos, freqüenta os *shopping centers* em detrimento da área central.

No que diz respeito aos estudantes, a que mora na periferia pobre ressalta que só vai ao centro por alguma necessidade, para comprar algo que não encontre na área onde reside e que, em momento algum, associa ir ao centro à diversão. Ou seja, não tem como ir a essa área constantemente por ter que pagar transporte coletivo para deslocar-se e, quando vai, tem que ser por um motivo necessário. O estudante que reside próximo à área central passa pelo centro todos os dias, mas não para consumir bens e serviços sempre, sendo que na maioria das vezes os encontra em sua área de residência. Já a estudante que reside próximo à área central e que possui veículo próprio não pode freqüentá-la constantemente por ter um dia-a-dia bastante preenchido, mas é uma área considerada por ela como local onde se pode encontrar tudo que é necessário.

As residentes em cidades vizinhas não freqüentam a área central sempre, pois o consumo de bens e serviços ocorre nas cidades de origem das mesmas.

Prevalece a visão de centro como a de consumo de bens, de realização de serviços, estando em segundo plano o convívio, o contato entre as pessoas que para ali se deslocam. Os de menor poder aquisitivo o vêem como área para realizar esse tipo de consumo, mesmo que não possam efetivá-lo, mas idealizam a área como bonita, como de diversão, já que residem em áreas desprovidas de infra-estrutura. Para muitos, ir ao centro, quando se pode, é lazer (ver lojas, ver pessoas, ver a praça, a igreja, mesmo que não se possa comprar alguma mercadoria).

As diferenças nas apreensões de centro entre os entrevistados, sintetizadas ao final desse item de acordo com os tipos sociais, precisam ser compreendidas para além dessa tipologia, levando-se em conta o poder aquisitivo diferenciado e o meio de deslocamento, os quais influenciam o uso e a apropriação dos espaços da cidade pelos cidadãos, bem como a concepção e a leitura que cada um deles fará.

Temos que considerar que a leitura que se faz do centro está relacionada com a vivência de cada um, com as atividades desempenhadas a partir das condições em que vivem e de suas carências. É preciso considerar o contexto de vida, as privações, a falta de equipamentos nas áreas nas quais residem, a falta de atenção do poder público e o alto custo do transporte coletivo, por meio do qual a maioria se desloca, quando podem custeá-lo.

A que distância eles se encontram do centro? Como se deslocam para essa área? Onde conseguem consumir bens e serviços necessários à sua subsistência? Quais são as atividades do cotidiano de cada um? Quais são os espaços percorridos, os que conhecem, os que vivenciam e de quais deles se apropriam? Eles conhecem a cidade? Têm noção de suas partes e de seu todo? Quais são os símbolos que retêm de tudo que visualizam? Essa gama de questões estará sempre embutida na apreensão sobre espaço urbano e cidade, ou seja, é a partir de suas realidades e da vivência que as imagens, os símbolos e as visões são elaboradas e reelaboradas constantemente.

Nesse sentido, destacamos a seguir a diferenciação socioespacial, analisando os entrevistados das áreas próximas ao centro e sem veículo próprio, apresentando dados sobre a residência e sobre o bairro, para que possamos observar as condições de vida desses moradores.

#### **4.3- Diferenciação socioespacial: os entrevistados das áreas próximas ao centro e sem veículo próprio**

Após expormos a forma como os entrevistados apreendem o centro de Presidente Prudente, analisaremos os que se encontram na situação de diferenciação socioespacial. Consideramos, para esse grupo, os residentes próximos à área central e sem veículo próprio, pois estes possuem uma melhor acessibilidade se comparados aos moradores da periferia pobre, em razão da sua proximidade espacial.

Quadro 6- Características socioeconômicas dos entrevistados – Áreas próximas ao centro

Entrevistado (a)	Mulher trabalhadora	Dona-de-casa	Estudante	Desempregada	Idoso	Portador de deficiência física
Características socioeconômicas						
Sexo	Feminino	Feminino	Masculino	Feminino	Masculino	Masculino
Idade	57	24	27	43	73	42
Estado Civil	Casada	Casada	Solteiro	Casada	Casado	Solteiro
Escolaridade	3º Grau	5ª série incompleta	3º Grau (cursando)	3º Grau (cursando)	3ª série ensino básico	2º Grau
Profissão	Professora de Educação Básica	-	Secretário de Escola	Secretária	Aposentado	Artista plástico
Número de filhos	3	3	1	1	5	-
Número de dependentes	2	3	1	1	3	-
Renda Salarial	R\$ 1200,00	Sem renda	R\$ 350,00	Sem renda	R\$ 240,00	R\$ 240,00
Renda Salarial Familiar	R\$ 1900,00	R\$ 537,00	R\$ 700,00	R\$ 1000,00	R\$ 240,00	R\$ 700,00

Fonte: Entrevistas/2004

Esses entrevistados possuem uma renda familiar maior que a dos que residem na periferia pobre, além de uma maior escolaridade. Três deles concluíram ou estão cursando o terceiro grau. As profissões são mais qualificadas em relação aos entrevistados menos favorecidos, que residem mais distante do centro, e o número de dependentes é menor.

A dona-de-casa e o idoso são os que possuem menor renda salarial, com baixa escolaridade, sem qualificação profissional e com um maior número de dependentes. Ambos residem em uma área bem localizada em relação à central. Consideram que moram próximo ao que se denomina centro, mas também se utilizam da expressão “ir à cidade” quando se deslocam para esse espaço, considerando que a área em que moram não é cidade. Ou seja, a proximidade espacial existe, é considerada, mas a falta das condições urbanas na área de residência dos mesmos faz com que eles se sintam fora da cidade.

**Quadro 7- Características das residências dos entrevistados – Áreas próximas ao centro**

Entrevistado (a)	Mulher trabalhadora	Dona-de-casa	Estudante	Desempregado	Idoso	Portador de deficiência física
Características da residência e equipamentos						
Moradia	Alugada	Própria	Própria	Cedida	Própria	Alugada
Tempo de residência	3 anos	3 anos	5 anos	29 anos	21 anos	4 anos
Residência anterior	Jardim Paulista	Parque Furquim	Jardim Paulista	Outra cidade	Monte Alto	Outra cidade
Motivo da mudança	Casa de Aluguel	Compra do terreno	Comprou a Casa	Por ser cedida	Ganhou o Terreno	Casa de Aluguel
Numero de cômodos	5	3	5	7	4	5
Número de banheiros	1	1	1	1	1	1
Número de residentes	3	5	4	5	4	6
Geladeira	1	1	1	2	1	1
Freezer	-	-	1	-	-	-
Equipamento de som	1	1	5	2	1	3
Televisor	1	1	4	4	1	2
Telefone fixo	1	-	1	1	1	1
Telefone celular	-	-	1	-	-	-
Computador	-	-	-	-	-	-
Video	1	-	1	1	-	-
DVD	-	-	-	-	-	-
Ar condicionado	-	-	-	-	-	-
Ventilador	2 portáteis	1 de teto 1 portátil	2 de teto e 4 portáteis	2 de teto e 2 portáteis	-	2 portáteis
Piscina	-	-	-	-	-	-
Veículo automotor	-	1 motocicleta	1 carro	1 carro	-	-
Bicicleta	1	-	1	-	1	-

Fonte: Entrevistas/2004

No geral, o número de cômodos existentes nas casas é maior comparativamente às residências dos entrevistados da periferia pobre. Com relação aos equipamentos, há algumas diferenças como, por exemplo, a linha telefônica fixa que, nesse caso, só um entrevistado não possui, o que já não acontece com aqueles das áreas mais afastadas. O computador é um bem que não está presente nestas e naquelas residências, assim como aparelho de DVD, ar condicionado e piscina. Somente um desses entrevistados não possui ventilador e alguns, além do portátil, possuem o de teto, sendo esse último inexistente nas residências dos entrevistados da periferia pobre.

Nesse “grupo” três deles têm veículo próprio na casa, que não é utilizado pelo entrevistado, por ser de outro membro da família.



Quadro 8- Considerações sobre a área de residência e locais de obtenção de bens – Áreas próximas ao centro

Entrevistado (a)	Mulher Trabalhadora	Dona-de-casa	Estudante	Desempregada	Idoso	Portador de deficiência física
Obtenção de bens/serviços e atividades						
Bairro de Moradia	Vila Santa Teresa	Parque Furquim	Jardim Paulista	Vila Iolanda	Itapura I	Vila Malaman
Local de trabalho	Jardim Itatiaia	Em casa	Jardim Itatiaia	Sem trabalho	Bairros	Em casa
Meio de Deslocamento	Transporte coletivo	A pé	Transporte coletivo	A pé	A pé	Transporte público
Escola	Tem próximo da residência	Tem próximo da residência	Tem próximo da residência	Tem próximo da residência	Não tem no bairro	Tem próximo da residência
Creche	Tem próximo da residência	Tem próximo da residência	Tem próximo da residência	Tem próximo da residência	Não tem no bairro	Não tem no bairro
Posto Saúde	Tem próximo da residência	Vila Marcondes	Tem próximo da residência	Tem próximo da residência	Não tem no bairro	Não tem no bairro
Área de lazer no Bairro	Tem próximo da residência	Sesi (não freqüente)	Tem nas proximidades	Tem próximo da residência	Não tem no bairro	Parque do Povo
Coleta de lixo	Diária	3x por semana	3x por semana	Diária	3x por semana	3x por semana
Considerações sobre a Infra-Estrutura	Muito barulho	Falta asfaltar todas as ruas	Arborização razoável	Nada para reclamar	Barulho	Nada para reclamar
Avaliação da área em que reside	Área bem localizada, bem cuidada	Falta Posto de Saúde, loja de roupas e Posto Policial	Facilidade de acesso a todos equipamentos	Facilidade de acesso a tudo	É a mesma coisa que morar lá centro da cidade	Área sossegada, bem localizada, vizinhos bons e perto de tudo

Fonte: Entrevistas/2004

Os entrevistados dessas áreas próximas ao centro consideram que possuem fácil acesso aos meios de consumo coletivo, em função da localização de suas residências, o que possibilita a realização de deslocamentos a pé para diversas outras áreas da cidade.

Estão satisfeitos e bem atendidos com a oferta de equipamentos nas proximidades de suas moradias ou na área central, à qual estão bem integrados espacialmente. O poder aquisitivo de baixo a médio e a ausência de veículo próprio são compensados pela sua situação espacial, o que lhes facilita a apropriação do espaço urbano.

Quadro 9- Uso do espaço urbano pelos entrevistados – Áreas próximas ao centro

Entrevistado (a)	Mulher trabalhadora	Dona-de-casa	Estudante	Desempregado	Idoso	Portador de deficiência física
Uso do espaço urbano						
Onde Compra Alimentos	Nagai Bairro	Centro e Bairro	Nagai	Próximo ao Bairro	Centro	Pastorinho, Muffato, Carrefour e Bairro
Artigos Pessoais	Centro	Centro	Centro	Centro	Centro	Centro
Pagamento de Contas	Prudenshopping	Próximo da residência	Centro	Centro	Centro	Centro
Freqüente Áreas de lazer	Às vezes (Prudenshopping)	Não freqüente	Jardim Bongiovani Casa de amigos	Não freqüente	Não freqüente	Não freqüente
Freqüente Cinema	Às vezes (Prudenshopping)	Não freqüente	Às vezes (Prudenshopping)	Não freqüente	Não freqüente	Não freqüente
Freqüente Igreja	Santo Antônio (no Bairro)	Não freqüente	Não freqüente	Nossa Senhora de Fátima	Não freqüente	Às vezes Jardim das Rosas
Prática de esportes ou atividade física	Caminhada	Não pratica	Skate	Não pratica	Caminhada	Basquete (UNESP)

Fonte: Entrevistas/2004

Pela proximidade com o centro, realizam seus consumos de alimentos, artigos pessoais e pagamento de contas nesta área, podendo se deslocar até ela a pé. A frequência à áreas de lazer não é diferente do quadro observado, comparativamente, na periferia pobre. O estudante de 27 anos é quem mais usufrui do lazer e os demais ressaltam não ter interesse em se deslocarem para áreas de lazer, realizando atividades junto à família e sempre nas suas residências. A frequência à igreja é menos constante que a dos moradores da periferia, que até se deslocam para área central para realizar essa atividade.

O que diferencia esse grupo daquele é, com certeza, a situação espacial, que implica em maiores possibilidades de deslocamentos e, por conseguinte, de uso e apropriação do espaço urbano, facilitando-lhes o dia-a-dia deles e dificultando o daqueles que moram na periferia, já que o poder aquisitivo não é o grande diferenciador entre os dois grupos.

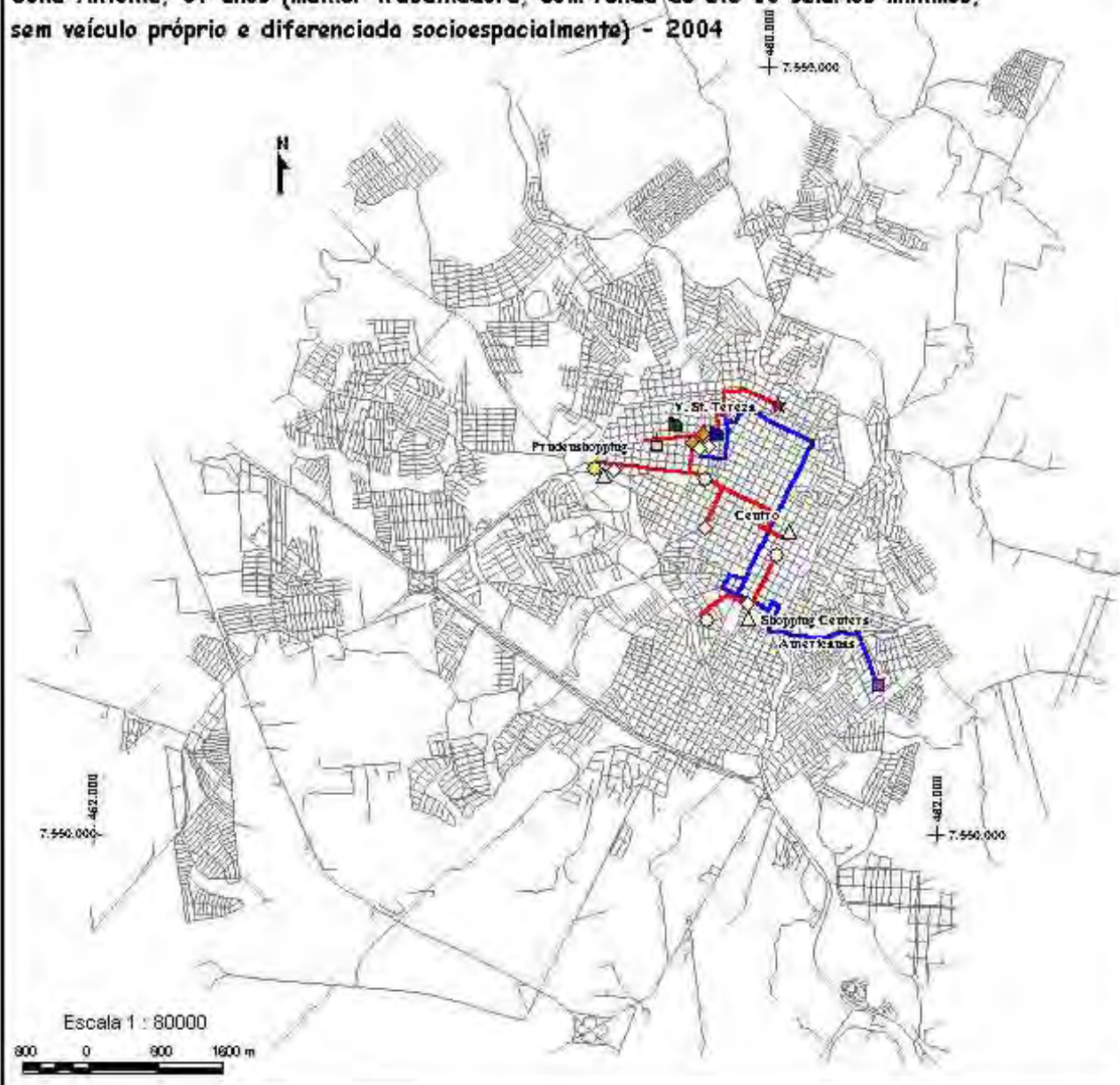
Seguem a seguir os mapas dos entrevistados.

**MAPA 8**

**PRESIDENTE PRUDENTE - SP**

Uso do espaço urbano por:

Dona Antônio, 57 anos (mulher trabalhadora, com renda de até 05 salários mínimos, sem veículo próprio e diferenciada socioespacialmente) - 2004



**Legenda:**  
Espaços frequentados

FREQÜÊNCIA	ATIVIDADES	Trabalho	Consumo de bens não duráveis	Consumo de bens semi-duráveis e duráveis	Serviços	Lazer/Atividades esportivas	Igreja
+ de 1 vez ao dia		□	◇	△	○	☆	⊕
1 vez ao dia		■	◇	△	○	☆	⊕
+ de 1 vez por semana		□	◇	△	○	★	⊕
Ao menos 1 vez por semana		□	◆	△	○	☆	⊕
+ de 1 vez por mês		□	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por mês		□	◇	△	●	☆	⊕
Às vezes		□	◇	△	○	☆	⊕
Residência atual		🏠					
Residência anterior		🏠					

Obs: Figuras não coloridas - sem ocorrência

**Trajetos**

- a pé
- de ônibus

Sistema de Projeção: UTM  
 Datum Horizontal: Vértice unesp (USP-IBGE)  
 Datum Vertical: RN 1585H e RN 1527E (IBGE)  
 Elipsóide: Hayford - Córrego Alegre.

Org. Sílvia Regina Pereira  
 Financiamento: FAPESP  
 Fonte: Entrevista - 2004  
 Mapa Base - Grupo "Sistema de Informação e Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas - SIMESP" - FCT/UNESP - 2002  
 Layout: Rose Maria do Nascimento

Escala 1 : 80000

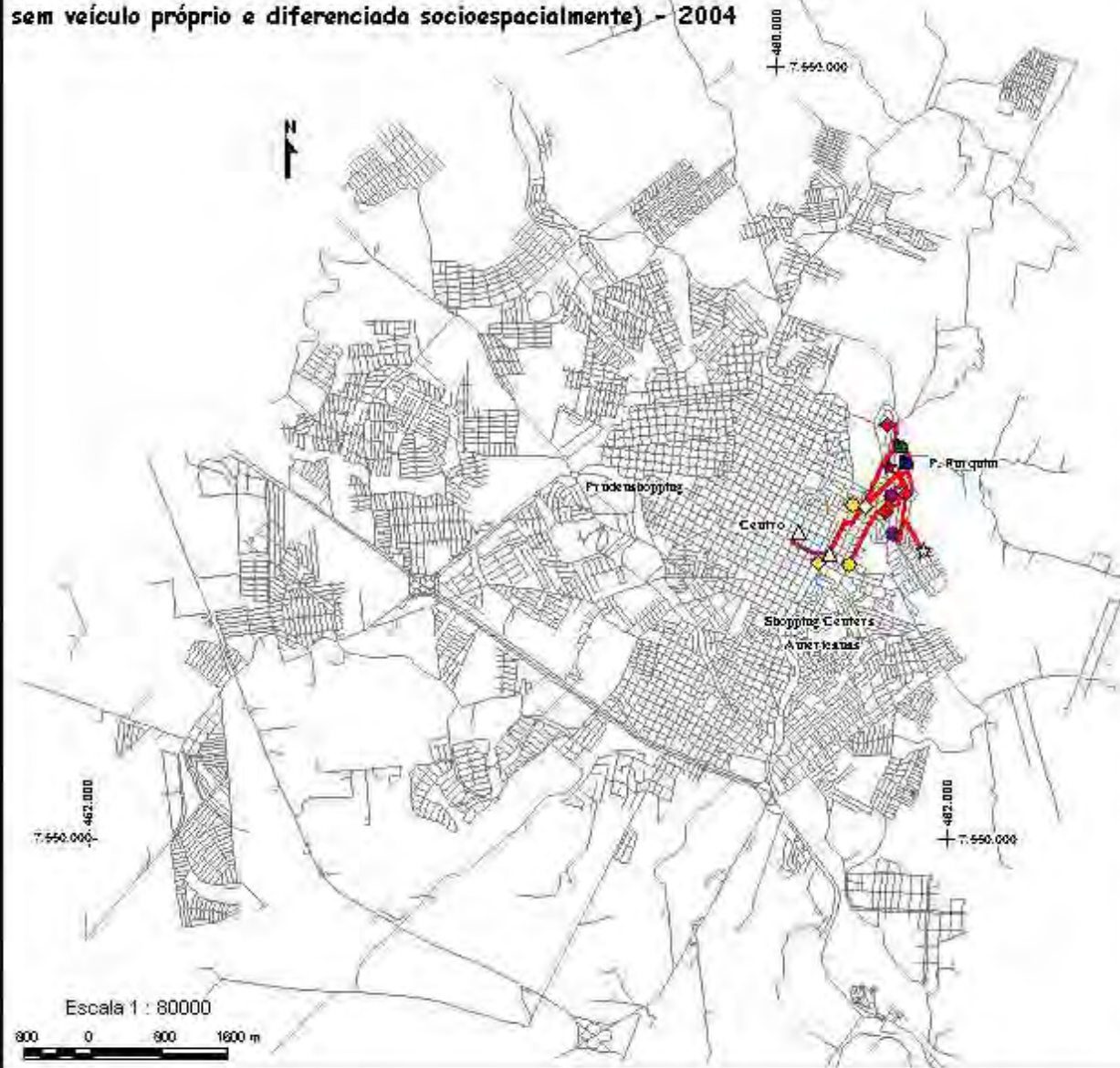


**MAPA 9**

**PRESIDENTE PRUDENTE - SP**

Uso do espaço urbano por:

Vilma, 24 anos (dona-de-casa, com renda de até 05 salários mínimos, sem veículo próprio e diferenciada socioespacialmente) - 2004



**Legenda:**  
Espaços frequentados

FREQUÊNCIA	ATIVIDADES					
	Trabalho	Consumo de bens não duráveis	Consumo de bens semi-duráveis e duráveis	Serviços	Lazer/Atividades esportivas	Igreja
+ de 1 vez ao dia	□	◇	△	●	★	⊕
1 vez ao dia	□	◇	△	○	☆	⊕
+ de 1 vez por semana	□	◆	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por semana	□	◇	△	○	☆	⊕
+ de 1 vez por mês	□	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por mês	□	◇	△	○	☆	⊕
Às vezes	□	◇	△	○	☆	⊕
Residência atual	■		■		■	
Residência anterior	■		■		■	

Obs: Figuras não coloridas - sem ocorrência

**Trajetos**

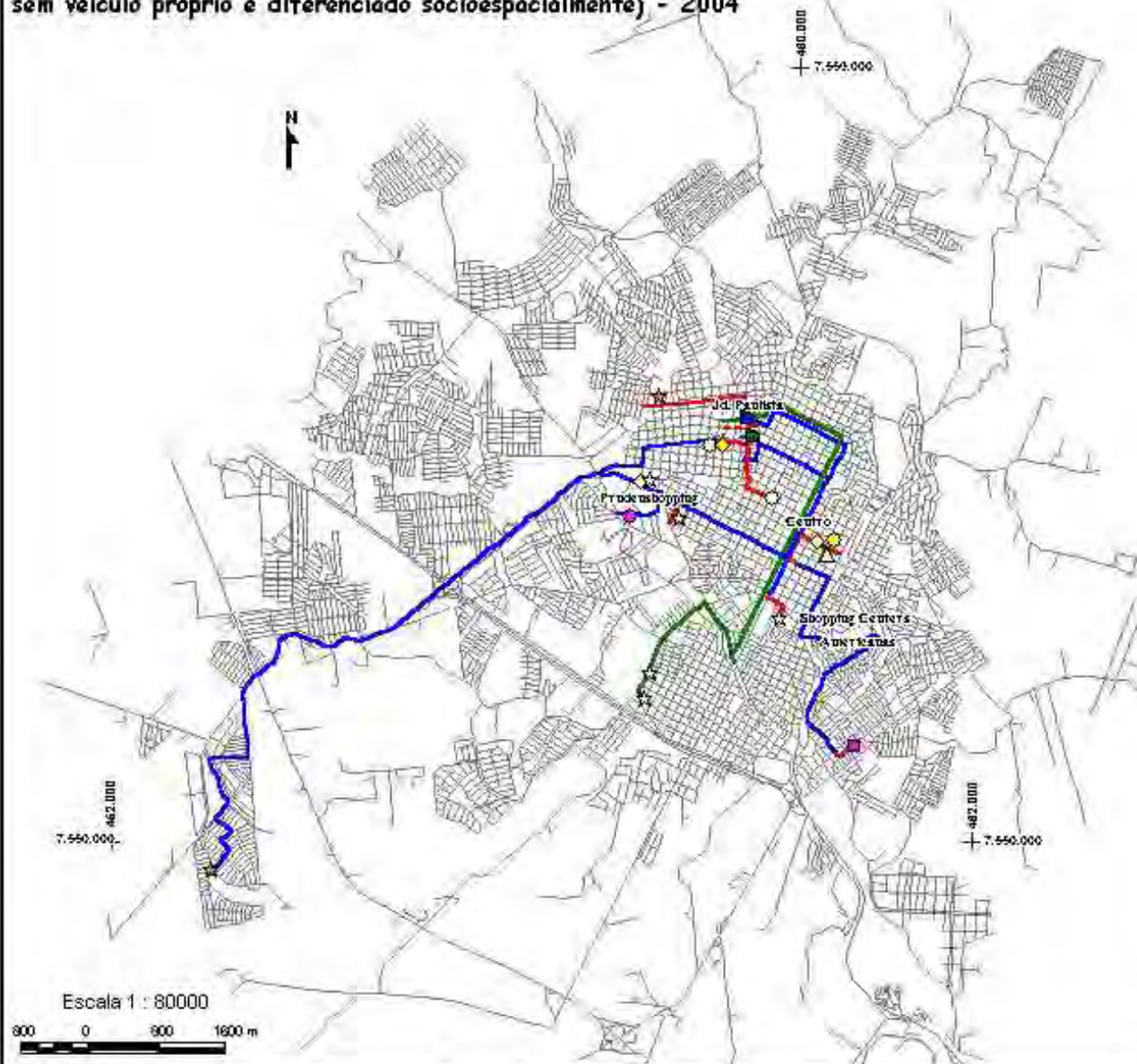
— a pé

Sistema de Projeção: UTM  
Datum Horizontal: Vértice unesp (USP-IBGE)  
Datum Vertical: RN 1585H e RN 1527E (IBGE)  
Elipsóide: Hayford - Córrego Alegre

Org. Silvia Regina Pereira  
Financiamento: FAPESP  
Fonte: Entrevista - 2004  
Mapa Base - Grupo "Sistema de Informação e Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas - SIMESPP" - FCT/UNESP - 2002  
Layout: Rose Maria do Nascimento

**MAPA 10**  
**PRESIDENTE PRUDENTE - SP**

Uso do espaço urbano por:  
 Márcio, 27 anos (estudante, com renda de até 05 salários mínimos,  
 sem veículo próprio e diferenciado socioespacialmente) - 2004



**Legenda:**  
**Espaços frequentados**

FREQUÊNCIA	ATIVIDADES	Trabalho	Consumo de bens não duráveis	Consumo de bens semi-duráveis e duráveis	Serviços	Lazer/Atividades esportivas	Igreja
+ de 1 vez ao dia		□	◇	△	○	☆	⊕
1 vez ao dia		■	◇	△	●	☆	⊕
+ de 1 vez por semana		□	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por semana		□	◇	△	○	★	⊕
+ de 1 vez por mês		□	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por mês		□	◆	△	●	☆	⊕
Às vezes		□	◇	△	○	☆	⊕
Residência atual		🏠					🏠
Residência anterior							🏠

Obs: Figuras não coloridas - sem ocorrência

**Trajetos**

- de ônibus
- a pé
- - - a pé (trajeto realizado por familiares do entrevistado)
- de veículo (trajeto realizado em veículo de amigo)

Sistema de Projeção: UTM  
 Datum Horizontal: Vértice unesp (USP-IBGE)  
 Datum Vertical: RN 1585H e RN 1527E (IBGE)  
 Elipsóide: Hayford - Córrego Alegre.

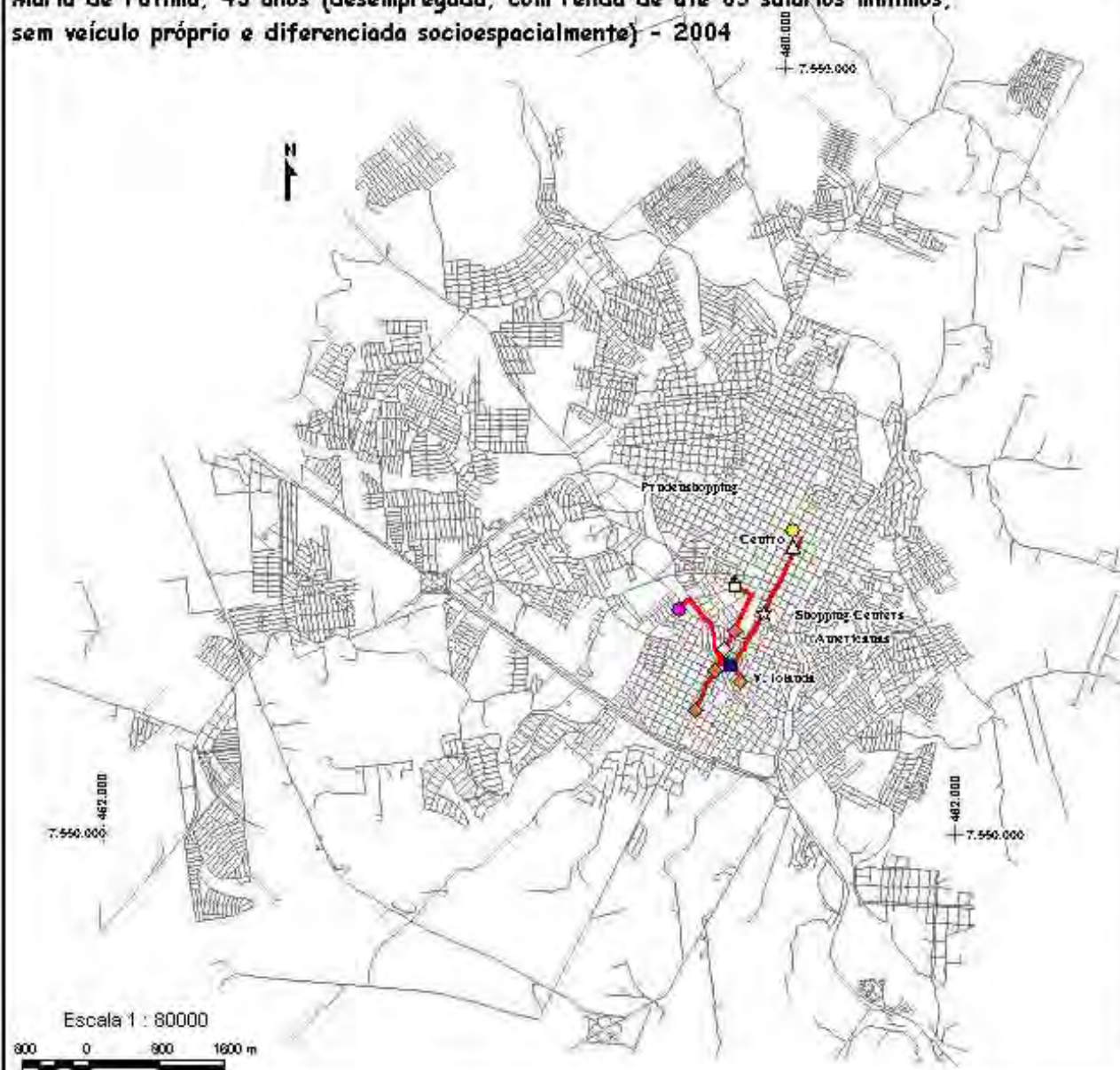
Org. Sílvia Regina Pereira  
 Financiamento: FAPESP  
 Fonte: Entrevista - 2004  
 Mapa Base - Grupo "Sistema de Informação e Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas - SIMESPP" - FCT/UNESP - 2002  
 Layout: Rose Maria do Nascimento

**MAPA 11**

**PRESIDENTE PRUDENTE - SP**

Uso do espaço urbano por:

Maria de Fátima, 43 anos (desempregada, com renda de até 05 salários mínimos, sem veículo próprio e diferenciada socioespacialmente) - 2004



**Legenda:**  
Espaços frequentados

FREQUÊNCIA	ATIVIDADES	Trabalho	Consumo de bens não duráveis	Consumo de bens semi-duráveis e duráveis	Serviços	Lazer/Atividades esportivas	Igreja
+ de 1 vez ao dia		□	◇	△	○	☆	⊕
1 vez ao dia		□	◇	△	●	☆	⊕
+ de 1 vez por semana		□	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por semana		□	◆	△	○	☆	⊕
+ de 1 vez por mês		□	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por mês		□	◇	△	●	☆	⊕
Às vezes		□	◇	△	○	☆	⊕

Residência atual

Obs: Figuras não coloridas - sem ocorrência

**Trajetos**  
— a pé

Sistema de Projeção: UTM  
Datum Horizontal: Vértice unesp (USP-IBGE)  
Datum Vertical: RN 1585H e RN 1527E (IBGE)  
Elipsóide: Hayford - Córrego Alegre.

Org. Silvia Regina Pereira  
Financiamento: FAPESP  
Fonte: Entrevista - 2004  
Mapa Base - Grupo "Sistema de Informação e Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas - SIMESP" - FCT/UNESP - 2002  
Layout: Rose Maria do Nascimento

Escala 1 : 80000

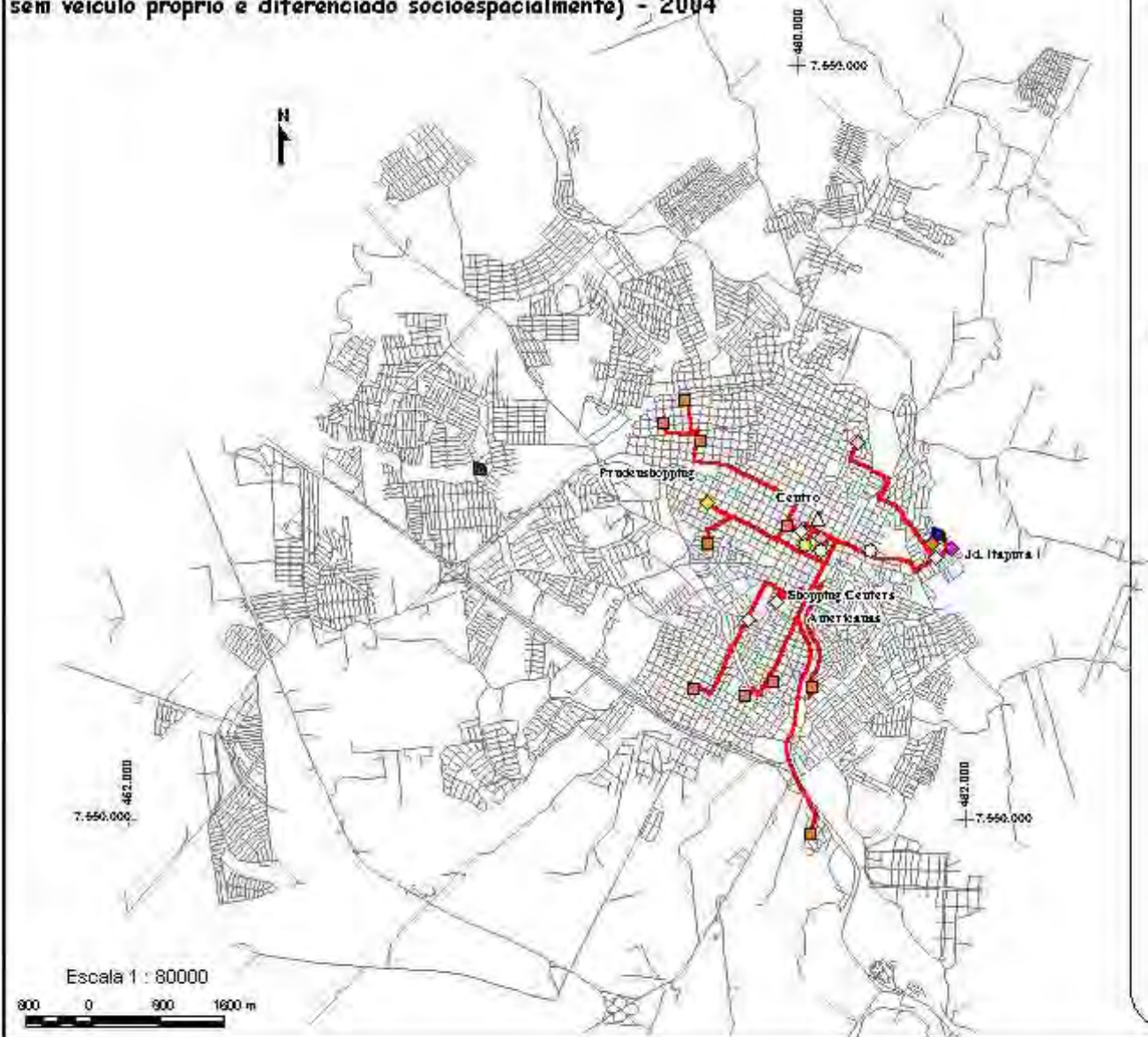
0 900 1800 m

**MAPA 12**

**PRESIDENTE PRUDENTE - SP**

Uso do espaço urbano por:

Senhor Afonso, 73 anos (idoso, com renda de até 05 salários mínimos, sem veículo próprio e diferenciado socioespacialmente) - 2004



**Legenda:**  
Espaços frequentados

FREQUÊNCIA	ATIVIDADES	Trabalho	Consumo de bens não duráveis	Consumo de bens semi-duráveis e duráveis	Serviços	Lazer/Atividades esportivas	Igreja
+ de 1 vez ao dia		□	◇	△	○	☆	⊕
1 vez ao dia		□	◆	△	○	☆	⊕
+ de 1 vez por semana		□	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por semana		■	◆	△	○	☆	⊕
+ de 1 vez por mês		□	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por mês		□	◆	△	●	☆	⊕
Às vezes		□	◇	△	○	☆	⊕
Residência atual		🏠					🏠
Residência anterior							🏠

Obs: Figuras não coloridas - sem ocorrência

**Trajetos**  
— a pé

Sistema de Projeção: UTM  
Datum Horizontal: Vértice unesp (USP-IBGE)  
Datum Vertical: RN 1585H e RN 1527E (IBGE)  
Elipsóide: Hayford - Córrego Alegre.

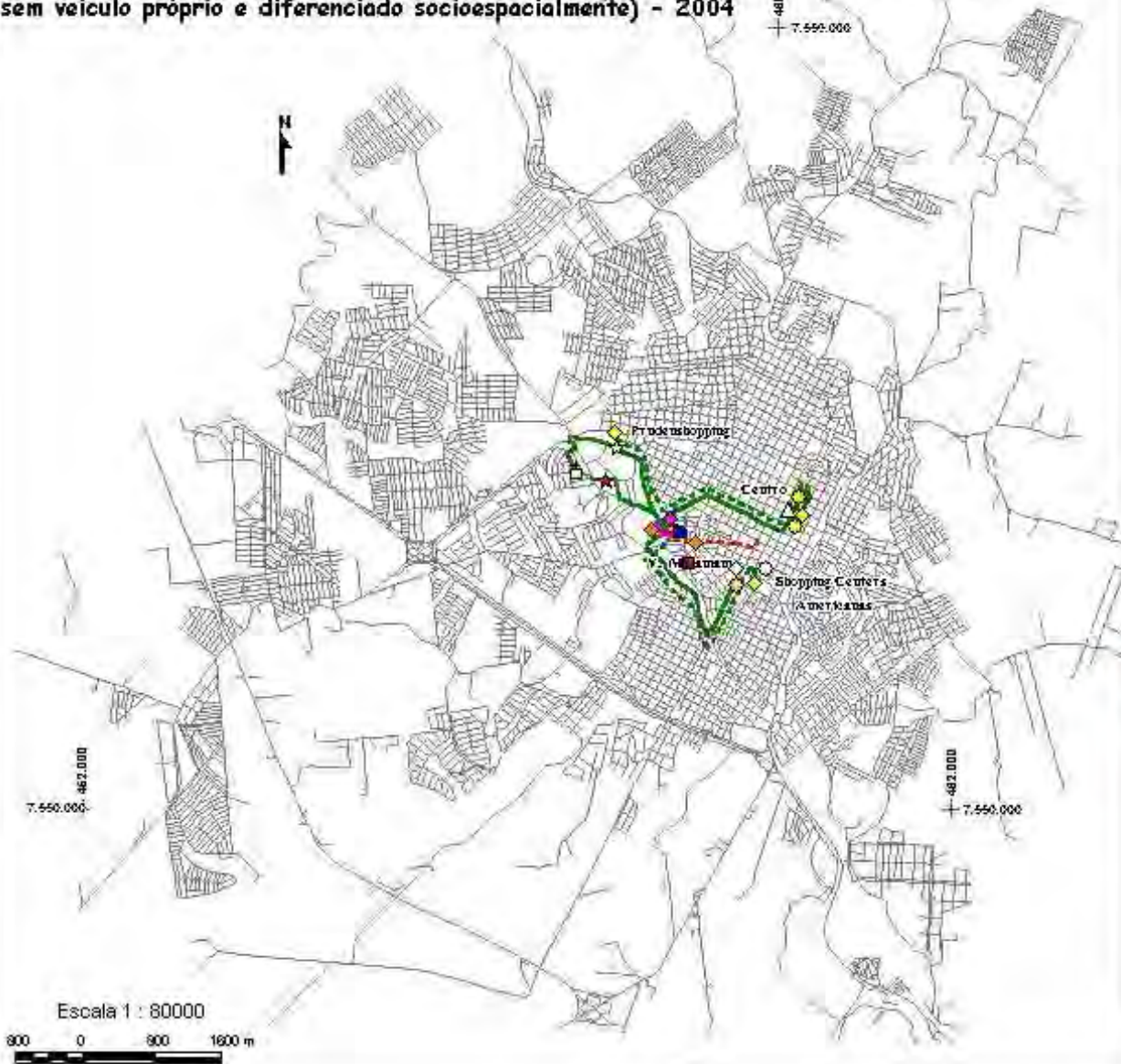
Org. Silvia Regina Pereira  
Financiamento: FAPESP  
Fonte: Entrevista - 2004  
Mapa Base - Grupo "Sistema de Informação e Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas - SIMESP" - FCT/UNESP - 2002  
Layout: Rose Maria do Nascimento

**MAPA 13**

**PRESIDENTE PRUDENTE - SP**

Uso do espaço urbano por:

Paulo, 42 anos (portador de deficiência física, com renda de até 05 salários mínimos, sem veículo próprio e diferenciado socioespacialmente) - 2004



**Legenda:**  
Espaços frequentados

FREQUÊNCIA	ATIVIDADES	Trabalho	Consumo de bens não duráveis	Consumo de bens semi-duráveis e duráveis	Serviços	Lazer/Atividades esportivas	Igreja
+ de 1 vez ao dia		■	◇	△	○	☆	⊕
1 vez ao dia		□	◆	▲	◯	☆	⊕
+ de 1 vez por semana		□	◇	△	○	★	⊕
Ao menos 1 vez por semana		□	◇	△	○	☆	⊕
+ de 1 vez por mês		□	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por mês		□	◇	△	○	☆	⊕
Às vezes		□	◇	△	○	☆	⊕
	Residência atual	🏠					

Obs: Figuras não coloridas - sem ocorrência

**Trajetos**

- de veículo (em veículo de amigo ou em transporte público municipal)
- de cadeira de rodas (acompanhado por familiares)
- - - a pé (trajeto realizado pela irmã do entrevistado)
- - - de veículo próprio (trajeto realizado pela irmã do entrevistado)

Sistema de Projeção: UTM  
Datum Horizontal: Vértice unesp (USP-IBGE)  
Datum Vertical: RN 1585H e RN 1527E (IBGE)  
Elipsóide: Hayford - Córrego Megre.

Org. Sílvia Regina Pereira  
Financiamento: FAPESP  
Fonte: Entrevista - 2004  
Mapa Base - Grupo "Sistema de Informação e Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas - SIMESP" - FCT/UNESP - 2002  
Layout: Rose Maria do Nascimento



A observação dos mapas em que estão representados os espaços de uso e apropriação dos entrevistados, residentes nas áreas próximas ao centro e sem veículo próprio, nos permite considerá-los como diferenciados socioespacialmente, já que a segregação socioespacial não se expressa.

- A mulher trabalhadora Dona Antônia morava nas imediações de sua atual residência, e nos disse que a escolha dessa área, em detrimento de outras, deve-se ao fato de estar próxima ao centro. Desloca-se diariamente para trabalhar na Zona Leste, uma área distante do seu local de moradia, por meio de transporte coletivo, utilizando dois ônibus para ir e dois para voltar, e nesses horários em que os utiliza, não há grande fluxo de passageiros nas linhas, que funcionam num intervalo de, no máximo, vinte minutos, ou seja, a entrevistada tem seu deslocamento facilitado. Seu consumo de bens não duráveis ocorre uma vez por semana e se dá nas imediações de sua casa, já que é uma área da cidade dotada de equipamentos comerciais, não necessitando, por isso, deslocar-se para outras, como o centro e os *shopping centers*, que são utilizados para aquisição de bens semiduráveis e duráveis, algumas vezes. Um dos *shopping centers* é utilizado também de vez em quando como opção de lazer, que é complementado com caminhadas nas imediações do Ginásio Municipal de Esportes, no Jardim Aviação, próximo de seu bairro. Não consideramos essa entrevistada como segregada, por residir em uma área que favorece a sua acessibilidade, além de possuir um poder econômico mais elevado que os demais desse grupo. Suas práticas espaciais demonstram uso e apropriação bem diversificados dos espaços da cidade.

Pela análise do Mapa 8 vemos que a linha vermelha destaca o trajeto a pé nas imediações do bairro, na ida para a área central e para os *shopping centers*, com pouca frequência e entre os locais de parada do transporte coletivo e onde vai consumir determinados bens e ou serviços que não existem na sua área de residência. A linha azul refere-se aos deslocamentos entre a residência e o local de trabalho, diariamente, assim como ocorre com os trabalhadores da periferia pobre, mas as diferenças em relação a esses se dá quando consideramos a proximidade espacial em que ela se encontra e o seu poder aquisitivo um pouco maior, possibilitando uma melhor integração à cidade, bem como o desenvolvimento de outras atividades, o que leva ao reconhecimento de outros espaços do urbano. Ocorre então, em função da situação socioespacial da entrevistada, sua integração aos espaços da cidade, contrariamente aos entrevistados da periferia pobre, que se encontram segregados.

- A dona-de-casa Vilma tem uma vida extremamente limitada à área em que reside. Observa-se, no mapa, que os símbolos representativos das áreas que frequenta estão praticamente sobrepostos. Nas imediações de onde mora, realiza o consumo semanal de bens não duráveis, leva seus filhos para a escola e creche diariamente. Uma vez por mês desloca-se até a Vila Marcondes para atendimento médico de rotina e vai até o centro para efetuar pagamentos de contas e realizar consumo de bens não duráveis (uma vez por mês faz uma compra de alimentos na área central), de bens semiduráveis e duráveis. Sua residência encontra-se próxima ao centro, para onde se desloca a pé, uma vez por mês, sendo esta a distância máxima até onde se desloca. Não frequenta muitas áreas da cidade e não tem referências de alguns pontos bem conhecidos, como o Terminal Rodoviário, o Hospital Universitário e o campus da UNESP. Vemos que a integração espacial, propiciada pela localização de sua moradia não é expressa em seu cotidiano, pois ela fica restrita à área em que reside com algumas idas ao centro, devido ao fator econômico.

O Mapa 9 representa os percursos que a dona-de-casa, residente em área próxima ao centro realiza. Apesar da boa situação geográfica intra-urbana, possui um baixo poder aquisitivo, o que faz com que fique totalmente isolada em uma área que está potencialmente interligada ao centro. O mapa é bem representativo, pois só há linhas vermelhas, pelo fato de andar a pé e, além disso, a área abrangida pelos deslocamentos é restrita às imediações de sua moradia, pelas caracterizações de seu cotidiano, já descritas anteriormente.

A dona-de-casa tem cerca de 24 anos e é jovem para viver cotidianamente apenas a função de mãe e esposa. Não demonstra perspectivas para mudanças, diz que o fato de morar próximo ao centro é bom porque facilita sua ida até lá, mas que dificilmente vai. Não vai porque, para ela, ir ao centro significaria consumir nos estabelecimentos comerciais lá existentes e, para isso, não possui condições econômicas, assim, estar perto, nesse sentido, pode significar estar longe, já que não se apropria dessa área.

Quando fizemos menção a várias localidades da cidade, sobretudo áreas comerciais, geralmente dizia não saber onde se localizava, apenas sabia que existia por ouvir falar ou por ver na televisão. Vive próxima do centro, de uma área que possibilita uma fácil acessibilidade e integração com as mais bem equipadas da cidade, mas se encontra totalmente segregada em função das suas práticas espaciais, resultado da sua situação socioeconômica.

- O estudante Márcio reside no Jardim Paulista, área que é entendida por ele, como “quase central”. Realiza o consumo de bens não duráveis uma vez por mês, nas imediações de sua residência, por ser esta uma área bem servida de equipamentos comerciais e de serviços. De vez em quando realiza esse tipo de consumo em outras áreas comerciais, como Prudenshopping, *Shopping Center* Americanas e centro. Esta área é utilizada também para o pagamento de contas, uma vez por mês, e para aquisição de bens semiduráveis e duráveis de vez em quando. Nos *shopping centers*, realiza às vezes atividades de lazer, como cinema. Já a diversão noturna é feita no Jardim Bongiovani, uma das áreas de entretenimento noturno da cidade. As atividades esportivas são realizadas uma vez por semana no bairro São Matheus, relativamente próximo de sua residência e em uma área bem distante, que é no Conjunto Habitacional Ana Jacinta. Esse entrevistado diz conhecer bem a cidade, todas as suas diferentes áreas, apesar de, no momento, estar mais restrito às áreas citadas, em função das atividades que está desenvolvendo e pela falta de tempo. Demonstrou, em função dos deslocamentos que realiza, estar bem integrado à cidade, espacial e economicamente, tendo possibilidades de ir e vir e conviver nos espaços diferenciados da cidade compartimentada.

Os seus trajetos (Mapa 10) estão ilustrados por diferentes cores, pelo fato de realizar um percurso para cada tipo de atividade, em função da localização de cada uma delas em relação à sua moradia. Diariamente se desloca também para a Zona Leste, por meio de transporte coletivo (4 passagens para ida e volta), como a mulher trabalhadora dessa mesma área. O trajeto maior em azul que aparece no mapa é o deslocamento que faz, semanalmente para realizar lazer na pista de *skate* do Conjunto Habitacional Ana Jacinta. Os demais percursos, também representados em azul, são ilustrativos dos deslocamentos para a universidade diariamente, para o Prudenshopping, para a área central e para a casa de amigos.

A pé, quase não se desloca, exceção feita ao deslocamento para atendimento médico, quando necessário, e para a pista de *skate*, semanalmente, no Parque São Matheus. Para frequentar áreas de diversão noturna que estão mais distantes de sua residência, atividade que realiza de vez em quando, vai de carona em veículo de amigo. Seu dia-a-dia é bastante preenchido: exerce a sua atividade profissional o dia todo, volta para a casa no final da tarde e vai para a universidade à noite. Todos esses trajetos diários são feitos por transporte coletivo, utilizando um total de seis passagens diárias, o que encarece seu custo de vida. Por ser estudante no período noturno e em função desses vários deslocamentos ao longo do dia, acaba, muitas vezes, abrindo mão da refeição antes de ir à universidade,

devido ao tempo necessário aos deslocamentos e aos limites impostos pelos horários do transporte coletivo.

Observamos, mesmo com os seus vários deslocamentos, por meio de transporte coletivo, para a realização das diferentes atividades diárias, que possui uma acessibilidade maior aos espaços da cidade em comparação a muitos entrevistados, como por exemplo, a estudante anteriormente citada. Seu poder aquisitivo também é maior, a sua área de residência é bem favorecida e ele de fato, pode ir e vir, embora esteja na correria, como ele disse, até terminar a universidade. Conhece a cidade como um todo e frequenta os mais variados espaços, estando, assim, integrado a essa urbe.

- A desempregada Maria de Fátima, residente na Vila Iolanda, bairro próximo ao Parque do Povo, não realiza nenhuma atividade de lazer, nem mesmo uma caminhada, por não ter interesse, segundo ela. Para a obtenção de bens não duráveis, uma vez por semana, se desloca a pé nas imediações da sua residência, as quais são bem servidas de alguns supermercados, mercearias, padarias, com variedade de produtos e preços. Estuda na UNIESPP que está a dez minutos a pé de sua residência. O Palácio da Saúde e a Santa Casa também estão bem próximos. A frequência de idas ao centro é devido à necessidade de efetuar pagamentos de contas, consumo de bens semiduráveis e duráveis, tendo a possibilidade de realizar o trajeto a pé, já que, segundo ela, a distância não é grande. Essa entrevistada nos disse que sua situação de desempregada é amenizada pela localização de sua moradia, que lhe possibilita ir e vir a pé, sem custos com transporte coletivo. Por vivenciar uma certa privação em termos econômicos, acaba por não usufruir espaços além daqueles que são necessários para a realização de suas necessidades. Há uma potencial integração espacial ao conjunto da cidade, em função da área em que reside.

O Mapa 11 retrata a boa situação geográfica de sua residência, o que poderia possibilitar uma melhor integração à cidade, mas suas práticas, resultado também de seu poder aquisitivo, não evidenciam isso. Ao compararmos este mapa ao do desempregado residente no Jardim Morada do Sol, que possui menor poder aquisitivo que ela, notamos que ele se desloca mais, embora a apropriação não seja efetiva. Essa mobilidade lhe permite uma melhor integração, mesmo estando distante do que ele considera cidade.

-O idoso Senhor Afonso, residia anteriormente no Jardim Monte Alto e, atualmente, reside bem próximo da área central, no Jardim Itapura I, podendo ir e vir a pé. Vende bilhetes de Loteria Federal para complementar a renda mensal de um salário mínimo,

andando por diversos bairros para oferecê-los. Poderia usar o transporte coletivo sem pagar, por ser idoso, mas diz que isso o incomoda e que não tem paciência para esperar ônibus, preferindo fazer todos seus deslocamentos a pé, mesmo para as mais distantes áreas em relação à sua residência, como Parque São Matheus, Cohab, Jardim Bongiovani, Jardim Brasília e Vila Nova Prudente. O consumo de bens não duráveis ocorre nas imediações de sua residência, como também em áreas distantes, como nos supermercados dos *Shopping Centers* Americanas e Prudenshopping, do Jardim Bongiovani (Supermercado Estrela), justamente pelo fato de andar muito a pé e poder pesquisar o que comprará em cada um desses lugares. Os bens semiduráveis e duráveis são adquiridos na área central, assim como o pagamento de contas e o atendimento médico. Considera que mora no centro pela proximidade em que se encontra dessa área.

Com certeza esse é o mapa que evidencia maior abrangência espacial, com uma grande frequência a diferentes áreas da cidade, por meio de deslocamentos realizados a pé. Estamos nos referindo ao Mapa 12, que retrata o cotidiano do idoso residente próximo à área central.

O consumo de bens e serviços ocorre nas imediações da residência e também no centro, pela proximidade e facilidade de ir até lá. Ele nos disse que passa pelo centro praticamente todos os dias, mesmo que não consuma. A atividade que desempenha lhe permite conhecer toda a cidade, embora seja de passagem, e quando lhe é possível, adquire algum produto que esteja em oferta. Vai para todas as direções, passando por diferentes espaços.

Podemos observar no mapa as linhas em várias direções, as quais podem indicar que está totalmente integrado ao espaço urbano. Anda pela cidade toda, conhecendo-a e tirando proveito disso. À medida que conhece novos espaços identifica onde são os melhores lugares de consumo.

- O portador de deficiência física Paulo reside na Vila Malaman, próximo ao Parque do Povo, localização considerada por ele como boa. A obtenção de alimentos é feita pela sua família nas imediações de sua residência, ao menos uma vez por dia, a padaria e a banca de frutas; mercearia e açougue são freqüentados uma vez por semana e; uma vez por mês, os supermercados maiores (Hipermercados Carrefour e Muffato). Os bens semiduráveis e duráveis são adquiridos no centro. Por não possuir veículo próprio e depender sempre de alguém para auxiliá-lo, só vai à igreja (no Jardim das Rosas) ou ao Prudenshopping se houver quem o leve. Ao centro só vai se houver alguma atividade que

tenha que ser realizada por ele mesmo, como ir ao banco. Para atendimento médico, também depende do veículo da Prefeitura Municipal para levá-lo, assim como para realizar sua atividade esportiva (basquete sobre rodas), três vezes por semana na UNESP. Esse entrevistado sofreu um acidente e ficou paraplégico, dizendo que, depois disso, já não consegue ter a mesma rotina que tinha e que as pessoas lhe olham de outra forma, com preconceito. Afirma que andar em Presidente Prudente de cadeira de rodas, sem alguém empurrando é impossível, em função dos obstáculos existentes no espaço urbano para esse tipo de deslocamento, portanto, depende sempre de alguém para ir e vir. Apesar de sua residência estar bem localizada em relação à área central, o seu ir e vir não é facilitado, em função das suas dificuldades de locomoção. O meio de locomoção é o que, de fato, faz diferença. Nesse caso, ele depende exclusivamente de transporte público, restringindo-lhe a apropriação do espaço urbano. Aliado a isso está sua condição socioeconômica que não lhe permite melhorar essa acessibilidade por meio de veículo próprio. Não está bem integrado, uma vez que esse espaço urbano não foi adequadamente planejado para portadores das mais variadas deficiências.

Os trajetos que se visualizam no Mapa 13, de imediato, passam-nos a informação de que ele sempre se desloca por meio de veículo próprio. Ao atentarmos para este fato, podemos verificar que a maioria dos deslocamentos é realizado em veículo próprio, pela irmã desse portador de deficiência física (a linha tracejada em verde). Ele não tem como se deslocar para adquirir bens e serviços, portanto, alguém tem que ir em seu lugar. A linha tracejada em vermelho é a que representa o deslocamento feito pela irmã a pé nas imediações da residência.

A linha verde contínua diz respeito aos trajetos realizados por ele, sempre em companhia de alguém, em veículo de amigo. Já a linha *pink*, referente ao trajeto realizado por meio de cadeira de rodas, quase não é percebida no mapa, pois se refere somente a um pequeno trecho de sua casa até uma banca de frutas, nas imediações, sendo que, também nesse caso, ele é acompanhado por alguém. A rua em que reside tem topografia bem acidentada, dificultando ainda mais o deslocamento por meio de cadeira de rodas (foto 25). Mesmo praticando basquete na UNESP não possui força para se movimentar sozinho na cadeira de rodas em área de declive ou durante muito tempo, portanto, está totalmente dependente de alguém para acompanhá-lo.

No próximo item, ilustraremos as áreas de residência dos entrevistados e destacaremos algumas falas que julgamos relevante, no que diz respeito às suas considerações sobre centro, transporte coletivo, *shopping centers* e cidade.

#### 4.4- Espaços diferenciados socioespacialmente: iconografia das áreas próximas ao centro e a fala de seus entrevistados

##### Vila Santa Tereza

##### Área de Moradia da Mulher Trabalhadora



Foto 16- Área de residência da mulher trabalhadora

##### **Sobre a área em que reside**

“É um bairro limpo, bem cuidado, a população que mora aqui é de bom relacionamento, tem tudo que a gente precisa, mercado, padaria, farmácia. Eu acho que eu moro numa área bem localizada, eu gosto daqui” (Dona Antônia).

##### **Sobre o transporte coletivo**

“Utilizo (ônibus) todos os dias, de segunda a sexta, para ir trabalhar, dois ônibus para ir e dois para voltar. O número de linhas não é suficiente, não possibilitam a integração. Para quem utiliza diariamente devia de ser menos, ter desconto, porque é uma despesa muito grande” (Dona Antônia).

##### **Sobre o shopping**

“Eu gosto de frequentar o shopping, porque é um lugar limpinho, bonito, o visual é muito bonito, ar condicionado, é um lugar agradável, eu gosto de passear lá. Se eu pudesse, eu ia mais vezes, iria duas vezes por mês” (Dona Antônia).

**Parque Furquim**  
**Área de Moradia da Dona-de-Casa**



Sílvia Regina Pereira

**Foto 17- Rua sem pavimentação e a presença de um “vazio urbano” ao lado**



Sílvia Regina Pereira

**Foto 18- Vista parcial dos vazios e ao fundo, a torre da Universidade Toledo**





Sílvia Regina Pereira

Foto 19- Área de residência da dona de casa

### **Sobre a área em que reside**

“Tem mercearia descendo a rua. Farmácia é um pouco longe, né?. A mais perto é a Primavera, perto da creche. Padaria tem a União. Não uso. Não vou em padaria. Morar aqui é bom, mas falta um Posto de Saúde, um Posto Policial, lojas de roupas e sapatos e uma farmácia mais próxima. Assim ficaria melhor. O que eu preciso, como creche e escolas para os meninos, está perto. Quando preciso vou ao centro e vou caminhando, mas não é sempre” (Vilma).

### **Sobre o transporte coletivo**

“Não uso, porque passo mal. Prefiro andar a pé. Eu moro perto do centro, quando preciso vou a pé. São quinze minutos de a pé” (Vilma).

### **Sobre o shopping**

“No shopping eu não vou. Conheço, mas não frequento. Acho que passei por lá uma vez, para ir ao supermercado” (Vilma).

**Jardim Paulista**  
**Área de Moradia do Estudante**



Sílvia Regina Pereira

**Foto 20- Área de residência do estudante**

**Sobre a área em que reside**

“Como pontos positivos na área onde resido tem a vizinhança (por que resido ali já 27 anos), a facilidade de acesso a algumas coisas básicas como escola, alimentação, lojas de conveniência. É um bairro urbanizado e é um bairro tranqüilo, não é tão tumultuado como as zonas mais marginais. Não vejo nenhum ponto negativo nessa área” (Márcio).

**Sobre transporte coletivo**

“Eu acho que o preço é bem caro para conveniência dele, porque ele é bastante falho. Tem dias de ficar uma hora e vinte minutos no ponto de ônibus, até mais. O número de linhas não é suficiente porque o sistema é meio mal organizado, flui um grande número de linhas pra um único lugar” (Márcio).

**Sobre o *shopping***

“Só esporadicamente eu frequento o *shopping*, mas por estar perto dele, para consumir mercado ou uma outra conveniência, pagamento de conta também. Sempre o Prudenshopping, o Americanas menos ainda. A minha frequência seria muito maior no Prudenshopping, seria umas cinco, seis vezes por mês. Para o Americanas, se tiver um filme que não tivesse em cartaz no Prudenshopping, então é bem esporadicamente” (Márcio).

## Vila Iolanda

### Área de Moradia da Desempregada



Silvia Regina Pereira

Foto 21- Imediações da residência da desempregada na Vila Iolanda

#### **Sobre a área em que reside**

“A vila que eu moro é boa, porque você tem acesso a várias coisas, farmácia, supermercado, açougue, padaria. O centro é próximo, se você quiser você pode se deslocar a pé, tem o Parque do Povo, que é do lado, dá pra meu filho ir para escola a pé, dá para eu ir pra Faculdade a pé, é um lugar bom. Dá para fazer tudo sem precisar usar transporte coletivo” (Maria de Fátima).

#### **Sobre o transporte coletivo**

“Muito difícil usar transporte coletivo para ir à cidade. Quando eu estou com muita pressa eu me desloco por ônibus, mas geralmente eu vou a pé. Acho que umas cinco vezes por mês eu uso o transporte coletivo para ir ao centro, mas sempre vou a pé” (Maria de Fátima).

#### **Sobre o *shopping***

“Eu não gosto de shopping, é muito tumulto de gente, muito barulho” (Maria de Fátima).

## Jardim Itapura I

### Área de Moradia do Idoso



Silvia Regina Pereira

Foto 22- Vista de “vazios urbanos” nas imediações do Jardim Itapura I

#### **Sobre a área em que reside**

“Aqui é a mesma coisa que está morando lá no centro da cidade, de repente a gente está lá. Aqui é perto, aqui é pertinho, encostadinho. Eu acho que aqui é centro, de repente você chega lá no centro da cidade. Aqui é pertinho, aqui era ruim quando era barro, mas depois que asfaltou, ficou tranqüilo e bom” (Senhor Afonso).

#### **Sobre o transporte coletivo**

“[...] eu ando por aí afora tudo. Eu não uso ônibus. Às vezes eu preciso vender um pedacinho de bilhete, porque duzentos e quarenta não dá para nada, para poder ganhar algum dinheiro, [...] se andar de ônibus a gente não vende” (Senhor Afonso).

#### **Sobre o *shopping***

“Alguma vez eu vou lá para comprar alguma coisa. Quando eles fazem propaganda na televisão eu vou lá ver se é verdade. Se for verdade eu compro. Mais é mais no supermercado do *shopping*, mas nas lojas não. Lá no *shopping* é bom para quem compra bastante, não compensa ir lá” (Senhor Afonso).



Sílvia Regina Pereira

Foto 23- Área de residência do idoso

“Pobre sofre em todo lugar, em todo canto da cidade, quem não tem recurso sofre. Às vezes é melhor a gente morar longe, em um lugar que tem sossego. Não adianta nada a gente morar no centro da cidade e ter uns que mora perto fazendo barulho demais. Se eu morasse longe e não tivesse nada perto, eu andava a pé. Já vim de Pirapó até aqui a pé. Não gosto de condução e de bicicleta não ando” (Senhor Afonso).

“Eu compro, assim, em qualquer lugar, que eu pesquiso, onde está mais barato, eu compro. Eu compro lá no Pastorinho, compro lá na avenida Manoel Goulart, lá, no Supermercado Bandeirantes, compro lá no Avenida também, dependendo do preço. Eu não me preocupo com esse negócio de compra por mês não, vai comprando. Quando precisa vai e busca. Aí perto dos predinhos tem sacolão, alguma coisa compensa comprar por aqui, que nem arroz, feijão não compensa, compensa compra em mercado maior. Tem uma padaria aqui perto, na esquina, farmácia só lá em cima na Vila Marcondes” (Senhor Afonso).

“Sobre esse negócio de melhoria eu acho que Itapura I está até bom, tem algum lugar que é mais descuidado de que o Itapura I. Não sei se porque é encostado (no centro), é sempre limpo, a gente não pode reclamar” (Senhor Afonso).

## Vila Malaman

### Portador de Deficiência Física



Foto 24- Área de residência do portador de deficiência física

#### **Sobre a área em que reside**

“É uma área sossegada, tranqüila, com vizinhos bons, bem localizada, perto de mercado, perto de frutaria, de padaria e perto da faculdade” (Paulo).

#### **Sobre o transporte coletivo**

“Antes do meu acidente eu me deslocava mais, de a pé e de ônibus. Eu deixo de sair porque eu não posso andar, isso já é um dos motivos. Encontro obstáculos físicos, para mim poder entrar dentro de um ônibus fica difícil, o povo te olha de uma outra maneira. O povo não vai olhar você como uma pessoa normal, ele já te olha de outra maneira, torna-se tudo difícil. Para quem saía bastante, depois fica assim, se torna uns oitenta por cento difícil” (Paulo).

#### **Sobre o *shopping***

“Eu freqüentava. Quando algum amigo passa lá em casa, me convida, a gente vai. Sempre no Prudenshopping. Os dois *shopping* para mim são bons. Eu gosto do ambiente, é muito divertido” (Paulo).



Em Cloé, cidade grande, as pessoas que passam pelas ruas não se reconhecem. Quando se vêem, imaginam mil coisas a respeito umas das outras, os encontros que poderiam ocorrer entre elas, as conversas, as surpresas, as carícias, as mordidas. Mas ninguém se cumprimenta, os olhares se cruzam por um segundo e depois se desviam, procuram outros olhares, não se fixam.

Ítalo Calvino

## **CAPÍTULO V – FRAGMENTAÇÃO URBANA EM PRESIDENTE PRUDENTE?**

## **CAPÍTULO V – FRAGMENTAÇÃO URBANA EM PRESIDENTE PRUDENTE?**

Nesse capítulo trataremos do processo de expansão urbana, buscando compreender a estruturação das áreas periféricas em diferentes momentos e realidades, de acordo com os autores apresentados, com o objetivo de entender seus novos conteúdos, os quais não permitem fazer referências a esses espaços, sem adjetivá-los, ou seja, é preciso diferenciar a periferia rica da pobre. Ela deve ser compreendida de acordo com seu conteúdo social e econômico, já que não é homogênea.

Os agentes urbanos produzem diferentes periferias para distintas clientelas, como por exemplo, a dos loteamentos fechados para os segmentos de maior poder aquisitivo e a dos conjuntos habitacionais para os de menor poder aquisitivo. É preciso considerar a relação e a articulação entre centro e periferia para compreender as complementaridades e as diferenças entre esses espaços, e assim entender a estruturação que tem se estabelecido nas cidades. Essas estruturações têm propiciado a aproximação espacial de pobres e ricos, mas ao mesmo tempo há um maior distanciamento entre os diferentes segmentos sociais, fortalecendo o processo de auto-segregação e possibilitando a evolução desse processo para o de fragmentação urbana.

Nesse sentido, avaliaremos a possibilidade de ocorrência da fragmentação urbana na cidade média estudada por nós, a partir da estruturação existente nesse espaço urbano, fortemente segregado.

Apresentaremos, também, as condições socioeconômicas dos entrevistados residentes nas áreas centrais e nos loteamentos fechados, no intuito de apreender suas práticas espaciais. Esses espaços são retratados por meio da iconografia dessas áreas e das falas dos seus entrevistados, ressaltando assim, os aspectos da diferenciação e da auto-segregação socioespacial.

### **5.1- Expansão urbana e a constituição da segregação e da auto-segregação socioespacial**

Por meio do entendimento da implantação de loteamentos nas áreas descontínuas, pudemos analisar a expansão urbana, sendo que esse processo expressa a lógica de produção/reprodução e consumo do espaço urbano. Assim, constituem-se diferentes periferias, de acordo com o potencial de consumo da área. São criadas periferias pobres e



ricas, evidenciando os enclaves que dificultam a articulação entre as diversas áreas da cidade, bem como a sociabilidade entre os distintos segmentos sociais.

A partir dos estudos realizados pelos autores aqui trabalhados, considerando as diferenças espaço-temporais, analisamos como esse processo de expansão urbana vem sendo redefinido, propiciando assim, a ocorrência da segregação e da auto-segregação<sup>19</sup>, podendo, em algumas realidades, levar ao desenvolvimento da fragmentação urbana.

Com relação à estruturação do espaço intra-urbano, a implantação de novos loteamentos ocorre em áreas descontínuas à malha urbana compacta, considerando as vias de circulação, para que possa facilitar a acessibilidade e a integração espacial. O acesso aos meios para essa integração espacial é desigual, pois nem todos possuem meios de deslocamento próprio, o transporte público é ineficiente e o acesso às demais tecnologias está longe de acontecer, influenciando o nível em que se realiza essa integração, bem como o efetivo direito à cidade. Sposito (2004) ressalta que esse fato:

[...] decorre das condições socioeconômicas que são muito desiguais em nossa sociedade e; – é asseverada pelas lógicas de produção do espaço urbano que levam os mais pobres, que não dispõem de meios ou dispõem de meios reduzidos de acesso aos meios de circulação, para as áreas mais distantes e/ou menos integradas espacialmente, sejam elas periféricas ou não [...]

Com grau menor de mobilidade espacial e de conectividade aos sistemas de telecomunicações mais modernos, o que inclui não apenas dispor de infra-estruturas, mas também de equipamentos como é o caso dos microcomputadores, os mais pobres ficam “reféns” do território em que habitam e pouco integrados espacialmente, o que mostra que a descontinuidade territorial, mesmo que relativa, tem reflexos diretos nas práticas socioespaciais e nas possibilidades de convívio social entre os diferentes, no âmbito das cidades atuais (p. 206).

A melhoria dessa situação pode ocorrer com a instalação de infra-estruturas e com a promoção da acessibilidade desses segmentos para todas as áreas da cidade, de modo que possam ir e vir, não se mantendo ilhados nas imediações de onde residem. Os subcentros podem propiciar o atendimento das necessidades básicas dos moradores dos bairros mais distanciados, oferecendo comércio e serviços, sem que eles tenham que, obrigatoriamente, se deslocar até as áreas centrais para a realização das mesmas (PEREIRA, 2001).

Os agentes de produção do espaço urbano têm grande influência na conformação dessas áreas mais precárias e carentes, pois são eles que determinam, direcionam e

---

<sup>19</sup> Utilizamos as idéias de vários autores que retratam a periferia rica, fazendo referência às mesmas como sendo espaços segregados, mas no nosso entendimento estes são caracterizados pela auto-segregação, já que seus residentes têm a possibilidade de optar por viver nessas áreas. Esse fato não acontece com os residentes na periferia pobre, os quais vivenciam a segregação por não terem muitas opções, diante do poder aquisitivo que possuem. Assim a auto-segregação é, a nosso ver, bem distinta da segregação.

estabelecem alianças, bem como tomam decisões relativas à estruturação do espaço urbano.

Amendola (2002) ressalta a influencia desses agentes urbanos: *“No es la ciudad, en efecto, la que ha sido ‘fundada’, sino sus partes. La ciudad extendida nace a posteriori, como suma de partes nacidas en momentos distintos, por obra de actores (promotores inmobiliarios) diferentes, con intenciones diferentes, para poblaciones (o clientes) diferentes”* (p. 27).

Em função do crescimento da malha urbana, considerando o poder aquisitivo da população que vai residir nos novos loteamentos, ocorrem novas formas de estruturação que estarão diretamente relacionadas com a articulação ou não das áreas da cidade, influenciando a vida desses moradores à medida que ocorre a descontinuidade espacial. Há, portanto, uma diferenciação de áreas na cidade diante da sua composição socioeconômica.

Sposito (2004) destaca que nas cidades antigas, medievais e modernas, os processos de extensão urbana manifestaram-se com a presença da elite nos subúrbios. No caso americano, ocorreu uma periferização no século XX em função do crescimento populacional. As características dessas cidades foram a concentração e a continuidade do tecido urbano, permeadas por diferenças socioespaciais e precárias condições de vida que impulsionaram as reivindicações em prol de melhorias, influenciando as visões de urbanismo que nortearam a produção do espaço urbano no século seguinte.

Em outras palavras, o processo de extensão urbana e o de suburbanização ocorriam *pari passu* ao aumento da concentração demográfica e como expressão dessa dinâmica, fazendo com que a estrutura urbana, segundo um esquema centro-periferia, tivesse início no século XX. Ela resultava não apenas da expressão, no nível intra-urbano, da separação socioespacial que a organização sóciopolítica capitalista impunha, mas ela se refletia, também, nas idéias de socialistas [...] (SPOSITO, 2004, p. 267).

Segundo a autora, isso não significou que os ideais socialistas tenham sido, de fato, incorporados às práticas urbanísticas, mas fez com que, devido ao aparecimento da periferia, houvesse a necessidade de elaboração de uma legislação urbana.

Nos Estados Unidos, desde os anos de 1910, a expansão urbana foi caracterizada pela suburbanização que ocorreu com a busca de lugares mais amplos e habitações unifamiliares pelos segmentos de médio poder aquisitivo, facilitada pela oferta de terras e pelas condições infra-estruturais. Essas condições foram estabelecidas também em outros países, favorecendo a suburbanização, como em Londres onde foram instaladas as primeiras cidades-jardins, no ano de 1904. No caso francês, havia algumas peculiaridades, pois existiam extensões recentes nas quais habitavam moradores de alto poder aquisitivo e

também certos setores suburbanos que eram compostos por segmentos de menor renda, os quais dependiam da infra-estrutura da área central (SPOSITO, 2004).

Havia uma diferenciação nessas áreas suburbanas, como é ressaltado a seguir.

Existen áreas suburbanas muy elegantes, que a menudo datan de antes de la última revolución de los transportes; áreas suburbanas residenciales modestas cuyos habitantes huyeron de los altos precios de los alquileres urbanos; áreas suburbanas industriales donde las viviendas de los obreros se concentran en torno a la fábrica; áreas suburbanas cuyas viviendas han sido construidas por sus propios habitantes y que a veces adoptan la forma de barrios de chabolas. Existen áreas suburbanas bien equipadas, con calles muy cuidadas y áreas suburbanas descuidadas, cuyas calles están cubiertas de barro (BEAUJEU-GARNIER *et al*, 1970, p. 279).

Já as cidades latino-americanas, nas quais o processo de urbanização ocorreu sobretudo no século XX, apresentam dinâmicas territoriais caracterizadas por áreas residenciais afastadas, de acordo com o processo de expansão urbana, contínuo ou descontínuo e não com origem predominantemente suburbana, como em outros países (SPOSITO, 2004).

A autora ressalta aspectos do caso brasileiro, particularmente de São Paulo e do Rio de Janeiro. No que diz respeito a São Paulo, foi a partir de 1875 que essa cidade teve uma notável expansão territorial, influenciando na suburbanização de áreas mais distantes. Com relação ao Rio de Janeiro, na segunda metade do século XIX, em decorrência da ampliação das linhas de bonde, a expansão fluiu fortemente. A instalação de infra-estruturas e os meios de deslocamento favoreceram a expansão territorial, que não é fato novo e tem sido acentuada desde o século XX, para além do tecido contínuo, mesmo que com outras características, reforçando a estrutura centro-periferia e revelando novos conteúdos (SPOSITO, 2004).

[...] verificamos que se iniciou, ainda no século XIX, a mudança do conteúdo social e cultural da periferia, já que a suburbanização que se observava desde a Antiguidade sempre estivera marcada pelo interesse de “fuga” das elites, em busca de ares mais saudáveis e espaços mais amplos no campo. Os problemas urbanos gerados pela rápida industrialização impulsionaram, na segunda metade do século XIX, as primeiras iniciativas de recuperação das áreas centrais, de maior peso histórico e expressão política, promovendo, paralelamente, o afastamento espacial dos mais pobres (SPOSITO, 2004, p.269).

Custódio (2005) também retrata a saída da elite das áreas centrais de São Paulo para a periferia:

Em decorrência da escassez de garagens nos edifícios mais antigos, poucos estacionamentos privados, falta de segurança pública, poluição sonora e do ar, congestionamento, insegurança, prostituição, falta de áreas de lazer e recreação, os segmentos sociais abastados e remediados, bem como os setores de negócios e serviços modernos deixaram as áreas centrais de São Paulo (p. 3924).

Com a oferta desses imóveis vazios no centro da cidade e diante da carência habitacional seguida de uma imobilidade dos mais pobres, houve a ocupação por parte dos Sem-Teto. Essa área acaba, diante da sua degradação, apresentando características da periferia, que já não é mais só geográfica, podendo se apresentar em todo tecido urbano metropolitano (CUSTÓDIO, 2005).

A periferia precisa ser considerada em função de seu conteúdo econômico e social, ou seja, avaliar qual o potencial de consumo dessa área é condição para, a partir daí, podermos entender as diferentes estruturas que se estabelecem. Os loteamentos e os condomínios fechados são grandes diferenciadores do que geralmente estabelece-se nessas áreas mais distanciadas da malha urbana compacta, não sendo considerados como periféricos, no sentido sociológico desse termo, por serem áreas bem estruturadas e equipadas e abrigarem segmentos de maior poder aquisitivo, enquanto a periferia sempre foi, na América Latina, associada à idéia de pobreza.

Em função das formas como essa expansão ocorreu e das características que essas áreas têm, vêm se aplicando as noções de periferização, para falar da dinâmica e periferia, para falar das novas áreas urbanas que resultam da implantação dos loteamentos urbanos mais distantes.

As novas designações – periferização e periferia – [...] são válidas para se fazer referência a dadas realidades urbanas, distinguindo-se, assim, de noções e/ou conceitos congêneres como subúrbio, periurbano, rururbano, franja urbana, entorno urbano etc (SPOSITO, 2004, p. 282).

Dessa forma, ela precisa ser entendida de acordo com sua composição, já que não é homogênea, podendo ser adjetivada diferentemente. Os agentes produtores do espaço urbano produzem diferentes periferias para distintas clientelas, como por exemplo, os conjuntos habitacionais e os loteamentos fechados, esses voltados para segmentos de maior poder aquisitivo. Além dessas duas formas, há a ocupação ilegal de terras ainda não loteadas, que vão constituir favelas.

Os segmentos mais empobrecidos da população continuam residindo na periferia tradicional, caracterizada nos últimos tempos pela ocupação de áreas de risco de enchentes, desmoronamentos, proximidade de linhas de trens e sob torres de alta tensão. Trata-se, sobretudo, das zonas sul e leste do Município de São Paulo, as mais populosas.

Esses segmentos têm visto aumentar a sua imobilidade urbana, pois seu raio de circulação na cidade tem sido sucessivamente reduzido por conta dos custos das

passagens e das condições de transporte, associado aos elevados índices de desemprego, principalmente de jovens. E, também, por conta dos sucessivos anos de subparcelamento de lotes, adensamento e criação de vielas cujos traçados impossibilitam o trânsito de ônibus, ambulâncias, veículos comuns e mesmo de serviços de coleta de lixo. Identifica-se imobilidade até mesmo em escala microlocal, ou seja, dentro dos próprios bairros (CUSTÓDIO, 2005, p. 3923).

Muitas vezes o termo periferia é utilizado incorretamente, sendo substituído por subúrbio, mesmo que suas realidades sejam diferentes. É necessário o uso adequado dos dois termos, conforme o contexto urbano a que se referem, considerando as formas de produção, apropriação e uso, bem como os seus conteúdos social e cultural (SPOSITO, 2004).

Vê-se, então, que no caso latino-americano a tendência à periferização caracteriza as cidades, desde 1950, acentuando-se a partir de 1970, até mesmo em cidades de porte médio.

Por outro lado, a implantação de loteamentos fechados em cidades médias, a partir dos anos de 1970, dinâmica que se intensificou nos anos de 1990, retrata os novos *habitats* urbanos, que fazem parte do processo de reestruturação urbana, redefinindo a relação centro-periferia (SPOSITO, 2004).

Por volta dos anos 1980, para os segmentos de médio e alto poder aquisitivo, a segurança e a boa localização urbana eram as características destacadas para a opção de morar em apartamentos. Já nos anos de 1990, a busca por moradias em loteamentos fechados fortaleceu-se com a reunião de inúmeros benefícios, além da opção de moradia unifamiliar, em áreas não centrais, nas quais se encontravam os edifícios de apartamentos, mas em setores urbanos menos adensados e articulados ao conjunto urbano, por vias de circulação rápida. Hoje os incorporadores que implantam esses loteamentos buscam também a atenção de segmentos de médio poder aquisitivo, tanto dos que possuem uma residência, quanto dos que ainda não a possuem, os quais, a maioria, se utiliza de financiamentos, além de ocorrer uma produção das residências em série, em contraposição a venda de lotes para que cada um construa sua própria residência (SPOSITO, 2003).

Frisamos as diferenças entre os países destacados pela autora no que diz respeito à expansão urbana, considerando os diferentes contextos espaço-temporais, bem como as diferenças socioeconômicas que vão propiciar as estruturações socioespaciais, constituindo periferias e subúrbios.

A autora ressalta a importância do papel dos profissionais que trabalham o espaço urbano, principalmente o do geógrafo, no entendimento da realidade das áreas expandidas,

para que possam contribuir para uma eficaz caracterização desses setores de acordo com o seu conteúdo socioeconômico e cultural (SPOSITO, 2004).

A nós, geógrafos, cabe o papel, sobretudo, de estudar as formas de produção do espaço urbano periférico, para mostrar que ele difere do subúrbio, porque este resulta de um processo relativamente lento de ocupação, apropriação e uso de espaços não urbanos, que se transformam por meio de diferentes iniciativas, ações e práticas socioespaciais em espaços urbanos, enquanto a periferia resulta de um planejamento realizado pela incorporadora que implanta o loteamento ou pelo poder público que realiza ou financia a incorporação imobiliária de conjuntos habitacionais voltados à “solução” dos problemas habitacionais dos mais pobres (SPOSITO, 2004, p.289).

A relação entre centro e periferia precisa ser considerada para que possam ser entendidas as complementaridades e as diferenças dos mesmos, levando-se em conta a estruturação em termos de infra-estrutura, a acessibilidade para as demais áreas da cidade, as referências e estigmas sobre esses espaços e seus moradores e as condições para que eles possam viver plenamente o direito à cidade.

As periferias, na cidade contemporânea, são redefinidas no que se refere aos seus conteúdos econômicos, sociais, políticos e culturais. São constituídas por conjuntos habitacionais, loteamentos populares (em alguns casos com financiamentos públicos), com uma infra-estrutura precária, e por loteamentos ou condomínios fechados de alto padrão, para segmentos de maior poder aquisitivo, com benfeitorias em seu interior e muitas vezes nas suas imediações. Combinam diferentes lógicas e formas de produção/apropriação dos espaços urbanos à medida que ampliam ainda mais o tecido urbano (SPOSITO, 2003).

A periferia precisa ser analisada de acordo com o contexto espaço-temporal e as diferenciações socioeconômicas e culturais que se estabelecem. Os loteamentos para médio e alto poder aquisitivo, os novos espaços de comercialização de bens e serviços, os centros com atividades diferenciadas, a tornam cada vez mais plural, principalmente com o aumento dos meios de comunicação e de transportes. Isso tudo resulta na sua segmentação e não na sua integração como se poderia pensar, pois a proximidade física de usos diversos, com características sociais e culturais distintas favorece a separação, por meio da segregação socioespacial ou da fragmentação urbana (SPOSITO, 2004).

Para se entender o processo de expansão urbana brasileira e as lógicas de estruturação desses espaços deve-se considerar a Lei de Terras de 1850, que instituiu a propriedade privada da terra, substituindo as concessões de terras existentes anteriormente, caracterizadas por limites e usos pouco definidos. Com a propriedade privada da terra, houve alterações na estruturação das cidades e na sua morfologia, ocorrendo o loteamento

de terras e a produção do espaço urbano antes da ocupação urbana, definindo os limites dessas áreas loteadas, implicando na sua reestruturação.

Essa dinâmica pode favorecer: a presença de lotes não edificadas e de “vazios urbanos”, contribuindo para a sua expansão territorial; a emergência de novas formas de *habitat* urbano como os conjuntos habitacionais e os loteamentos fechados, ocorrendo também a extensão do tecido; novos equipamentos para a realização do consumo como os *shopping centers*, centros de negócios e parques de lazer, contribuindo para a multiplicação de áreas centrais; a degradação das áreas centrais bem como a sua renovação, etc. Isso tudo de acordo com os interesses imobiliários presentes em cada cidade (SPOSITO, 2004).

Na região metropolitana de Porto Alegre, a segmentação socioespacial é destacada por Ueda (2005), como parte do processo que ocorre na América Latina, a partir das últimas décadas do século XX, que se evidencia com o “isolamento defensivo” dos segmentos de maior poder aquisitivo nas novas periferias e novas urbanizações, como a dos condomínios fechados. O mercado imobiliário construiu condomínios fechados, torres de luxo e bairros privados que se disseminam pelos espaços valorizados e pelas novas áreas dessa cidade, promovendo a segregação socioespacial, já que nem todos possuem acesso a essas moradias privatizadas, voltadas para um segmento de alta renda, constituindo-se como novo conceito de moradia.

Esses loteamentos fechados são considerados como símbolos da modernidade que são vendidos por meio do *marketing* imobiliário, que busca justificar a existência de um novo estilo de vida, contribuindo para que o imaginário social e o discurso público valorizem esse tipo de empreendimento como sinônimo de progresso, por serem ícones da cidade grande (SOBARZO, 2004).

As justificativas para a construção e para se morar nesses empreendimentos são sempre as mesmas, como a falta de segurança ou, em alguns casos, a distância em relação às áreas mais centrais devido ao barulho, poluição, congestionamentos, bem como a busca por áreas verdes e com maior tranquilidade. Ocorre um afastamento dos diferentes, reforçando-se a auto-segregação e a segmentação socioespacial, em busca de uma homogeneidade social, que nem sempre é possível à medida que não há convivência entre esses “iguais” dentro das áreas cercadas e muradas.

Caldeira (2000) destaca que nos loteamentos fechados em São Paulo, esses segmentos procuram viver com os que possuem uma mesma posição socioeconômica, mas ao mesmo tempo não se estabelece uma vida comunitária, pois eles não interagem socialmente, e assim a sociabilidade se dá com pessoas que residem fora dos muros.

Esse isolamento social é também destacado por Sposito (2003) ao analisar a formação de uma *edge city* em São José do Rio Preto. Ressalta que a implantação de loteamentos fechados, em cidades médias do Estado de São Paulo, tem redefinido a estruturação desses espaços urbanos, implicando em novas relações entre centro e periferia, tornando a articulação entre as diferentes áreas da cidade ainda mais complexa. Os segmentos que vão residir nesses empreendimentos se auto-segregam, não convivem com os diferentes e contribuem para o aumento das disparidades socioespaciais.

A *edge city* retrata a cidade contemporânea, como destaca Amendola (2002).

La *edge city* ofrece verde y aire limpio [...], escuelas nuevas y eficientes, y sobre todo una comunidad que en general es socialmente homogénea y está hecha a imagen y semejanza del residente. Esta nueva ciudad está, en efecto, construída en gran parte para la cultura y las exigencias de sus habitantes, que tienen la sensación no sólo de poder tener “la ciudad a domicilio”, gracias a la proximidad física y virtual de todo lo que puedan necesitar, sino de poder tenerla también a su medida. Ellos pueden, en efecto, elegir todo según gusto y posibilidades económicas, desde el estilo de la vivienda unifamiliar hasta el tipo de vecinos (p. 27).

Para Sposito (2004) a cidade contemporânea é caracterizada pela redefinição dos papéis econômicos, pela mudança da morfologia, pela diminuição de possibilidades de apropriação e reversão do sentido urbano. Diante dessas mudanças ocorrem alterações nas relações entre centro e periferia que são:

- a) complexificação da estrutura urbana, gerando o aparecimento de “periferias” no centro e “centralidades” na periferia;
- b) ampliação das relações entre cidades de diferentes portes e, portanto, maior articulação entre fluxos interurbanos e intra-urbanos;
- c) fragmentação socioespacial das cidades ou emergência da anticidade, já que a segregação se acentua e, conseqüentemente, a possibilidade de convivência entre as diferenças se atenua (p. 305).

Deve-se levar em consideração que esses espaços se articulam, não sendo possível a mera contraposição entre eles. Diante da complexidade dos mesmos, eles podem ser considerados como centros e periferias, no plural, seja em realidades metropolitanas ou não. É possível, considerar que há centros na periferia, acentuando as contradições entre o que é central e o que é periférico, reforçando a hierarquia entre os lugares, e periferias no centro, no que concerne à degradação física e aos conteúdos sociais e culturais, desvalorizando os imóveis, influenciando na importância simbólica do centro como lugar de encontro e convívio público, que é trocado pelos novos lugares de consumo, como os *shopping centers* (SPOSITO, 2004).



Esse conjunto de mudanças – degradação do centro principal, implantação de novos espaços de consumo – não substitui, completamente, a lógica que orientava a estruturação das cidades no período anterior, uma lógica de expansão urbana contínua, com estrutura do tipo centro-periférica, com emergência de subcentros etc. Ao contrário, a nova lógica sobrepõe-se às anteriores, com elas se articula, de forma muitas vezes contraditória, gerando uma dinâmica de estruturação muito mais complexa (SPOSITO, 2004, p. 307).

Há, então, um rearranjo e articulação de diferentes usos de solo urbano no interior da cidade, especialmente na cidade atual, onde as relações que ocorrem em diferentes escalas vão ter uma implicação maior na estruturação dos espaços intra-urbanos, considerando os interesses da ordem global e nacional que os influenciam, no que se refere aos conteúdos econômicos e sociais. Esses conteúdos são também redefinidos para estimular as relações em diferentes escalas. Têm-se novas formas de produção do espaço urbano e conseqüentemente novas práticas socioespaciais, expressando a mudança do sentido da cidade (SPOSITO 2004).

Com a instalação de loteamentos fechados, como a *edge city*, estabelecem-se novos valores de consumo, novas práticas socioespaciais que vão influenciar o cotidiano urbano, propiciando a constituição de “cidades” dentro e fora da cidade, já que a eles estará associado um centro comercial e de serviços, fortalecendo a auto-segregação socioespacial dos seus moradores e possibilitando a ocorrência da fragmentação urbana à medida que as relações dessa área com as demais serão mais frágeis, do ponto de vista da interação social. Esses novos produtos imobiliários visam a atrair uma clientela que já possui imóvel residencial, aos quais estão associadas qualidades objetivas e subjetivas que justificam a troca (SPOSITO, 2003).

Ainda em relação ao estudo realizado em São José do Rio Preto, Sposito (2003) destaca que há várias características do urbanismo progressista de Le Corbusier presentes naquele loteamento, como a separação entre função residencial e as demais funções. O oferecimento do comércio e serviços cotidianos encontra-se fora do mesmo, nas suas proximidades, permitindo o fácil acesso por meio do automóvel. Há também a oferta de áreas verdes como sinônimo de qualidade de vida. Dessa forma, o empreendimento imobiliário está, ao mesmo tempo, fora e dentro da cidade, propiciando a integração espacial em função da fácil acessibilidade à cidade aberta, com a opção de não ser preciso ir até o centro, evidenciando a auto-segregação e também o isolamento social por meio do distanciamento daqueles que são considerados diferentes.

Em Presidente Prudente, de acordo com Sobarzo (2004), há nove loteamentos fechados voltados para segmentos de médio e alto poder aquisitivo. O primeiro foi implantado em 1975 (Jardim Morumbi), já o segundo no início da década de 1980 (Residencial João Paulo II), sendo que esse representou um acordo comercial entre a proprietária da gleba, a Mitra Diocesana e a incorporadora. Na década de 1990, surgiram outros três loteamentos fechados maiores em área e em número de lotes (Central Park Residence, Parque Residencial Dahma e Parque Residencial Dahma II) e, a partir de 2001, com um número menor de lotes, mas com superfície e preços maiores, foram instalados mais três (Golden Village, Residencial Beatriz e Quinta das Flores).

Não há uma vivência entre os moradores desses loteamentos fechados, conforme verificou Sobarzo (1999). Fenômeno este por nós constatado a partir das entrevistas que estabelecemos com os residentes em loteamentos fechados, que fizeram questão de enfatizar que a sociabilidade não ocorre no interior desses espaços e que as relações que se estabelecem dão-se com pessoas que moram em outras áreas da cidade.

O isolamento social tem sido cada vez mais característico nesses novos *habitats* urbanos à medida que os seus moradores já não vivenciam os espaços públicos, onde poderia ser possível o encontro entre os diferentes. Eles se fecham nesses espaços e nem mesmo convivem com os seus vizinhos, os quais são reconhecidos como iguais. Além disso, os espaços públicos estão sendo cada vez mais privatizados, não sendo possível o uso e a apropriação pela maioria da população, influenciando o convívio entre as pessoas.

Essa situação é fortalecida com a implantação de loteamentos fechados, ao se considerar o fato de que 35% da área loteada deve ser destinada para fins públicos e se encontrar dentro dos muros, não possibilitando a sua apropriação por todos, tornando seu uso exclusividade de seus moradores. Nos condomínios fechados, o parcelamento prevê as áreas públicas fora da gleba e as áreas de uso coletivo no interior dos mesmos, tornando-se, estas, propriedade privada dos seus moradores (SPOSITO, 2003).

Essa questão é abordada por Sobarzo (2004) que analisou a influência do poder público municipal na produção do espaço urbano à medida que ele permite a privatização do espaço público no interior dos loteamentos fechados. No Brasil, todos eles eram implantados com base na lei federal 6.766 de 1979 que, por não ter sido elaborada considerando esses novos *habitats* urbanos, possibilitou que vários empreendimentos fossem aprovados pelas prefeituras municipais, com base em interpretações. O poder público municipal, em Presidente Prudente, nem sempre cuidou do cumprimento da

legislação e ainda criou a lei 2187, em 1981, que favorece a exclusividade de uso das áreas públicas aos moradores desses loteamentos, contribuindo para que fossem privatizadas.

Os espaços públicos são cada vez mais privatizados, tendo a rua como exemplo, seja no interior dos loteamentos, onde os de fora não podem circular, seja na cidade como um todo, por meio da invasão do automóvel que restringe o uso pelos cidadãos, tornando-se cada vez mais espaço de passagem.

A invasão dos automóveis e a pressão dessa indústria, isto é, o *lobby* do automóvel, fazem dele um objeto-piloto, do estacionamento uma obsessão, da circulação um objetivo prioritário, destruidores de toda a vida social e urbana. Aproxima-se o dia em que será preciso limitar os direitos e poderes do automóvel, não sem dificuldades e destruições. A rua? É o lugar (topia) do encontro, sem o qual não existem outros encontros possíveis nos lugares determinados (café, teatros, salas diversas). Esses lugares privilegiados animam a rua e são favorecidos por sua animação, ou então não existem. Na rua, teatro espontâneo, torno-me espetáculo e espectador, às vezes ator. Nela efetua-se o movimento, a mistura, sem os quais não há vida urbana, mas separação, segregação estipulada e imobilizada (LEFEBVRE, 2004, p. 29).

O autor adverte que a rua foi suprimida, desde Le Corbusier que negligenciou as suas funções lúdica, simbólica e informativa, contribuindo para a extinção da vida e a redução da cidade, considerando-a como desordem, mas não levando em consideração que essa desordem também permite a vivência, a informação e a apropriação dos lugares. Os pedestres passam pelas ruas, que se tornaram espaços organizados pelo e para o consumo, não sendo mais que a transição entre o trabalho, os lazeres programados, a habitação e o local de consumo.

Essa estruturação do espaço urbano atual, ou seja, a implantação de um número cada vez maior de loteamentos fechados, fortalece a auto-segregação socioespacial que se expressa por meio da segmentação socioeconômica, podendo evoluir para uma fragmentação urbana. A fragmentação é mais visível nas grandes cidades e começa a se expressar nas médias, como pretendemos discutir no próximo item.

## **5.2- Fragmentação urbana em cidades médias?**

Como já ressaltamos, a estruturação urbana que se encontra associada à lógica de produção e reprodução do espaço urbano nos permite apreender os processos que se manifestam nas cidades, de acordo com as suas diferenças escalares, tais como diferenciação, segregação, auto-segregação e fragmentação urbana. A fragmentação urbana

é nitidamente reconhecida nos espaços metropolitanos, mas pelo fato de ser um ícone da cidade capitalista, pode ser desenvolvida em outros espaços que permitam a sua realização. É nesse sentido que analisamos a possibilidade da sua ocorrência na cidade média que é objeto de nosso estudo.

Primeiramente abordaremos esse conceito, e posteriormente teceremos as considerações a respeito da estruturação que se estabelece na cidade de Presidente Prudente para verificar a potencialidade de desenvolvimento desse processo.

Para Sposito (2003) a negação da cidade como totalidade e a segmentação socioeconômica são características da fragmentação urbana em consonância com a segregação socioespacial. A autora identifica esse processo na *edge city* de São José do Rio Preto, diante da mudança da tendência de separação e especialização funcional para um ideário que visa à proximidade dos equipamentos comerciais e de serviços em relação ao loteamento, misturando atividades diferenciadas e separadas anteriormente. A segregação se mantém à medida que esses moradores possuem o controle de acesso às suas residências e não freqüentam áreas públicas fora dos muros que os cercam, evidenciando a auto-segregação. Esses loteamentos são considerados como enclaves urbanos, onde a homogeneidade social e o *habitat* negam o pertencimento à cidade, apresentada como diferente, insegura e perigosa, estando em interação somente com as áreas próximas, as quais oferecem o que os moradores necessitam.

Com o processo de expansão urbana, direcionado pelo mercado imobiliário, o tecido urbano se estende, dando lugar a diferentes periferias. O poder aquisitivo dos seus moradores caracterizará esses espaços, como o dos loteamentos fechados e o da periferia pobre, diferenciados por suas paisagens urbanas. Na periferia pobre, a segregação socioespacial sempre se manifesta; na periferia rica é a auto-segregação que ganha nitidez. A diferença é que a periferia rica pode tornar-se também fragmentada e assim distanciar-se cada vez mais da cidade, evitando manter relações com as demais áreas, com os diferentes, com o que lhe ameaça, com o feio, na intenção de conseguirem manter-se por meio da vivência com os iguais em suas “ilhas”.

Prévôt Shapira (2000) descreve que, nos anos oitenta do século XX, houve uma generalização do termo “*crisis urbana*”, na América Latina, sem haver uma explicação sobre seu significado. Essa crise estava associada à poluição, falta de moradias e de equipamentos e serviços urbanos. A autora ressalta que, no intuito de qualificar essa crise nas metrópoles, começou a se utilizar, de maneira freqüente, a noção de fragmentação, que

se refere a uma falta de unidade do conjunto urbano. Essa fragmentação está associada ao mercado de trabalho, ao sistema de transporte e até mesmo a uma involução do centro.

Essa noção é trazida da sociologia americana para explicar as novas centralidades nas cidades onde a globalização tece redes, qualifica e desqualifica os espaços urbanos. A fragmentação está diretamente relacionada com as mudanças atuais nas cidades latino-americanas, onde a condição social já não determina a posição geográfica e a sociedade dos arquipélagos produz diferentes espaços, destacando cada vez mais as diferenças diante das lógicas de separação (PRÉVÔT SHAPIRA, 2000).

Nos últimos anos, essa noção ganhou relevância, destacando o importante papel das cidades na organização do mundo capitalista, à medida que elas se transformam em função das mudanças que ocorrem nesse modo de produção e que se expressam nos espaços da cidade.

Dentre as mudanças que ocorreram, na primeira metade do século XX, entre o período anterior e posterior às duas guerras mundiais, destacam-se os estudos sobre a realidade americana da “Escola de Chicago”, inaugurada por Robert Park, em 1916, que analisou a cidade industrial, pensando-a como um organismo vivo, com patologias e problemas morais, onde os grupos sociais pertenceriam a determinados *habitats* urbanos. A proposta de Park ficou conhecida como “Ecologia Humana”.

Já no período entre guerras, em 1922, Ernest Burgess apresentou o Modelo Concêntrico. Fundamentado na importância dos transportes, propunha que a cidade se organizasse em círculos concêntricos, sendo que a acessibilidade seria decrescente a partir do ponto central.

Em 1939, Homer Hoyt propôs um modelo que se contrapunha ao modelo concêntrico de Burgess, tendo por base a análise da economia urbana, por meio de um minucioso estudo das rendas imobiliárias em sua distribuição no interior das cidades. Ao contrário da linearidade do modelo concêntrico, as áreas de alta renda induziriam o crescimento das cidades em sua direção (CHORLEY, 1971). Foi considerado como um avanço na maneira de pensar as cidades, revelando o peso das relações econômicas na organização do espaço urbano, destacando a importância crescente dos capitalistas em virtude da intensificação da acumulação.

No início do período pós-guerra, em 1945, Harris e Ullman propuseram a teoria dos “Núcleos Múltiplos”, associada ao tamanho das cidades analisadas. A presença desses indicaria a existência de zonas residenciais bem distintas umas das outras, cujos terrenos seriam classificados por valores de solo em função da sua localização dentro da cidade, e

da sua relação com outros núcleos de negócios (CHORLEY, 1971).

A partir do fim da Segunda Guerra até o início da década de 1970, período caracterizado pelo fordismo, vê-se as inúmeras mudanças na economia, como a crescente presença do Estado para garantir o bem estar social nos países centrais; as multinacionais se expandindo e a sociedade de consumo se afirmando, tornando tudo passível de ser consumido, inclusive o espaço.

Há a valorização de novas áreas, bem como a degradação de áreas centrais mais antigas, em função da redução do custo dos transportes, principalmente em virtude dos investimentos em infra-estrutura e da acentuada difusão do uso de veículos automotivos nos países centrais. As empresas passam a seguir uma nova lógica espacial, fundamentada na localização dos mercados consumidores e não mais na localização das matérias primas, tal como se verificou no período da 1<sup>a</sup>. Revolução Industrial. As áreas industriais multiplicaram-se e a valorização de áreas suburbanas tornou-se uma característica marcante nesses países, principalmente nos Estados Unidos onde o setor imobiliário transformou-se num meio efetivo de acumulação (GOTTDIENER, 1990).

O que ocorreu a partir da década de 1970 dividiu os teóricos sobre a urbanização. Segundo Villaça (1998), de um lado estão aqueles que acreditam que a crise de acumulação tenha influído definitivamente na maneira como a cidade passou a se organizar dali em diante, pelo fato de entenderem que o espaço é reflexo das relações sociais (neocologistas, Escola Francesa da Regulação, marxistas em geral); de outro, aqueles que consideram que é a organização espacial urbana que agora domina as relações sociais no período pós-industrial e há, ainda, uma terceira corrente que aponta para a necessidade de se analisar tais relações de maneira que se enfoque a dialética entre o espaço e o social, o que vem sendo feito, mas de forma ainda rudimentar.

Com relação ao Terceiro Mundo, autores como Jaramillo e Cuervo (1990) apontaram para a continuidade do modelo de organização espacial fordista em virtude da escassez de recursos financeiros e da conseqüente concentração de infra-estrutura nas grandes capitais. As empresas multinacionais buscaram novas áreas de desenvolvimento nestes países em função de seus lucros advirem das diferenças de salários aí praticados em comparação com os que vigoravam nos países centrais, assim como pelo fato de usufruírem o equipamento concentrado nesses sítios urbanos. A estrutura urbana permanecia desigual e se agravava em virtude das rápidas inovações tecnológicas implementadas pelas empresas, outra maneira de maximizar a acumulação.

Um dos motivos apontados por alguns autores para essa revolução pós-industrial

tem a ver com a dinâmica capitalista. O sistema capitalista desenvolveu-se amplamente, o que foi possibilitado pelas revoluções tecnológicas que baratearam o custo dos transportes e das comunicações. Beneficiando-se dessas vantagens, os capitalistas buscam lugares onde possam maximizar seus lucros, diminuindo os custos de produção por meio de escolhas locais que contemplem a disponibilidade de mão-de-obra mais barata. Isso ocorreu, sobretudo, no setor secundário, no qual os países em desenvolvimento se lançam numa busca frenética por inclusão econômica. Ou seja, os países do chamado “Terceiro Mundo” e os recém-saídos do sistema socialista competem entre si na busca por investimentos e desenvolvimento econômico, ainda que com ganhos duvidosos. A competição global fez aumentar exponencialmente as relações entre lugares distantes, não cabendo mais uma análise simplista dessas relações como a proposta no esquema centro-periferia (SPOSITO, 1999).

A renovação econômica dos anos de 1990 favoreceu a polarização ainda maior entre ricos e pobres. O rápido aumento da pobreza e do desemprego expressa-se nas modificações dos usos e práticas das cidades. Nas grandes metrópoles latino-americanas, o crescimento econômico produz a cidade e também a fragmentação (PRÉVÔT SHAPIRA, 2000).

Há uma expansão das formas de pobreza na cidade, ocorrendo uma diluição da mesma, não significando, porém, uma uniformização. A espacialização da pobreza deve ser considerada como enclave e também como um fenômeno que atinge grande parte do território, acentuando as diferenças e os limites entre os distintos bairros, aprofundando as desigualdades e a tensão entre distância social e proximidade geográfica (PRÉVÔT SHAPIRA, 2000).

É necessário um novo critério para análise das cidades, levando-se em consideração estes novos fatores. A periferia abrange agora novas centralidades geradas pela implantação de novos núcleos de atividade socioeconômica. Porém, esses novos fatos se estabelecem de maneira diferenciada, de acordo com a distribuição desigual da infraestrutura entre as cidades e ainda no interior destas. Há uma competição intra-urbana motivada pelos diferentes grupos. A cidade é cada vez mais habitada por pessoas que se estranham, e menos caracterizada por interdependência entre os grupos que a constitui. Ao mesmo tempo, essa reconcentração em novos núcleos é uma luta contra a dispersão que tem feito aumentar sem parar os sítios urbanos (SPOSITO, 1999).

Passamos da cidade industrial, na qual havia uma série de lealdades e inter-relações entre um núcleo central e sua periferia, com bairros homogêneos quanto ao nível social,

para uma cidade fragmentada, caracterizada por enclaves no território. Temos agora contigüidade ao invés de continuidade: bairros periféricos podem abrigar loteamentos de luxo, enquanto as atividades centrais não se realizam mais apenas e, sobretudo, no centro tradicional. Multiplicaram-se as centralidades e, cada vez mais, são as relações e fluxos existentes entre os lugares que determinam os novos pólos dinâmicos da economia municipal. “A *descontinuidade do tecido urbano constitui-se a nosso ver uma das determinantes do processo de fragmentação da cidade, que é na essência uma das formas mais contemporâneas através das quais se originou ou se acentua a segregação sócio-espacial*” (SPOSITO, 1996, p. 79).

A cada novo paradigma colocado pela sociedade, são redefinidas novas formas de organização espacial, pois determinadas funções movimentam-se no interior da cidade devido às necessidades impostas pelo processo de acumulação capitalista.

Nesse contexto, o desenvolvimento do processo de reprodução da sociedade produz um novo espaço e novas formas de relação na sociedade e entre as pessoas, a partir das trocas em todos os sentidos e da modificação dos modos de apropriação e de uso do espaço, que, normatizado, redelimita ações e atos, redefinindo as relações das pessoas entre si e com o lugar (CARLOS, 2001, p. 21).

Há uma nova forma de analisar as alterações do uso do solo, da morfologia e das funções que se dão no espaço urbano, portanto, “[...] *para a compreensão da estrutura interna das cidades, é necessário pensá-la como processo em contínua transformação, por isso o uso do conceito de reestruturação urbana no lugar do conceito clássico de estrutura urbana*” (SPOSITO, 2001, p. 235). É importante, então, entender que há um processo de consumo e (re)utilização dos espaços no interior das cidades, ou seja, ocorre uma diferenciação dos usos e funções de cada parcela do espaço urbano, em que alguns são destinados ao comércio de produtos populares, outros ao de produtos elitizados (*shopping*), outros ao ato da produção, outros ao lazer, porém havendo uma distribuição socioeconômica da função residencial que, com o passar do tempo e devido às necessidades impostas pelo processo de acumulação capitalista, estão sempre sendo redefinidas.

A nova lógica de operação das empresas associada à mundialização da sociedade urbana faz com que as atividades produtivas estejam em vários locais da cidade, assim como ocorrem novas estruturações de *habitat* urbano direcionadas a segmentos de médio e alto poder aquisitivo, que passam a optar por moradias em loteamentos fechados apresentados como paraísos habitacionais, em setores da cidade que abrigam moradores de



baixa renda, sendo destes separados por seus muros. Esse processo é identificado por Salgueiro (1998, p. 39) como fragmentação urbana, entendido como “[...] *uma organização territorial marcada pela existência de enclaves territoriais distintos e sem continuidade com a estrutura socioespacial que os cerca. A fragmentação traduz o aumento intenso da diferenciação e a existência de rupturas entre os vários grupos sociais, organizações e territórios*”.

Exemplos concretos do processo de reestruturação caracterizados como de fragmentação do espaço urbano paulistano são os casos das Avenidas Luiz Carlos Berrini e Brigadeiro Faria Lima. Carlos (2001) ressalta a reestruturação da Faria Lima:

Como conseqüência, a Operação Urbana Faria Lima se inscreve em um conjunto de estratégias com orientação significativa, que converge para o aprofundamento da segregação do espaço a partir da destruição da morfologia da cidade, que ameaça/transforma a vida urbana – isso porque as reestruturações/renovações ocorrem no espaço da metrópole e se inscrevem na prática social. Não é por acaso que se realiza por meio do poder político (só o Estado tem o poder, por meio da gestão, de atuar em grandes parcelas do espaço), assegurando a reprodução das relações de produção do espaço. Na realidade, tanto o Estado quanto os empresários – apesar de suas diferenças -, por suas estratégias espaciais, conduzem à segregação dos espaços (lançando mão da dominação do Estado ou da fragmentação do mercado imobiliário). Assim, cada projeto de renovação urbana coloca em questão as estruturas existentes na sociedade, as relações imediatas (individuais) e cotidianas, mas também aquela que se pretende impor pela via da coação do institucional do resto da realidade urbana (p. 69).

Diante dessas considerações, entendemos que a produção da cidade, atualmente, é orientada pelos interesses do mercado, por relações econômicas apoiadas no plano político e pela ação do Estado. Estes atores definem e reorganizam esse processo por meio da divisão socioespacial do trabalho, da hierarquização dos lugares e da fragmentação urbana, provocando um distanciamento de seus habitantes em relação às efetivas possibilidades de estabelecimento de uma identidade urbana resultante da apreensão da cidade como totalidade e diversidade. Salientamos que a produção e a reprodução dos espaços urbanos não cessam, pois as cidades estão em constante reestruturação e, no modo capitalista de produção, os interesses da reprodução ampliada do capital, não possibilitam a implantação de estruturas e equipamentos urbanos que atendam a todos os segmentos sociais.

Para Prévôt Shapira (2000), a questão espacial é apresentada como elemento de diferenciação para os empobrecidos em função de sua localização na cidade (com uma menor acessibilidade a ela), sendo que a mobilidade e os meios de transportes são centrais para entender as formas de segregação. As classes médias empobrecidas fazem questão de

intensificar os limites entre elas e os outros (os mais pobres), procurando estabelecer fronteiras visíveis, como vigilância e guaritas, como ocorre nos bairros ricos da periferia.

En la ideología fomentista, la separación entre “los que tienen” y “los que no tienen” siempre ha sido notoria, y el rechazo de los que ponen en peligro la fisionomía, la armonía, la socialidad del barrio, también lo ha sido. Para los habitantes de los barrios populares periféricos, en los que la vulnerabilidad social se ha acrecentado notoriamente, la regularización de los terrenos de los “villeros”, enclavados en los barrios en vías de consolidación, es percibida como una amenaza. Lo mismo ocurre con la presencia de asentamientos cercanos a zonas de fraccionamientos populares, presencia que es vivida por los pobladores como una desvalorización de su espacio (PRÉVÔT SHAPIRA, 2000, p. 418-419).

Também procuram, cada vez mais, separar-se, distanciar-se dos mais pobres e esperam que iniciativas e poderes privados resolvam os problemas de desemprego e segurança, já que não confiam nos governos municipais, que governam para os mais pobres. As diferenças que se manifestam entre os bairros e entre as casas, bem como no acesso aos serviços, são as características consideradas pelos próprios habitantes para se classificarem como segregados ou como pertencendo à cidade. Já não existe mais a intensa relação de vizinhança e solidariedade que era marcante nos bairros populares tradicionais. Há, cada vez mais, a afirmação das territorialidades exacerbadas e uma restrição das identidades, diante da redução da mobilidade espacial dentro da cidade (PRÉVÔT SHAPIRA, 2000).

A autora destaca uma cidade pulverizada, com fronteiras difusas, resultado da dissolução de laços orgânicos entre as distintas áreas da cidade. *“El análisis de la ciudad en términos de fragmentación, debida a las múltiples fronteras que dividen el espacio en un continuum que se empobrece, parece cada vez más pertinente que aquellos análisis en términos de centro/periferia, dominantes hasta hace poco”* (PRÉVÔT SHAPIRA, 2000, p. 420).

Para defender-se da classe empobrecida, as classes média e alta vão residir em bairros privados, com acesso restrito, muros altos, serviços urbanos próprios, espaços verdes, áreas para esportes etc. Essa forma de urbanização, com a privatização do espaço público, estabelece-se nas periferias distantes, mas com fácil comunicação com as vias de circulação. Pode haver também a instalação desses bairros privados nas áreas centrais, próximos aos grandes centros de consumo e de lazer. Algumas comunidades periféricas buscam uma autonomia, auto-abastecendo-se e tendo os serviços que seriam públicos de forma privada, como escolas, saúde, segurança, etc. O fenômeno da fragmentação é

freqüente nos Estados Unidos e em outras cidades latino-americanas, e é relativamente novo em Buenos Aires, onde o sentido de bairro era o de participação política e convivência nesses espaços (PRÉVÔT SHAPIRA, 2000).

Así, estas nuevas comunidades urbanas dibujan um inmenso archipiélago formado por barrios poco integrados al resto del territorio y entre los cuales se entrelazan relaciones privilegiadas y, ciertamente, exclusivas. Por otra parte, el mundo exterior es percibido como amenazante (PRÉVÔT SHAPIRA, 2000, p. 422).

Percebe-se que a fragmentação, enquanto falta de articulação, é associada à idéia de um arquipélago, em que as áreas que expressam a fragmentação buscam a independência em relação às demais áreas da cidade, em termos de consumo e freqüência, isolando-se dos demais segmentos sociais, favorecendo o uso exclusivo para o segmento que o compõe. A ideologia que se expressa é o do culto ao ar livre, de maiores espaços e com muita segurança.

El tema de la violencia urbana ha alimentado desde hace tiempo este movimiento de desplazamiento hacia los barrios privados, aun cuando la inseguridad golpea desde hace tiempo a los barrios más desprotegidos de la periferia, sin protección, barrios que han quedado a merced de un sistema policiaico corrupto y mafioso, como lo es el de la Provincia de Buenos Aires. Sin embargo, en los *countries* se tiene la propia policía, reglamentos propios, produciendo en ciertas zonas de la ciudad una “militarización del espacio público” (PRÉVÔT SHAPIRA, 2000, p. 423).

Esses segmentos estão, cada vez mais, isolando-se dos demais, por julgá-los perigosos ou indesejáveis para o convívio social, razão pela qual fecham-se nesses bairros privados, considerados pela autora como fortalezas, onde estarão distantes dos diferentes que os incomodam e que lhes proporcionam receio e medo.

Custódio (2005) também analisa a existência da fragmentação urbana em decorrência da implantação de condomínios de alto padrão ao longo das rodovias que interligam a cidade de São Paulo e seu interior.

[...] nos últimos quinze anos a construção de condomínios de alto padrão nas franjas da mancha urbana da Grande São Paulo tornou-se um processo acelerado, inclusive além Região Metropolitana de São Paulo, ao longo das rodovias que interligam a capital ao interior do Estado, onde residências de campo estão sendo transformadas em moradias permanentes, por exemplo, nos municípios de Vinhedo, Jundiaí e Atibaia. São projetados condomínios verticais e horizontais com completa infra-estrutura interna de serviços e lazer – salões de festa e beleza, escolas, academias de ginástica, áreas para cursos e desfiles, *pet shops* e lojas diversas – que reproduzem o intentam imitar a dinâmica

metropolitana. O transporte até a cidade de São Paulo é feito com uso de automóveis blindados ou helicópteros (p.3922).

Com a presença dessas áreas, os moradores exercem grande influência sobre o poder público para que a infra-estrutura das imediações seja adequada ao padrão desses espaços. Buscam a integração espacial à medida que se separam daqueles que consideram diferentes por meio dos muros, os quais “reúnem” os “iguais” de acordo com a situação socioeconômica, fortalecendo a segmentação social. Esse processo está cada vez mais se expressando nas cidades brasileiras. No caso do Rio de Janeiro, Maia (1998) faz algumas considerações sobre a Barra da Tijuca:

A Barra vem, cada vez mais, tentando afirmar sua face exclusivista, com a ampliação do número de condomínios e shopping centers e, mais recentemente, de empresariais. Parece que a “profecia” de que o bairro poderia vir a se constituir novo núcleo urbano começa a se concretizar. Empresários, profissionais liberais moradores ou não do local vêm investindo em negócios na região, o que atrai consumidores usuários de serviços os mais diversos de várias partes da cidade, demandando, também, mão de obra para levar estes negócios a termo (p. 48).

Embora procurando se distanciar dos diferentes, eles necessitam da mão-de-obra para a realização das mais diferentes atividades cotidianas (empregadas, babás, jardineiros, etc.) e as lojas instaladas no bairro também requerem trabalhadores de outras áreas, não podendo manter-se totalmente isolados desses segmentos mais pobres (MAIA, 1998). Diante da concentração de atividades há áreas que:

[...] podem congregam um pequeno comércio em seu interior, bem como atividades de lazer; “centros de trabalho”, como será o caso do *downtown* (cuja construção está em vias de conclusão), objetivando atrair empresários moradores no bairro para transferência da sede de seus negócios para a região, isto permeado pelo discurso de otimizar o tempo, facilitar o acesso, aproximar trabalho/moradia; shoppings, transformados em miniaturas da cidade (vide modelo “Cidade Barra Shopping”), que abarcam um sem número de serviços (comércio, bancos, teatros, centros de saúde, etc.); hipermercados (que, para além dos gêneros alimentícios, produtos de higiene pessoal e limpeza do lar, possuem discoteca, livraria, jornaleiro, farmácia, lavanderia, floricultura, acessórios para carros e motos, etc.; centros de lazer (casas de espetáculos, áreas ecológicas, parque temático, etc) (MAIA, 1998, p. 68).

A autora destaca também a existência de favelas nas proximidades desse bairro apresentando-se como medo e ameaça para os moradores desses enclaves. Por isso, a rua representa área de risco, tornando-se espaço de circulação por meio dos automóveis com os vidros fechados. As relações são impessoais, mesmo com os “iguais”.

Por mais que tentem estar longe dos diferentes, esses segmentos não conseguem se isolar totalmente, por isso se fecham e se utilizam, cada vez mais, dos equipamentos e recursos de segurança.

Prévôt Shapira (2000) constata que a coesão social, o Estado benfeitor e a idéia de Nação estão debilitados e, paralelamente a isso, o processo de mundialização desenvolve, nas cidades, as suas lógicas de separação. O aumento da violência e da insegurança contribui para o processo de fragmentação, sendo que a sociedade, considerada como debilitada, não suportará a vulnerabilidade dos espaços públicos. Tudo isso resulta nas formas de autodefesa e de territorialidades exacerbadas que fragmentam o espaço urbano.

A fragmentação urbana se expressa, nas grandes cidades, por meio da separação entre áreas, distanciando cada vez mais os segmentos sociais e intensificando as desigualdades socioespaciais. Este fenômeno fragmenta a cidade e promove a desintegração social, com o crescente aumento de complexos habitacionais privados e vigiados, favorecendo um isolamento, que está ligado a uma nova forma de segregação representada pelas barreiras físicas e limitações de acesso a essas áreas residenciais. Formam-se ilhas funcionais, com diversidade de serviços, mantendo-se independentes das demais áreas, distantes dos diferentes e estranhos e com uma exclusividade social de usos dos mesmos (JANOSCHKA, 2002).

Para Custódio a expressão “cidade em pedaços” caracteriza o espaço urbano atual e:

[...] significa a existência de indícios de rompimento da unidade diversa que é uma cidade, ou seja, representa haver rasgos no chamado tecido urbano, composto por retalhos diferenciados, mas que não deveriam significar segmentação socioespacial e política, como se tem verificado em São Paulo (CUSTÓDIO, 2005, p. 3921).

Sposito (2004) reforça a ausência de unidade espacial na cidade atual, constituindo um chão em pedaços.

Assim constituída – extensa, descontínua, às vezes segregada, às vezes fragmentada – a cidade atual não tem mais a unidade espacial das cidades que lhe antecederam, nem do ponto de vista de suas formas, nem do ponto de vista das possibilidades de sua apropriação, por isso a metáfora do “chão em pedaços” (SPOSITO, 2004, p. 398).

No caso de Presidente Prudente, podemos identificar a existência de áreas descontínuas à malha urbana compacta. Essas estão integradas espacialmente, mas se distinguem do ponto de vista socioeconômico, diferenciando-se em periferia pobre e rica.

A presença maior ou menor, em qualidade e quantidade, de infra-estrutura, de equipamentos de uso coletivo e de serviços urbanos, bem como, a paisagem urbana constituída e o poder aquisitivo dos moradores são elucidativos para se apreender os espaços dos ricos e os espaços dos pobres, cujas grandes diferenças podem se expressar por meio da segregação.

*La segregación [...] podemos considerarla como una condición de aislamiento – voluntario o involuntario – de uno grupo social determinado, que implica una diferenciación o discriminación en el trato cotidiano” (AGUILERA, 2002, p. 46).*

A periferia pobre constitui áreas de segregação socioespacial. Essa se encontra em vários setores da cidade, possui uma homogeneidade social interna e uma disparidade socioeconômica, constituindo conjuntos distintos. Os segmentos de menor poder aquisitivo não têm muitas opções, tendo que estabelecer suas moradias nessas áreas, sendo levados, por suas condições socioeconômicas, a residir nesses espaços segregados. Muitas vezes os moradores não têm fácil acessibilidade à cidade, privando-se de usar os espaços públicos, de realizar diversas atividades, já que a condição socioeconômica define a situação espacial.

A periferia rica espacializa-se na Zona Sul da cidade e se distingue da outra, pelos loteamentos fechados, pela auto-segregação e se potencializa como fragmentação urbana, como analisamos em seguida.

[...] la fragmentación espacial resultante se traduce en un cambio en el esquema de interdependência: los sectores y zonas de la ciudad van tendiendo a convertirse en entes autónomos, efectivamente como las ciudades medievales que refiere Calvino, en donde la vida comienza a girar en torno a una aglomeración amuralhada con escaso contacto con el exterior (AGUILERA, 2002, p. 47).

Entrevistamos três moradores de dois loteamentos fechados da cidade. Um dos loteamentos (Residencial João Paulo II) encontra-se integrado à malha urbana contínua, numa localização bastante próxima ao centro, estando articulado com as diferentes áreas da cidade por meio das grandes avenidas e está próximo às áreas comerciais mais importantes e aos *shopping centers*. Já o outro (Dahma I) situa-se na Zona Sul da cidade, separado do tecido urbano por uma rodovia estadual, área onde se encontram outros loteamentos fechados.

Há uma auto-segregação socioespacial bem nítida com relação à existência dos loteamentos fechados no interior da cidade, os quais se encontram bastante integrados a ela.

No caso dos loteamentos fechados que se encontram na Zona Sul desta, há uma descontinuidade no tecido urbano que nos permite vislumbrar a possibilidade de ocorrência da fragmentação urbana.

A princípio, a área era totalmente residencial e essa foi a justificativa da entrevistada residente nesse loteamento para escolher a mudança da moradia central para esse espaço murado, seguido do quesito segurança. A realização das atividades em outras áreas da cidade torna-se fácil diante da acessibilidade por meio de veículos próprios e pela integração espacial através de grandes avenidas. Segundo a entrevistada, ela queria estar distante do congestionamento de automóveis, do barulho, da concentração de comércio e serviços e ter segurança, por isso se auto-segregou. Estar distante do comércio e serviços para ela não é nenhum problema, já que possui fácil acessibilidade à cidade. Reconheceu que, se os moradores desses loteamentos desejassem, teriam nas suas imediações o que buscam em outras áreas.

A hipótese levantada por ela está se concretizando com a instalação de um centro comercial para atender aos moradores desses loteamentos. Isso significa a potencialidade da área em termos de consumo de bens e serviços desejados por eles, com maior requinte e exclusividade, já que estando mais afastados da cidade, não terão que conviver com a aglomeração dos outros espaços de consumo.

Nesse sentido a área Sul da cidade, que já se caracteriza pela auto-segregação, pode tornar-se embrião de uma dinâmica de fragmentação urbana.

Essa tendência que pode levar à fragmentação do espaço urbano, numa cidade em que a segregação já é evidente, pode se expressar por meio do baixo nível de articulação entre suas partes e pela ocorrência de “ilhas” urbanas e de enclaves, não possibilitando o reconhecimento da cidade como unidade na sua diversidade. Concomitante a isso, a maioria dos cidadãos têm suas práticas socioespaciais afetadas, por meio da falta de acessibilidade, da falta de infra-estrutura, da dificuldade de se exercer o direito à cidade, que são determinados pelo seu poder aquisitivo e por ações diferenciadas dos agentes urbanos, que muitas vezes dão uma atenção maior para aqueles espaços auto-segregados. Eles beneficiam essas áreas em detrimento de outras, fortalecendo a separação e a segmentação socioespacial. Com isso, os que possuem mais se distanciam, fecham-se, isolam-se e o resultado é a ausência da vivência com o diferente, o esvaziamento dos espaços públicos e a constituição de uma sociabilidade segmentada.

A fragmentação urbana já é identificada em cidades médias, espaço onde ainda era possível o ir e vir, a convivência dos diferentes nas áreas de consumo, as quais vêm se especializando, tornando-se exclusivas de diferentes segmentos sociais.

*“La tendencia actual apunta hacia la formación de **ciudades externas** formadas por una serie de fraccionamientos sin contacto entre sí, que están amurallados y a los que se accede a través de un puesto de control, diseñado para aumentar todavía más la **hierarquía social**”* (AGUILERA, 2002, p. 56-57, grifo do autor).

A separação se torna ícone principal do espaço urbano. Separam-se moradias, separam-se os espaços de consumo. O convívio com a diferença ameaça os que possuem melhores condições socioeconômicas, por isso, cada vez mais, afastam-se, separam-se e se auto-segregam, e assim criam “ilhas”, “pedaços” urbanos que se tornam bastante diversificados, em termos de comércio e serviços, para atender seus desejos e necessidades, não tendo que consumir nos mesmos espaços dos demais.

Ainda assim, não conseguirão afastar-se e isolar-se totalmente dos diferentes. Esses diferentes são necessários para realizarem as tarefas que eles não realizam. Duas das entrevistadas residem em área de segregação socioespacial (periferia pobre) e diariamente se deslocam para um espaço auto-segregado, considerado também como enclave (os loteamentos fechados). Elas moram na periferia pobre e trabalham na periferia rica, convivendo com essas duas áreas distintas (social, econômica e espacialmente). Além desse enclave, não frequentam outros, como os *shopping centers*, por considerarem que esses não são seus lugares.

Por mais que os residentes dos loteamentos se fechem, por meio de muros e se protejam por meio dos inúmeros recursos e tecnologias de segurança, não conseguem estar totalmente imunes à violência urbana. A contradição do espaço urbano, por meio das desigualdades, das diferenças, mantém-se, mesmo que a tendência à fragmentação urbana se fortaleça. Faz-se necessária uma atuação do poder público para que essas diferenças sejam amenizadas, para que se promova uma melhor integração espacial com vistas a uma maior utilização do espaço urbano, propiciando assim o convívio coletivo.

Las acciones necesarias a emprender deben priorizar, en primera instancia, la integración socio-espacial de la ciudad, el fortalecimiento de identidades locales, la consolidación de centralidades urbanas y el establecimiento de espacios públicos que articulen la producción tanto de ciudad como de ciudadanía entre los habitantes.

Podemos entonces sugerir algunos lineamientos para promover el desarrollo dentro de un marco amplio de integración:



- 1) Equilibrar costos y beneficios de la urbanización mediante una política fiscal que distribuya la participación, de modo tal que los fraccionamientos residenciales de lujo no escapen a los costos ya que se benefician de todas las ventajas de la ciudad.
- 2) [...] las acciones encaminadas a fortalecer las identidades locales deben promoverse para incrementar el sentido de pertenencia.
- 3) [...] es necesaria una política integral de espacios públicos, que sirvan de intercambio para los distintos sectores sociales de la población.
- 4) El establecimiento de impuestos anti-especulación [...]
- 5) Promoción de mezcla y diversidad urbanas mediante la combinación de vivienda de distintos niveles socioeconómicos, variedad en los usos del suelo, integración dentro de los sistemas de transporte colectivo bajo un concepto de fortalecimiento de las centralidades (AGUILERA, 2002, p. 51).

Este autor ressalta que as políticas urbanas são os instrumentos por meio dos quais se pode restituir os espaços públicos para a comunidade, favorecendo assim, os usos e todas as funções urbanas, propiciando dinamismo econômico diante da proximidade de serviços básicos, facilitando a vida dos moradores.

La política urbana no puede ser contemplada bajo una óptica sectorial, si no que deben ser consideradas tanto las necesidades de la ciudad central como la periferia para que las intervenciones en el tejido urbano puedan ser efectivas. Por tanto, una política de ordenamiento de espacio públicos debe prever, de manera específica, las estrategias de intervención, tanto en los centros históricos, los *barrios difíciles*, las plazas y bulevares, las nuevas colonias, así como los nuevos espacios de la ciudad contemporánea (AGUILERA, 2002, p. 58, grifo do autor).

Deve se ter em conta, no estabelecimento de políticas urbanas, as diferenças existentes na cidade, em termos de infra-estruturas, lazer, acessibilidade, bem como os usuários dessas áreas (jovens, idosos, portadores de deficiência física), com o intuito de promover o uso dos espaços públicos, por meio do desenvolvimento de atividades recreativas e culturais, podendo assim minimizar as disparidades espaciais. A distribuição desses equipamentos coletivos e das atividades devem ser equitativas, considerando as carências de cada área.

Assim será preciso “[...] *Convertir las diferencias y especificidades urbanas en complementariedades, que sirvan para equilibrar las carencias y fortalezas dentro del territorio, con el objeto de alcanzar un desarrollo social y urbano para la ciudad en su conjunto*” (AGUILERA, 2002, p. 62).

A tendência à continuidade e ao fortalecimento da auto-segregação e a potencialidade da fragmentação urbana de se efetivar é evidente nas cidades médias. O resultado desses processos já sabemos quais serão, como destacados ao longo desse texto: a privatização dos espaços públicos, a sociabilidade segmentada, a não articulação dos

espaços urbanos e a interferência de tudo isso no estabelecimento do direito à cidade para os diferentes segmentos sociais.

A condição socioeconômica afetará cada vez mais a situação espacial e o que teremos será uma cidade pouco articulada, fragmentada, sem a identificação da sua diversidade, da sua diferença como unidade característica desse espaço e interferindo na vida dos cidadãos. A melhoria e a diminuição desses efeitos serão possíveis por meio da participação dos habitantes nos momentos de decisão e de criação de leis urbanas que devem ser efetivadas em nome da maioria, em função do papel do poder público que deve controlar e fazer cumprir as legislações.

No item seguinte faremos a apresentação dos dados referentes aos entrevistados das áreas centrais e dos loteamentos fechados com intuito de ilustrar e fundamentar a diferenciação socioespacial e a auto-segregação dos mesmos.

### 5.3 - Diferenciação socioespacial e auto-segregação: os entrevistados das áreas centrais e dos loteamentos fechados com veículo próprio

Destacamos aqui, as condições socioeconômicas dos entrevistados que compõem o grupo das áreas centrais e loteamentos fechados, apreendendo assim, o uso e a apropriação do espaço urbano de Presidente Prudente por meio de veículo próprio, o que facilita o deslocamento dos mesmos.

Quadro 10- Características socioeconômicas dos entrevistados – Áreas centrais e loteamentos fechados

Entrevistado (a)	Mulher trabalhadora	Dona-de-casa	Estudante	Desempregado	Idoso	Portador de deficiência física
Características socioeconômicas						
Sexo	Feminino	Feminino	Feminino	Masculino	Masculino	Masculino
Idade	39	55	23	48	61	37
Estado Civil	Casada	Viúva	Solteira	Casado	Casado	Desquitado
Escolaridade	3º Grau	3º Grau	3º Grau (cursando)	3º Grau	2º Grau	1º Grau incomp.
Profissão	Professora Universitária	Professora Aposentada	Auxiliar de Enfermagem.	Bancário	Aposentado	Autônomo
Número de filhos	1	2	-	2	3	
Número de Dependentes	1	2	-	3	1	-
Renda Salarial	R\$ 3.000,00	R\$ 6.000,00	R\$ 700,00	R\$ 1.700,00	R\$ 1920,00	R\$ 600,00
Renda Salarial Familiar	R\$ 13.000,00	R\$ 7.000,00	R\$ 2550,00	R\$ 1.700,00	R\$ 1920,00	R\$ 600,00

Fonte: Entrevistas/2004

Os entrevistados que compõem esse grupo são residentes em áreas de auto-segregação (que são os loteamentos fechados) ou de inclusão, bem localizadas em relação ao centro da cidade, e possuem um perfil bem diferente dos entrevistados dos outros dois grupos. Quatro deles concluíram ou estão cursando o ensino superior, o idoso possui somente o segundo grau e o portador de deficiência física tem uma baixa escolaridade, pois não concluiu o primeiro grau. Esse maior nível de escolaridade predominante no grupo reflete-se na qualificação profissional e, conseqüentemente, na renda salarial.

A estudante possui a menor renda individual, entre aqueles que concluíram o ensino superior, além de não possuir dependentes e nem filhos e de sua renda familiar ser bem maior. O portador de deficiência física, se comparado aos demais desse grupo, é o que tem a menor escolaridade, a menor renda, não possui qualificação profissional, mora em residência cedida e com poucos cômodos. A escolha dessa pessoa se deve à dificuldade que tivemos em encontrar um portador de deficiência física, com poder aquisitivo mais elevado, com veículo próprio, residente em área de auto-segregação ou central que aceitasse ser entrevistado. Assim, os critérios de escolha dos entrevistados não puderam ser totalmente considerados em relação aos que havíamos estabelecido, e o entrevistamos pelo fato de residir em uma área bem localizada, servida de infra-estrutura e equipamentos urbanos e por possuir veículo próprio.

**Quadro 11- Características das residências dos entrevistados - Áreas centrais e loteamentos fechados**

Entrevistado (a)	Mulher trabalhadora	Dona-de-casa	Estudante	Desempregado	Idoso	Portador de deficiência física
Características da residência e equipamentos						
Moradia	Própria	Própria	Própria	Própria	Própria	Cedida
Tempo de residência	1 ano	4 anos	23 anos	4 anos	29 anos	2 anos e 6 m
Residência anterior	Av. Washington Luiz	Centro	Mesmo local	Outra cidade	Avenida Brasil	Ana Jacinta
Motivo da mudança	Segurança	Segurança	Casa da família	Segurança	Comprar a casa	Divórcio
Número de cômodos	10	10	6	8	9	3
Número de banheiros	2	4	1	4	2	1
Número de residentes	3	3	3	4	2	1
Geladeira	1	1	1	1	2	1
Freezer	1	1	-	-	2	-
Equipamento de som	1	4	6	3	2	1
Televisor	2	3	2	3	3	1
Telefone fixo	1	1	1	1	1	1
Telefone celular	2	3	1	2	1	1
Computador	1 (c/ internet)	2 (c/ internet)	-	1 (c/ internet)	1 (s/Internet)	-
Vídeo	1	2	1	1	1	1
DVD	1	1	-	1	-	-
Ar condicionado	3	4	-	2	-	-
Ventilador	-	4 portáteis	2 de teto e 2 portáteis	1 portátil	-	1 portátil
Piscina	1	1	-	1	-	-
Veículo automotor	2 carros	3 carros	1 carro, 1 moto	2 carros	1 carro	1 carro
Bicicleta	2	1	-	1	-	-

Fonte: Entrevistas/2004

Os moradores dos loteamentos fechados que são: a mulher trabalhadora, a dona-de-casa e o desempregado ressaltam a segurança como principal motivo de residirem nessas áreas. As suas casas são também as que possuem um grande número de cômodos, com mais de um banheiro, abrigam poucos residentes e são equipadas com piscina e ar condicionado.

O número de equipamentos duráveis também é bem diferenciado entre esses entrevistados residentes nos loteamentos fechados e os demais, como se observou, por exemplo, pela presença de computador com acesso à internet, pelo número de televisores, de telefones celulares, como também pelo número de veículos próprios.

O idoso que reside bem próximo da área central possui um poder aquisitivo considerável para o número pequeno de pessoas que dependem dessa renda; vive em uma casa com grande número de cômodos para apenas duas pessoas, equipada com três televisores, dois aparelhos de som, vídeo, computador, embora sem acesso à internet. Para as suas necessidades, tendo em vista sua faixa etária, o mesmo resalta que tem boas condições de vida.

**Quadro 12- Considerações sobre a área de residência e locais de obtenção de bens e serviços - Áreas centrais e loteamentos fechados**

Entrevistado (a)	Mulher Trabalhadora	Dona-de-casa	Estudante	Desempregado	Idoso	Portador de deficiência física
Obtenção de bens/serviços e atividades						
Bairro de Moradia	Dahma I	Jardim João Paulo II	Jardim Bela Daria	Jardim João Paulo II	Vila Santa Helena	Cidade Universitária
Local de trabalho	Unesp	Em casa	Santa Casa	Sem emprego	Aposentado	Em casa, nas ruas
Meio de Deslocamento	Veículo próprio	Veículo próprio	Veículo próprio	Veículo próprio	Veículo próprio	Veículo próprio
Escola	Não tem no Bairro	Tem nas proximidades	Tem no bairro	Tem nas proximidades	Não tem no Bairro	Tem no bairro
Creche	Não tem no Bairro	Tem nas Proximidades	Tem nas proximidades	Tem nas proximidades	Não tem no Bairro	Não tem no Bairro
Posto Saúde	Não tem no Bairro	Tem nas Proximidades	Tem nas proximidades	Tem nas proximidades	Não tem no Bairro	Tem nas proximidades
Área de lazer no Bairro	Tem no Loteamento	Tem no Loteamento	Tem nas proximidades	Tem no Loteamento	Tem nas Proximidades	Tem nas proximidades
Coleta de lixo	Diária	Diária	Diária	Diária	Diária	Diária
Considerações sobre a Infra-Estrutura	Arborização insuficiente	Nada para Reclamar	Nada para reclamar	Nada para reclamar	Barulho devido ao trânsito	Nada para reclamar
Avaliação da área em que reside	Área segura, tranquila, com lazer e fácil deslocamento	Área tranquila, segura e bem localizada	Próximo ao centro e bem servida de equipamentos,	Área segura	Próximo ao centro, com boa Vizinhança	Área que tem de tudo

Fonte: Entrevistas/2004

Os entrevistados além de possuírem veículo próprio, residem em área de fácil acesso ao conjunto da cidade e estão servidos de equipamentos urbanos nas proximidades de suas residências, sendo que somente a mulher trabalhadora está mais distante espacialmente desses meios de consumo, pelo fato do loteamento fechado em que ela reside encontrar-se na periferia da cidade, o que não lhe prejudica, pois a escolha dos meios de consumo coletivo se dá pela suas qualidades e não pela proximidade, como ela faz questão de ressaltar, até porque a sua facilidade de deslocamento por veículo próprio permite a aquisição dos bens e serviços que se encontram em áreas bem afastadas da sua moradia.

Com relação à infra-estrutura não há reclamações, somente com relação ao barulho do trânsito nas proximidades da residência do idoso, o que se justifica pelo fluxo de veículos em direção à área central. Todos os moradores dos loteamentos fechados ressaltam a segurança, além da tranquilidade, a facilidade de acesso a outras áreas da cidade, que também são destacadas pelos demais moradores das áreas de inclusão e centrais. Os residentes em loteamentos fechados ressaltaram a falta de relacionamentos entre os moradores desse tipo de *habitat* urbano.

Quadro 13- Usos do espaço urbano pelos entrevistados - Áreas centrais e loteamentos fechados

Entrevistado (a)	Mulher trabalhadora	Dona-de-casa	Estudante	Desempregado	Idoso	Portador de deficiência física
Uso do espaço urbano						
Onde Compra Alimentos	Proximidades do loteamento, Centro Hipermercados	Hipermercados Centro	Proximidades da área em que reside	Hipermercados	Proximidades da área em que reside	Hipermercados Bairro
Artigos Pessoais	<i>Shopping Centers</i> e Centro	Prudenshopping	Centro	Prudenshopping Centro	<i>Shopping Americanas</i>	Hipermercados
Pagamento de Contas	Débito automático	Débito automático	Centro	Jd Bongiovani (subcentro)	Débito automático	Centro
Freqüenta Áreas de lazer	<i>Shopping Casa de Amigos</i>	Restaurante e bares	Boates e Bares	Não freqüenta	Não freqüenta	Boates e Bares
Freqüenta Cinema	Freqüenta	Freqüenta	Às vezes	Não freqüenta	Não freqüenta	Não freqüenta
Freqüenta Igreja	Não freqüenta	Freqüenta	Não freqüenta	Às vezes	Às vezes	Não freqüenta
Prática de esportes ou atividade física	Tênis, Caminhada, Bicicleta e Basquete	Academia, Caminhada e Bicicleta	Não pratica	Não pratica	Caminhada (Termas)	Basquete e musculação

Fonte: Entrevista/2004

Esses entrevistados, pelo fato de possuírem um meio de deslocamento próprio, têm a facilidade de escolherem os locais de consumo de produtos alimentícios, como grandes hipermercados localizados junto aos dois *shopping centers* da cidade, mercados na área central, não ficando restritos a uma única área de localização desses equipamentos. Os artigos pessoais são consumidos nos *shopping centers* e também na área central.

Somente o idoso e o desempregado não freqüentam áreas de lazer e de diversão, destacando que é pela falta de interesse e não pela falta de condições, como acontece com os moradores das periferias pobres.

Apenas o desempregado (que também não freqüenta área de lazer e diversão) e a estudante não praticam nenhum tipo de atividade esportiva. Ela, no caso, é pela falta de tempo devido ao número de atividades que realiza no dia-a-dia.

A freqüência à igreja também não é tão marcante, como ocorreu com os entrevistados das áreas próximas ao centro, em contraposição aos das periferias pobres que a freqüentam mais assiduamente.

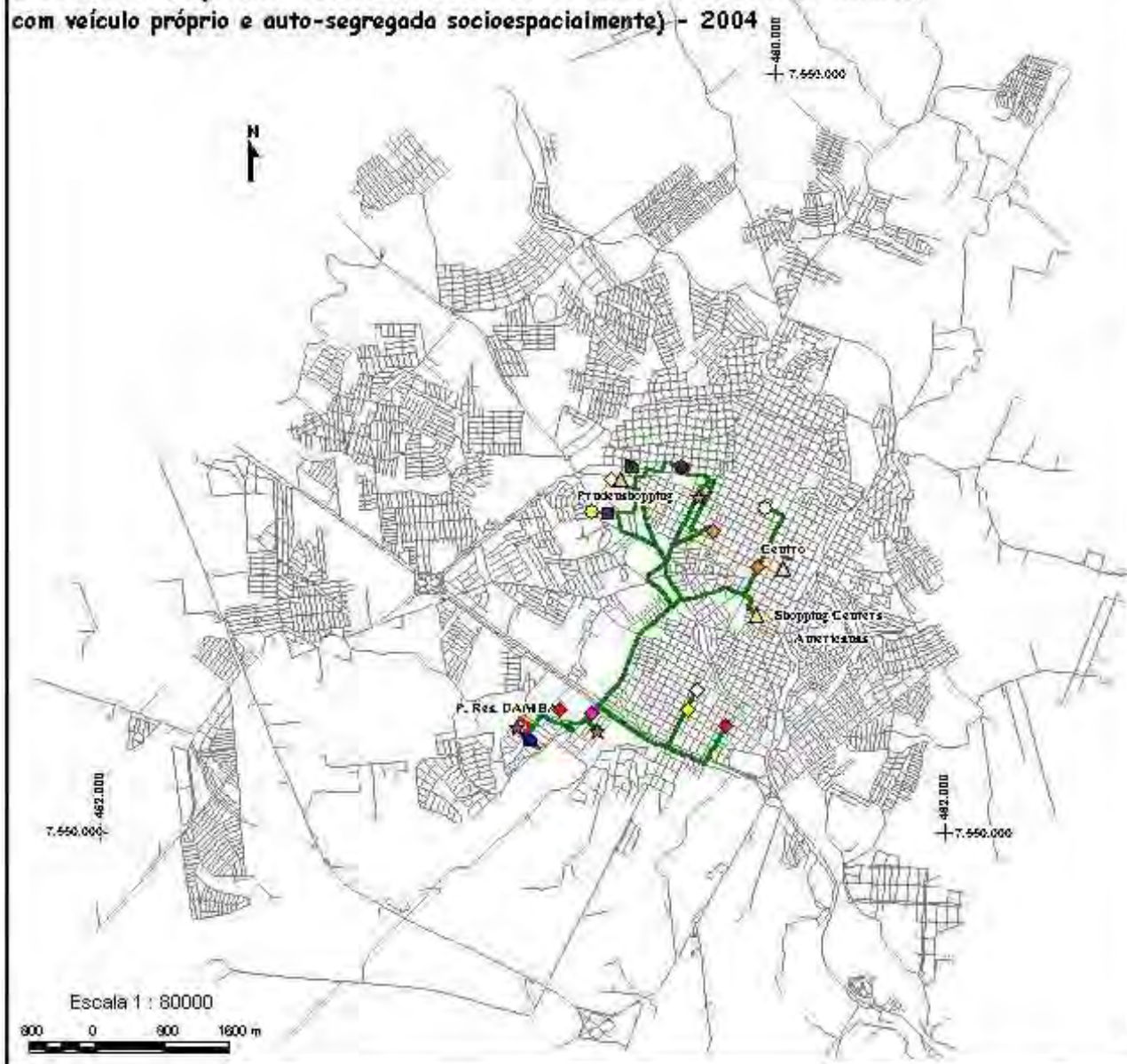
Seguem-se os mapas dos seis entrevistados das áreas apresentadas e posteriormente as imagens com os respectivos trechos das entrevistas, transcritos na íntegra.

**MAPA 14**

**PRESIDENTE PRUDENTE - SP**

Uso do espaço urbano por:

Eliana, 39 anos (mulher trabalhadora, com renda acima de 05 salários mínimos, com veículo próprio e auto-segregada socioespacialmente) - 2004



**Legenda:**  
Espaços frequentados

FREQÜÊNCIA	ATIVIDADES	Trabalho	Consumo de bens não duráveis	Consumo de bens semi-duráveis e duráveis	Serviços	Lazer/Atividades esportivas	Igreja
+ de 1 vez ao dia		■	◇	△	●	☆	⊕
1 vez ao dia		□	◆	△	○	★	⊕
+ de 1 vez por semana		□	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por semana		□	◆	△	○	★	⊕
+ de 1 vez por mês		□	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por mês		□	◆	△	○	★	⊕
Às vezes		□	◇	△	○	☆	⊕

Residência atual Residência anterior

Obs: Figuras não coloridas - sem ocorrência

**Trajetos**

de veículo próprio

a pé

Sistema de Projção: UTM  
Datum Horizontal: Vértice unesp (USP-IBGE)  
Datum Vertical: RN 1585H e RN 1527E (IBGE)  
Elipsóide: Hayford - Córrego Alegre

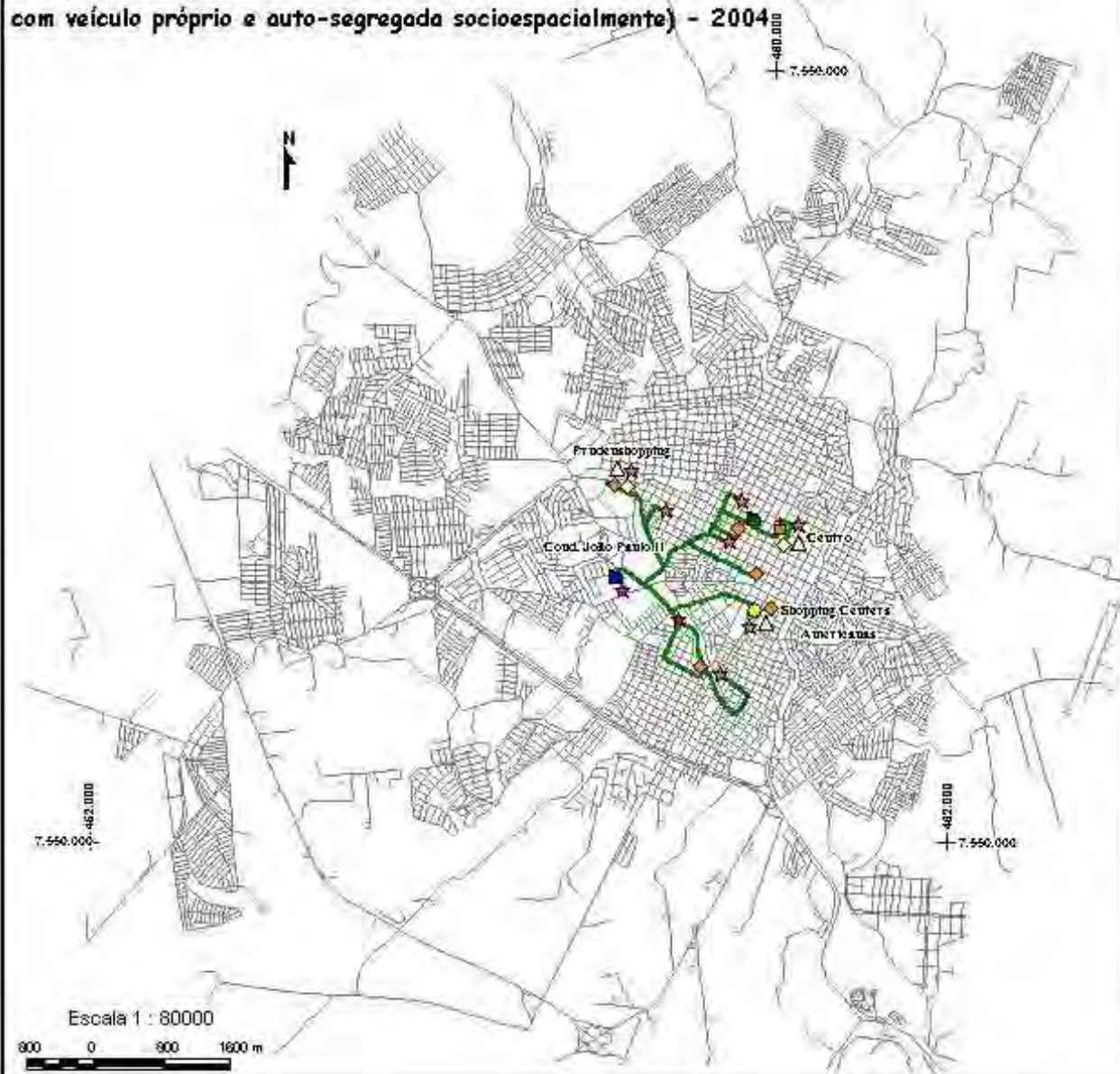
Org. Sílvia Regina Pereira  
Financiamento: FAPESP  
Fonte: Entrevista - 2004  
Mapa Base - Grupo "Sistema de Informação e Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas - SIMESP" - FCT/UNESP - 2002  
Layout: Rose Maria do Nascimento

**MAPA 15**

**PRESIDENTE PRUDENTE - SP**

Uso do espaço urbano por:

Vera, 55 anos (dona-de-casa, com renda acima de 05 salários mínimos, com veículo próprio e auto-segregada socioespacialmente) - 2004



**Legenda:**  
Espaços frequentados

FREQUÊNCIA	ATIVIDADES						
	Trabalho	Consumo de bens não duráveis	Consumo de bens semi-duráveis e duráveis	Serviços	Lazer/Atividades esportivas	Igreja	Residência atual
+ de 1 vez ao dia	□	◇	△	○	☆	⊕	🏠
1 vez ao dia	□	◇	△	○	★	⊕	🏠
+ de 1 vez por semana	□	◇	△	○	★	⊕	🏠
Ao menos 1 vez por semana	□	◇	△	○	★	⊕	🏠
+ de 1 vez por mês	□	◇	△	○	☆	⊕	🏠
Ao menos 1 vez por mês	□	◇	△	○	☆	⊕	🏠
Às vezes	□	◇	△	○	☆	⊕	🏠
Residência atual							Residência anterior

Obs: Figuras não coloridas - sem ocorrência

**Trajetos**

— de veículo próprio

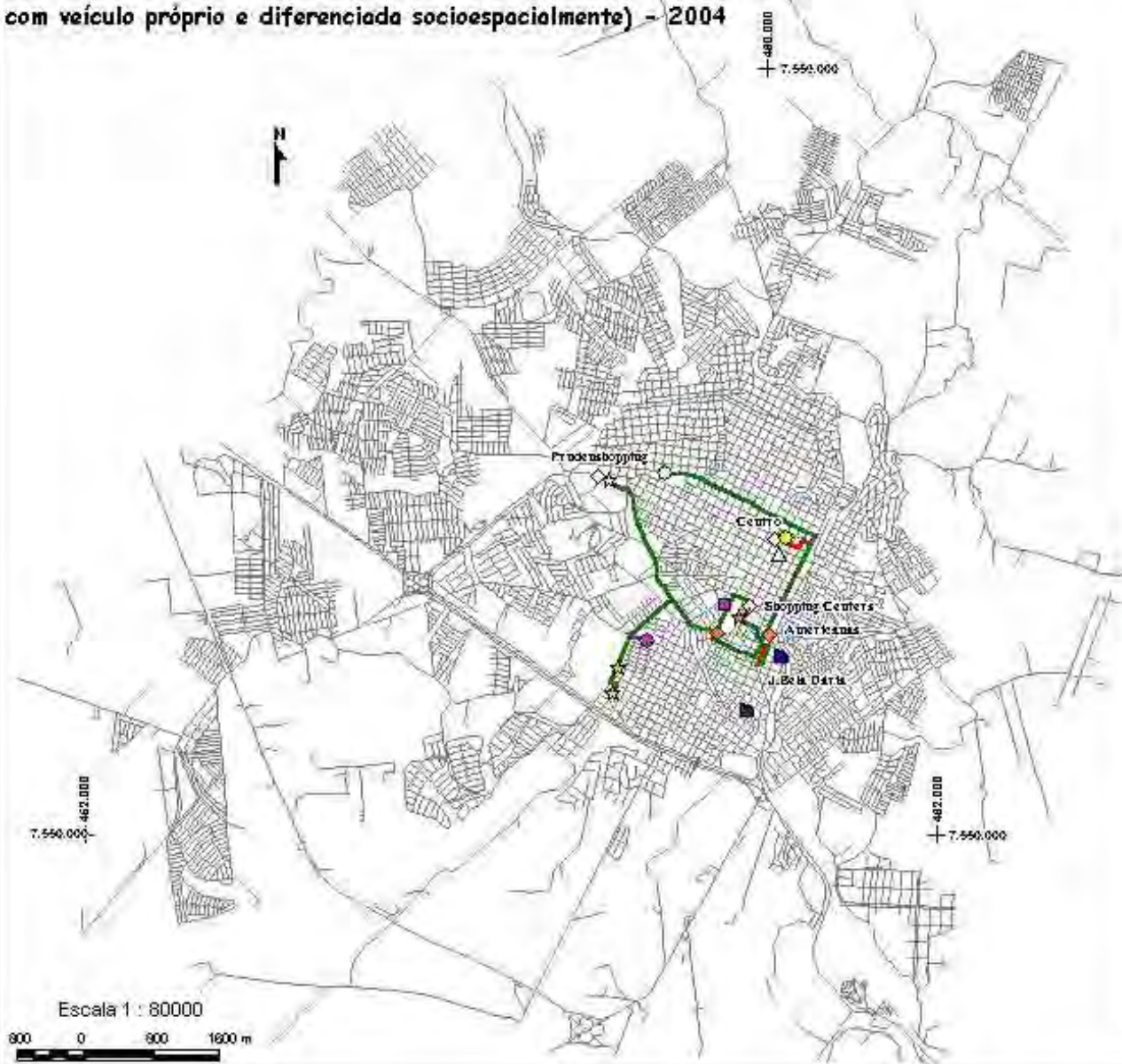
Sistema de Projeção: UTM  
Datum Horizontal: Vértice unesp (USP-IBGE)  
Datum Vertical: RN 1585H e RN 1527E (IBGE)  
Elipsóide: Hayford - Córrego Alegre

Org. Silvia Regina Pereira  
Financiamento: FAPESP  
Fonte: Entrevista - 2004  
Mapa Base - Grupo "Sistema de Informação e Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas - SIMESPP" - FCT/UNESP - 2002  
Layout: Rose Maria do Nascimento



**MAPA 16**  
**PRESIDENTE PRUDENTE - SP**

Uso do espaço urbano por:  
 Zumira, 23 anos (estudante, com renda acima de 05 salários mínimos,  
 com veículo próprio e diferenciada socioespacialmente) - 2004



**Legenda:**  
**Espaços frequentados**

FREQUÊNCIA	ATIVIDADES						
	Trabalho	Consumo de bens não duráveis	Consumo de bens semi-duráveis e duráveis	Serviços	Lazer/Atividades esportivas	Igreja	Residência atual
+ de 1 vez ao dia	□	◇	△	○	☆	⊕	🏠
1 vez ao dia	■	◇	△	●	☆	⊕	🏠
+ de 1 vez por semana	□	◇	△	○	☆	⊕	🏠
Ao menos 1 vez por semana	□	◆	△	○	★	⊕	🏠
+ de 1 vez por mês	□	◇	△	○	☆	⊕	🏠
Ao menos 1 vez por mês	□	◇	△	●	★	⊕	🏠
Às vezes	□	◇	△	○	☆	⊕	🏠
	🏠						🏠

Obs: Figuras não coloridas - sem ocorrência

**Trajetos**

- de veículo próprio
- a pé

Sistema de Projeção: UTM  
 Datum Horizontal: Vértice unesp (USP-IBGE)  
 Datum Vertical: RN 1585H e RN 1527E (IBGE)  
 Elipsóide: Hayford - Córrego Negro

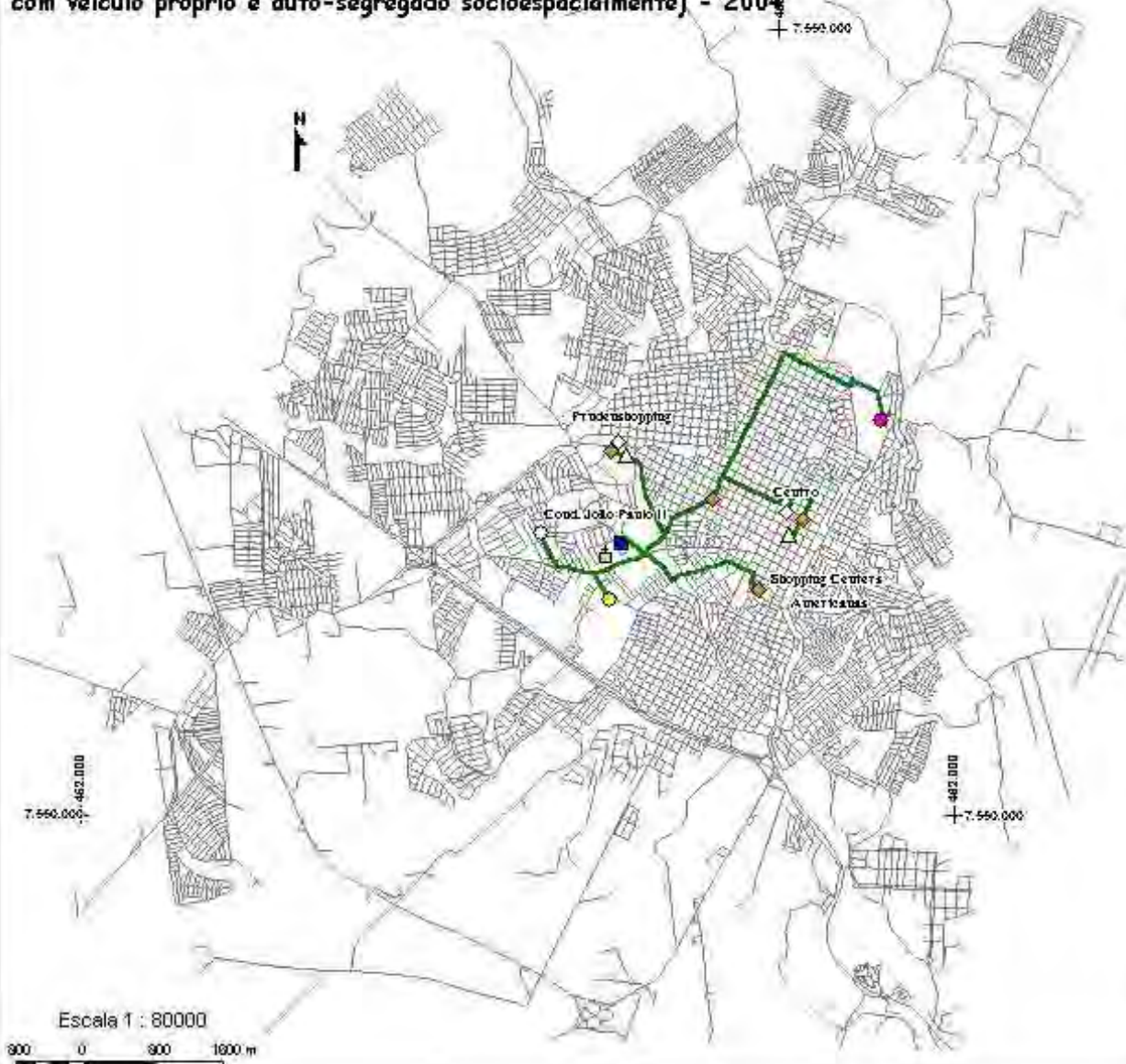
Org. Silvia Regina Pereira  
 Financiamento: FAPESP  
 Fonte: Entrevista - 2004  
 Mapa Base - Grupo "Sistema de Informação e Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas - SIMESP" - FCT/UNESP - 2002  
 Layout: Rose Maria do Nascimento

**MAPA 17**

**PRESIDENTE PRUDENTE - SP**

Uso do espaço urbano por:

Eduardo, 48 anos (desempregado, com renda acima de 05 salários mínimos, com veículo próprio e auto-segregado socioespacialmente) - 2004



**Legenda:**  
Espaços frequentados

FREQUÊNCIA	ATIVIDADES	Trabalho	Consumo de bens não duráveis	Consumo de bens semi-duráveis e duráveis	Serviços	Lazer/Atividades esportivas	Igreja
+ de 1 vez ao dia		□	◇	△	○	☆	⊕
1 vez ao dia		□	◇	△	●	☆	⊕
+ de 1 vez por semana		□	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por semana		□	◆	△	○	☆	⊕
+ de 1 vez por mês		□	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por mês		□	◇	△	●	☆	⊕
Às vezes		□	◇	△	○	☆	⊕

Residência atual

Obs: Figuras não coloridas - sem ocorrência

**Trajetos**

de veículo próprio

Sistema de Projeção: UTM  
Datum Horizontal: Vértice unesp (USP-IBGE)  
Datum Vertical: RN 1585H e RN 1527E (IBGE)  
Elipsóide: Hayford - Córrego Negro

Org. Sílvia Regina Pereira  
Financiamento: FAPESP  
Fonte: Entrevista - 2004  
Mapa Base - Grupo "Sistema de Informação e Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas - SIMESPP" - FCT/UNESP - 2002  
Layout: Rose Maria do Nascimento

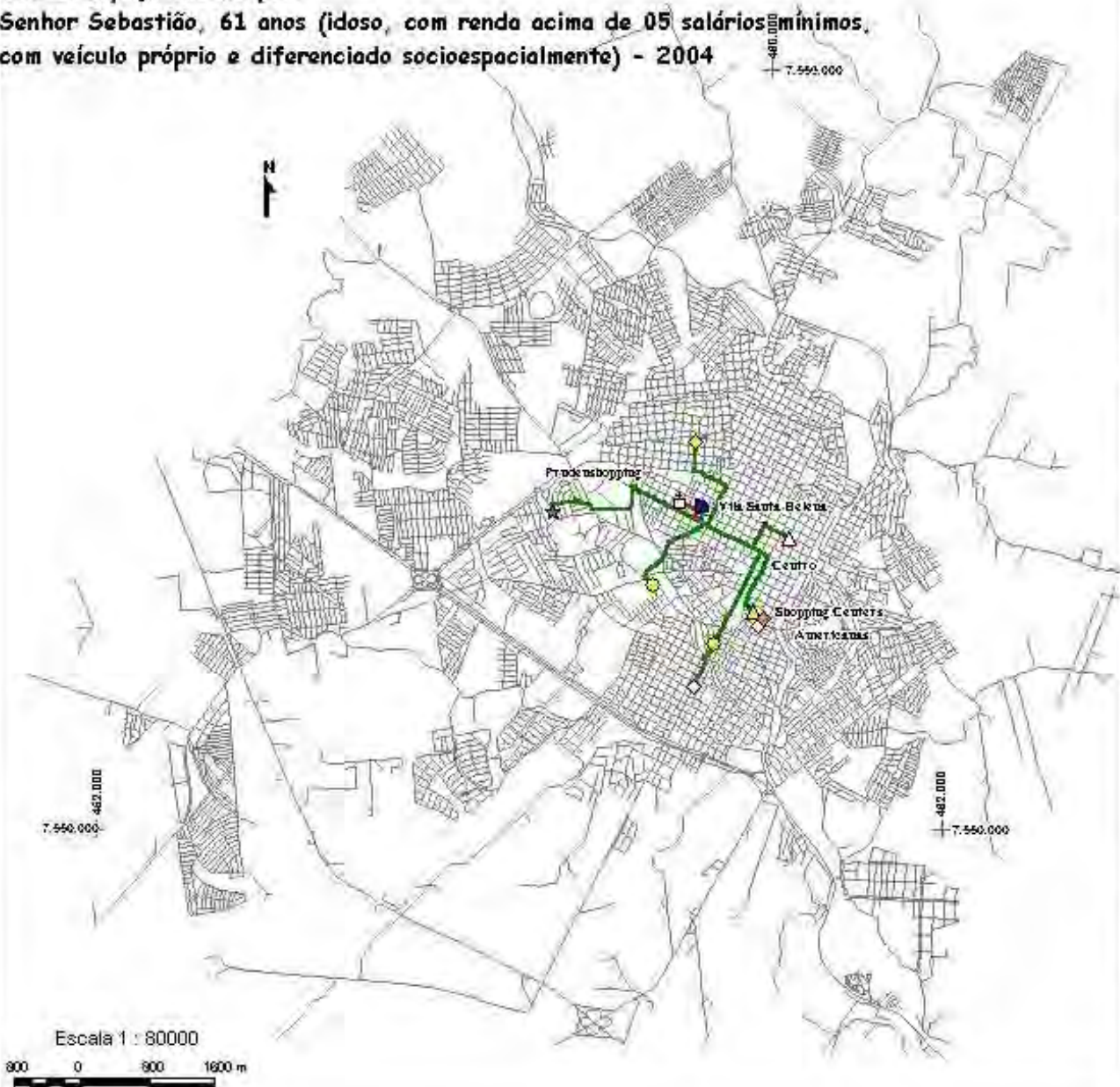
Escala 1 : 80000

900 0 900 1800 m

**MAPA 18**  
**PRESIDENTE PRUDENTE - SP**

Uso do espaço urbano por:

Senhor Sebastião, 61 anos (idoso, com renda acima de 05 salários mínimos, com veículo próprio e diferenciado socioespacialmente) - 2004



**Legenda:**  
**Espaços frequentados**

FREQUÊNCIA	ATIVIDADES	Trabalho	Consumo de bens não duráveis	Consumo de bens semi-duráveis e duráveis	Serviços	Lazer/Atividades esportivas	Igreja
+ de 1 vez ao dia		□	◇	△	○	☆	⊕
1 vez ao dia		□	◇	△	○	★	⊕
+ de 1 vez por semana		□	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por semana		□	◇	△	○	☆	⊕
+ de 1 vez por mês		□	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por mês		□	◇	△	○	☆	⊕
Às vezes		□	◇	△	○	☆	⊕

Residência atual

Obs: Figuras não coloridas - sem ocorrência

**Trajeto**

- de veículo próprio
- a pé

Sistema de Projeção: UTM  
 Datum Horizontal: Vértice unesp (USP-IBGE)  
 Datum Vertical: RN 1585H e RN 1527E (IBGE)  
 Elipsóide: Hayford - Córrego Alegre.

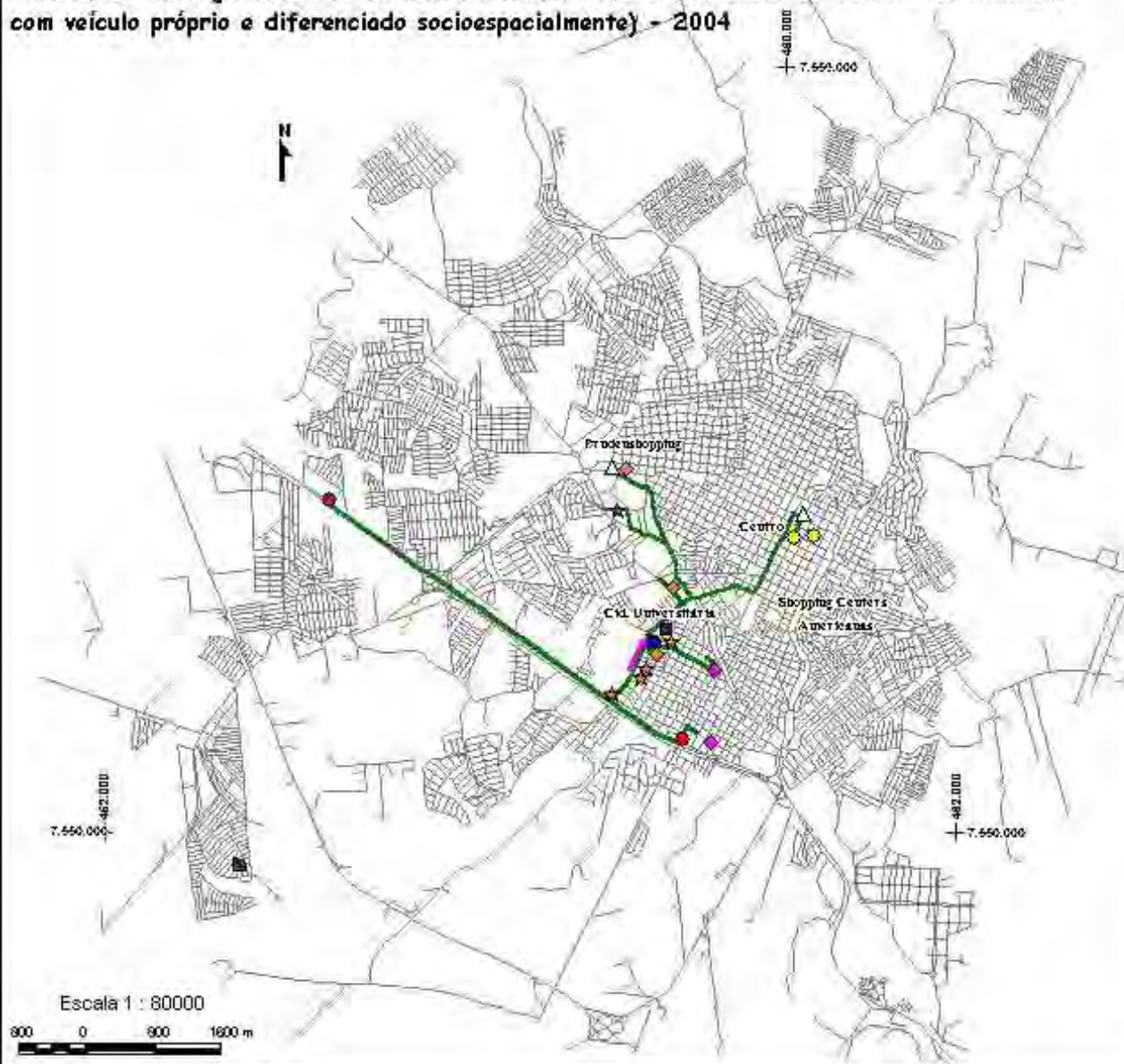
Org. Sílvia Regina Pereira  
 Financiamento: FAPESP  
 Fonte: Entrevista - 2004  
 Mapa Base - Grupo "Sistema de Informação e Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas - SIMESPP" - FCT/UNESP - 2002  
 Layout: Rose Maria do Nascimento

# MAPA 19

## PRESIDENTE PRUDENTE - SP

Uso do espaço urbano por:

Manoel, 37 anos (portador de deficiência física, com renda de até de 05 salários mínimos, com veículo próprio e diferenciado socioespacialmente) - 2004



### Legenda: Espaços freqüentados

FREQUÊNCIA	ATIVIDADES	Trabalho	Consumo de bens não duráveis	Consumo de bens semi-duráveis e duráveis	Serviços	Lazer/Atividades esportivas	Igreja
+ de 1 vez ao dia		■	◇	△	○	☆	⊠
1 vez ao dia		□	◆	▲	◯	☆	⊠
+ de 1 vez por semana		□	◇	△	●	★	⊠
Ao menos 1 vez por semana		□	◇	△	◯	★	⊠
+ de 1 vez por mês		□	◇	△	◯	☆	⊠
Ao menos 1 vez por mês		□	◇	△	●	☆	⊠
Às vezes		□	◇	△	◯	☆	⊠
Residência atual		🏠					🏠
Residência anterior							🏠

Obs: Figuras não coloridas - sem ocorrência

**Trajetos**  
 — de veículo próprio  
 — de cadeira de rodas

Sistema de Projeção: UTM  
 Datum Horizontal: Vértice unesp (USP-IBGE)  
 Datum Vertical: RN 1585H e RN 1527E (IBGE)  
 Elipsóide: Hayford - Córrego Negro.

Org. Silvia Regina Pereira  
 Financiamento: FAPESP  
 Fonte: Entrevista - 2004  
 Mapa Base - Grupo "Sistema de Informação e Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas - SIMESPP" - FCT/UNESP - 2002  
 Layout: Rose Maria do Nascimento

Ao analisar os mapas dos entrevistados das áreas de auto-segregação e das centrais, os quais possuem veículo próprio, vemos que, três dentre os seis entrevistados são auto-segregados, mas estão integrados espacialmente porque possuem uma fácil acessibilidade ao conjunto da cidade e os outros três vivenciam uma diferenciação socioespacial e não experimentam tantas restrições à apropriação do espaço urbano.

- A mulher trabalhadora Eliana, que residia nas imediações do Prudenshopping e atualmente reside no loteamento fechado Dahma I, justificou a mudança por motivo de segurança. Ela desloca-se, mais de uma vez ao dia para seu trabalho, nas imediações do Jardim das Rosas, para levar e buscar seu filho no Colégio do Jardim Paulista, pela facilidade de ir e vir em veículo próprio. Consumo de bens não duráveis ocorre em várias áreas com diferentes frequências para o dia-a-dia. Consume nas imediações de sua residência todos os dias, mais de uma vez por semana na Avenida Brasil, uma vez por semana no Carrefour ou no centro e às vezes na área comercial do Jardim Bongiovani. Já o consumo de bens semiduráveis e duráveis é realizado nos *shopping centers* e no centro, ao menos uma vez ao mês. As atividades esportivas são realizadas no interior do loteamento, uma vez por dia e as de lazer no Prudenshopping e casa de amigos na Vila Santa Helena (próxima ao Prudenshopping), ao menos uma vez por semana. Essa entrevistada vivencia a auto-segregação, possui uma facilidade de acesso ao conjunto da cidade, apropriando e consumindo os espaços que lhe convém.

No Mapa 14, com seus trajetos rotineiros, nota-se o predomínio da cor verde, pelo fato de possuir veículo próprio, o que facilita seus deslocamentos. O único trajeto a pé é feito dentro do loteamento fechado onde ela reside, por ocasião da realização de esportes. Sempre se desloca pelas avenidas de maior circulação para facilitar sua fluidez espacial. Todas as áreas comerciais são freqüentadas, em razão da acessibilidade que possui. Seu dia-a-dia também é bastante preenchido: trabalha, busca o filho na escola, faz as compras, pratica esportes, freqüenta áreas de lazer e casa de amigos.

O fato das suas necessidades, em termos de comércio e serviços, não serem atendidas nas imediações da sua área de residência, não é um obstáculo ou problema, pois com o veículo próprio se pode ir buscar o que não tem, sem grandes prejuízos de deslocamentos, e garantir a tranquilidade ao morar, o que não é possível, segundo ela, nas áreas comerciais. O poder aquisitivo associado às facilidades de deslocamentos possibilita, a essa entrevistada, segregar-se dos problemas das concentrações urbanas e integrar-se aos

espaços que lhe são convenientes quando necessário, consumindo e se apropriando das áreas que lhe interessa.

- A dona-de-casa Vera, residente no loteamento João Paulo II e que morava na área central, ressaltou, da mesma forma que a mulher trabalhadora, a segurança como motivo de mudança. Também pela facilidade de deslocamento realiza o consumo de bens não duráveis em diferentes áreas comerciais, ao menos uma vez por semana, como por exemplo: nos Hipermercados Carrefour e Muffato, no subcentro do Jardim Bongiovani. A aquisição de bens semiduráveis e duráveis ocorre no centro e nos *shopping centers* à medida que necessita. Uma vez por semana as atividades de lazer são realizadas nos *shopping centers* e em bares e restaurantes em diversas áreas da cidade. As atividades esportivas são realizadas diariamente no interior do loteamento fechado e em uma academia nas imediações de sua residência, três vezes por semana. A frequência da ida à igreja e ao centro é de uma vez por semana. Observamos que essa dona-de-casa, que já tem seus filhos adultos, tem um dia-a-dia bem preenchido com diversas atividades, ressaltando que participa de projetos sociais em diferentes bairros da periferia pobre da cidade. Ainda que possa se integrar espacialmente à cidade, também vivencia esse processo de auto-segregação, ressaltando sempre a segurança como justificativa para residir nessa área. Possui facilidade de acesso e de apropriação aos espaços da cidade.

O Mapa 15 representa seus trajetos. Nele, observamos vários símbolos, principalmente o que representa o lazer, interligados pela linha verde, identificando o seu único meio de deslocamento, o veículo próprio. A área central e os dois *shopping centers* são utilizados para o consumo. O lazer refere-se à frequência a restaurantes, pizzarias e *shopping*. Seu poder aquisitivo e sua acessibilidade, propiciada pelo veículo próprio, possibilitam a apropriação do espaço urbano por essa senhora que tem uma vida social bem mais ativa que algumas jovens entrevistadas. Novamente repete-se a ocorrência da auto-segregação, em relação àquilo que não se quer ter próximo dos olhos e a possibilidade de apropriação e consumo do que interessa.

- A estudante da universidade particular, Zumira (Mapa 16), tem um dia-a-dia bastante ocupado. Residia próximo da mesma área em que reside, Jardim Bela Daria, de onde se desloca para fazer estágio de enfermagem no Posto de Saúde da Cohab, pela manhã. À tarde trabalha na Santa Casa, na Avenida Coronel Marcondes e à noite estuda na UNOESTE (bairro Cidade Universitária). Essas atividades são possibilitadas pelo

deslocamento em veículo próprio, já que sai de um lugar e vai em seguida a outro não tendo tempo de retornar à casa antes das 23 horas. O consumo de bens não duráveis é feito pela família nas imediações do bairro, ao menos uma vez por semana e de vez em quando nos *shopping centers* ou no centro. O consumo de bens semiduráveis ou duráveis é feito de vez em quando no centro, onde também paga suas contas uma vez por mês. Semanalmente, realiza alguma atividade de lazer no *Shopping Americanas* e de vez em quando no Prudenshopping, e ao menos uma vez por mês na área de diversão noturna do Jardim Bongiovani. Essa estudante não possui uma renda muito alta, mas suas práticas revelam que a sua inserção socioespacial é significativa para sua faixa etária e para seu nível sociocultural. Não há restrições espaciais ou econômicas que privem seu acesso à cidade, podendo restringir sua frequência pela atividade profissional que desenvolve atualmente.

Tem um poder aquisitivo maior que o dos outros dois estudantes entrevistados, está bem integrada espacialmente à cidade, possui veículo próprio, mas o comprometimento de seu tempo cotidiano faz com que seus deslocamentos se restrinjam à área de trabalho e estudo. Algumas vezes, nos fins de semana, frequenta áreas de diversão noturna ou se desloca para o *Shopping Americanas*, nas imediações de sua residência, para realizar alguma atividade de lazer. A auto-segregação não caracteriza essa entrevistada, podendo ser entendida de acordo com a situação de diferenciação socioespacial..

Ao compararmos os Mapas 14, 15, 16, 17 e 18, percebemos que a área de abrangência desses entrevistados é praticamente a mesma. Todos possuem veículo próprio, mas seus deslocamentos ocorrem entre a residência, área central e *shopping*. A apropriação é bastante restrita à área comercial e de serviços.

- O desempregado Eduardo reside no loteamento fechado João Paulo II e, como os outros moradores desse tipo de loteamento, justifica esta escolha pela segurança que ela propicia. O consumo de bens não duráveis ocorre, ao menos uma vez por semana, nos *shopping centers* ou no centro. O consumo de bens semiduráveis e duráveis, de vez em quando, é feito no *Prudenshopping* e no centro. Está cursando direito na Instituição Toledo de Ensino que se encontra na Vila Furquim, bem distante de sua residência, mas não há implicações decorrentes da necessidade de realizar esse deslocamento um pouco maior por possuir veículo próprio. O pagamento de contas, uma vez por mês, é feito no Jardim Bongiovani. Não realiza nenhuma atividade de lazer, nem dentro e nem fora do loteamento fechado, destacando que também não tem amigos nesse local de residência. Uma vez por semana frequenta a Igreja do Seminário nas proximidades de sua residência. Apesar de

estar desempregado, possui condições de se manter em um loteamento fechado e de adquirir serviços educacionais particulares para a sua família e para ele mesmo, além de consumir nos espaços mais caros como os dos *shopping centers*.

O consumo de bens e serviços, por esse entrevistado, não é tão freqüente como o da dona-de-casa que reside no mesmo loteamento que ele e nem mais amplo que os dos outros dois desempregados das outras áreas analisadas. Seus deslocamentos, representados no Mapa 17, ocorrem na maioria das vezes, pelas grandes avenidas e não estão além das áreas centrais e dos *shopping centers*, exceto para cursar a faculdade, que é o ponto mais afastado que ele percorre. O fato de estar desempregado não o impossibilita de possuir um veículo, de cursar uma faculdade particular, já que está vivendo de rendimentos financeiros. Mesmo com a sua situação de desemprego, o entrevistado pode ser considerado auto-segregado.

- O idoso Senhor Sebastião residente na Vila Santa Helena afirma que mora perto do centro pela sua proximidade e facilidade de acesso. Ao menos uma vez por mês consome bens não duráveis no Jardim Paulista e não no Hipermercado Carrefour que está mais próximo, segundo ele, por ser a melhor opção em função dos preços oferecidos. Já o consumo de bens semiduráveis e não duráveis é feito no *Shopping Americanas*. O atendimento médico é efetuado nas imediações do Parque do Povo. Realiza atividade física, uma vez ao dia, no Termas. Disse-nos que seu dia-a-dia não é tão movimentado pelo fato de preferir ficar em casa a sair, devido à idade que possui. De acordo com o próprio entrevistado, ele não se sente afastado, isolado espacialmente, nem tem privações econômicas, mas suas práticas revelam uma pequena inserção aos espaços da cidade, justamente pelo ritmo de vida e pela sua idade. Para ele, o interessante é ficar mais tempo em casa do que vivenciar algumas áreas, já que essas são muito tumultuadas, agitadas, não o atraindo.

Ao contrário dos dois outros idosos, tem bom poder aquisitivo e veículo próprio, o que facilita a realização de suas atividades, incluindo-se nelas a esportiva e a de lazer não vivenciadas pelos outros dois. O consumo de bens e serviços dá-se nas imediações da residência (Mapa 18), na área central, como também no *Shopping Americanas*. O Prudenshopping, que está bem próximo de sua casa, não é utilizado pela justificativa de ser freqüentado por muitos jovens, o que para ele, devido a sua idade, é um incômodo.

Mesmo com a possibilidade de deslocar-se mais, não o faz por não achar necessário, uma vez que seus trajetos bastam para as suas necessidades. Os outros dois idosos se deslocam a pé, bem mais que esse entrevistado, que possui veículo.



- O portador de deficiência física Manoel residia anteriormente no Conjunto Habitacional Ana Jacinta e atualmente reside no bairro Cidade Universitária, que está bem localizado em relação à área central, comparativamente à sua residência anterior. É autônomo e anda pela cidade toda (Mapa 19), em postos de gasolina nas imediações do Campus II da Unoeste, da Rodovia Raposo Tavares, do Posto Rio 400 e da Avenida Joaquim Constantino, para vender seus produtos, tendo facilidade de deslocamento por possuir veículo próprio. O consumo de bens não duráveis é realizado no Hipermercado Carrefour, uma vez por semana, nas imediações do Parque do Povo e no subcentro comercial do Jardim Bongiovani, ao menos uma vez por semana. Para adquirir bens semiduráveis e duráveis, desloca-se também para o Hipermercado Carrefour ou para o centro, com uma frequência bem menor. Realiza atividades esportivas todos os dias na UNESP e de lazer nas imediações de sua residência, freqüentando bares e boates. Ressaltou que sua deficiência é devido a um acidente, mas que isso não modificou muito sua vida, pois faz quase tudo que fazia anteriormente, só não pode jogar futebol, mas vai e volta sem a ajuda de ninguém para todas as áreas e locais de Prudente. Mesmo não possuindo um poder aquisitivo elevado, o meio de deslocamento próprio facilita seu ir e vir. Pode ser considerado diferenciado socioespacialmente, de acordo com a sua inserção e integração aos espaços dessa cidade.

Pelo fato de possuir veículo próprio, realiza grandes deslocamentos (mapa 19), não ficando restrito à área de sua residência. Disse que pode ir e vir para qualquer área e que conhece a cidade como um todo. Esse fato não é observado em relação aos outros dois portadores de deficiência física, que além de não possuírem veículo próprio, dependem sempre de outra pessoa para acompanhá-los.

A atividade de lazer é bem evidente no dia-a-dia desse entrevistado. Reside nas imediações da área de diversão noturna da cidade, freqüentando constantemente esses locais. Nesse caso, o fato de ter uma situação espacial adequada e possuir um veículo próprio facilita seus deslocamentos, permitindo uma maior integração aos espaços da cidade, o que não acontece com os outros dois portadores de deficiência física. Seu poder aquisitivo não é elevado, mas as condições espaciais lhe permitem uma melhor acessibilidade ao espaço urbano.

O próximo item ilustra os espaços diferenciados socioespacialmente (as áreas centrais) e os auto-segregados (os loteamentos fechados), por meio da iconografia e das falas dos seus entrevistados.

#### 5.4.- Espaços diferenciados socioespacialmente e auto-segregados: iconografia das áreas centrais, dos loteamentos fechados e a fala dos seus entrevistados

##### Loteamento Fechado Dahma I

##### Área de Moradia da Mulher Trabalhadora



Sílvia Regina Pereira

Foto 25- Vista do interior do loteamento fechado

##### Sobre a área em que reside

“Uma coisa que quando nós fomos para lá, nós deixamos de fazer foi freqüentar clube, nós saímos do clube. Nós acabamos tendo dentro a mesma oferta. A gente deixou de vir, deixou de usar o serviço fora” (Eliana).

“A área que eu moro me supre em lazer, para as outras atividades tenho sempre que me deslocar para consumir. Essas áreas seriam os *shopping* e centro” (Eliana).

“Lá tem as suas coisas ruins, que seria a auto-segregação, que até chega a prejudicar algumas pessoas em relação a isso. Porque a pessoa para entrar tem que anunciar, e isso é um pouco chato ou bastante chato, mas tem outras coisas que é muito gostoso, não dá para negar que seja gostoso. Você tem uma área com mais verde [...], você tem ali uma vista deliciosa, um silêncio [...] e a tal da segurança. Você pode sair e deixar seu filho sozinho, deixar a bicicleta na calçada, uma porta aberta, você pode dormir com a janela aberta, então você tem esse tipo de coisa” (Eliana).



Sílvia Regina Pereira

Foto 26- Área de residência da mulher trabalhadora

### **Sobre o transporte coletivo**

“O principal meio de deslocamento da família é o carro. Eu não utilizo transporte coletivo, às vezes quem utiliza é o meu filho, para fazer alguma atividade dele no centro, mas só quando é necessário” (Eliana).

### **Sobre o *shopping***

“Agora frequento menos, por questão de opção mesmo, você vai parando um pouco. Eu freqüentava um café, um cinema dentro dos *shopping*. Hoje em dia o nosso sistema de lazer é mais lá dentro (do condomínio), um lazer esportivo, caminhada, bicicleta. Muitas vezes nosso lazer é na casa de amigos, que moram no centro ou vizinhos da gente lá, não no Dahma, fora” (Eliana).

## Loteamento Fechado João Paulo II

### Área de Moradia da Dona-de-Casa



Foto 27- Área de residência da dona-de-casa

#### **Sobre a área em que reside**

“Escolhi morar aqui porque eu sou viúva e a tendência é ficar só na casa. Tem segurança quando volto à noite, é tranquilo, sossegado, não tem problema com vizinhança. [...] quando eu morava em outro lugar eu tinha um certo receio até descer, abrir o portão, fechar, eu tinha receio e aqui não” (Vera).

“Aqui no condomínio mesmo, ninguém cumprimenta ninguém. Os vizinhos não se falam, é um povo muito fechado. As minhas amizades são de fora do condomínio, pessoas que eu já conhecia antes, porque aqui eu sou aberta, eu cumprimento, mas as pessoas não se falam. O relacionamento entre as pessoas não é nada bom. Eu acho que na verdade as pessoas se mascaram, elas não são o que elas querem mostrar que são. Eu sou simples, eu lavo o quintal, lavo o carro, rego plantas e eu tenho mais bens que muita gente que mora aqui perto de mim. Eles se colocam numa redoma e se distanciam, ai o dia que sabem quem você é, ai vem, te convida, pelo interesse” (Vera).

#### **Sobre o shopping**

“Semanalmente, vou ao Prudenshopping para ir a farmácia, lojas, banca de revistas. No Americanas, é mais para receber, no banco que tem lá” (Vera).

## Jardim Bela Daria

### Área de Moradia da Estudante



Sílvia Regina Pereira

Foto 28- Área de residência da estudante

#### **Sobre a área em que reside**

“Eu gosto de morar lá por ser um bairro tranqüilo, dificilmente você vê roubos, alguma coisa assim. Tem bastante famílias, crianças, é uma área que não é muito distante, não tão próxima, mas tem um *shopping* perto, tem farmácia, tem escola, acho que é bem servida” (Zumira).

#### **Sobre o transporte coletivo**

“Raramente utilizo transporte coletivo, só quando está chovendo, quando não tem outra alternativa e é para vir fazer o estágio (no H.U.), porque para trabalhar dá para ir a pé, e é só nos dias de chuva. O número de linhas eu acho que deve ser suficiente, mas não conheço direito, eu não sei os horários [...]. Com relação ao preço é meio carinho” (Zumira).

#### **Sobre o *shopping***

“Só frequento para cinema, raramente. Aí a gente vai um pouquinho antes e come alguma coisa na Praça de Alimentação. Às vezes passo pelo Americanas, só para dar uma volta, para olhar, uma vez por semana, quando eu tenho tempo. Prudenshopping eu quase nunca vou, por causa da distância” (Zumira).

## **Loteamento Fechado João Paulo II**

### **Área de Moradia do Desempregado**



Sílvia Regina Pereira

Foto 29- Área de residência do desempregado

#### **Sobre a área em que reside**

“Nem pontos positivos, nem pontos negativos, é só pela segurança. Meus filhos não têm amizades dentro do condomínio. Eu e minha esposa não temos amizades nem dentro e nem fora do condomínio” (Eduardo).

“Pra mim não tem nenhuma diferença pelo fato de morar em uma área com muros. Não tenho convivência com o pessoal que mora dentro do condomínio, o pessoal do condomínio. Tem integração entre eles, mas eu fico meio isolado, nunca fui de me integrar. Acho que porque eu sou o mais pobre daqui, eu estou aqui por sorte, pura sorte, porque um bancário não conseguiria ter uma casa aqui, sem ter sorte” (Eduardo).

#### **Sobre o *shopping***

“[...] vou mais ou menos uma vez por semana, no Prudenshopping. No Americanas é mais no Hipermercado Muffato, se tiver passando por lá” (Eduardo).

#### **Sobre a cidade**

“Não conheço, só conheço a área que utilizo, de passagem” (Eduardo).

## Vila Santa Helena

### Área de Moradia do Idoso



Sílvia Regina Pereira

Foto 30- Área de residência do idoso, próxima à área central

#### **Sobre a área em que reside**

“[...] é considerado o centro, dá para ir ao banco, fazer todas as atividades a pé se quiser. Tenho padarias, farmácias, tudo sempre perto. Estou sempre bem servido com comércios e serviços, esse é o principal motivo de gostar de morar nessa área. [...] é um bairro tranquilo, a vizinhança é toda proprietária, não tem casas de aluguel e não tem bares nas proximidades” (Senhor Lourival).

#### **Sobre o transporte coletivo**

“Raramente utilizo o transporte coletivo (umas 05 vezes por ano). Quando utilizo é por diversão, por vontade própria, pelo prazer de ir de ônibus e não ter que tirar o carro da garagem. Acho que o transporte é suficiente até porque não dependo dele, e a tarifa do transporte baseado em outras cidades e pelo fato de não se ouvir reclamações em massa, acho que é normal. Não utilizo o transporte coletivo pela comodidade de ter carro, só isso, não tenho discriminação, aliás, até gosto de andar de ônibus, mas a facilidade de ter carro dispensa o uso” (Senhor Lourival).

#### **Sobre o *shopping***

“Eu frequento mais o *Shopping* Americanas. É uma das alternativas de lazer, e a gente opta por esse *shopping* por ele ser mais tranquilo, porque tem menos jovem” (Senhor Lourival).

## Cidade Universitária

### Área de Moradia do Portador de Deficiência Física



Sílvia Regina Pereira

Foto 31- Área de residência do portador de deficiência física

### **Sobre o fato de ser portador de deficiência física**

“Com relação ao que eu fazia, não mudou nada, eu só não jogo bola. Trabalho, me divirto, vou na represa, tomo banho, tudo normal” (Manoel).

Por causa do basquete ganhei resistência, empino. De fim de semana não saio sozinho, tem sempre alguém. Eu procuro ir nos lugar próprio para mim. No banco que eu uso na vila não tem rampa (Banco Real), eu já falei com o gerente, mas não resolveram” (Manoel).

### **Sobre o *shopping***

“Não freqüento. Gosto, mas não freqüento, porque eu tenho outras opções. O Prudenshopping é espaçoso para andar, é mais gostoso” (Manoel).

### **Sobre as diferenças entre a área que reside e a periferia**

“Tem o Brasil Novo, Humberto Salvador, com o pessoal bastante inferior, porque a Cidade Universitária na verdade, não é Prudente. Eu considero como outra cidade, porque só tem gente de fora. Lá é totalmente diferente às vezes você está ali numa plena terça-feira e está aquela maior bagunça, você vai para o Ana Jacinta e está todo mundo dormindo. Eu me acho integrado, e na área que eu moro não falta nada” (Manoel).





Sílvia Regina Pereira

Foto 32- Portador de Deficiência Física em seu veículo adaptado



Sílvia Regina Pereira

Foto 33- Realização de atividade esportiva: basquete sobre rodas na UNESP



[...] se não desejo que seu olhar colha uma imagem deformada, devo atrair a sua atenção para uma qualidade intrínseca dessa cidade injusta que germina em segredo na secreta cidade justa: trata-se do possível despertar – como um violento abrir de janelas – de um amor latente pela justiça, ainda não submetido à regras, capaz de compor uma cidade ainda mais justa do que era antes de se tornar recipiente de injustiça.

Ítalo Calvino

## **CAPÍTULO VI – ACESSIBILIDADE INTERURBANA, INTRA-URBANA E O DIREITO À CIDADE**

## **CAPÍTULO VI- ACESSIBILIDADE INTERURBANA, INTRA-URBANA E O DIREITO À CIDADE**

Para entendermos como a mobilidade interfere na vida dos entrevistados analisamos, nesse capítulo, inicialmente, a situação socioespacial das residentes em cidades vizinhas a Presidente Prudente, já destacadas anteriormente. Consideramos as condições econômicas das mesmas, procurando compreender como interferem no cotidiano dessas mulheres que, por morarem em cidades pequenas, mantêm algumas relações com a cidade média, seja para trabalhar, para estudar ou consumir bens e serviços não encontrados nos seus locais de origem. Nos utilizamos das falas das mesmas quando foi necessário ressaltar algum aspecto ou fato. Dessa forma, pudemos identificar as razões dos deslocamentos interurbanos, a frequência dos mesmos para complementar a vida urbana dos residentes nas cidades pequenas, já que estes necessitam de bens e serviços não ofertados naqueles espaços e assim reconhecer as possibilidades de articulações entre dois níveis escalares.

Posteriormente, faremos a compreensão do direito à cidade, com base nas análises que viemos realizando sobre os entrevistados que residem nas diferentes áreas de Presidente Prudente. Analisamos a estruturação das principais áreas de comércio e serviços bem como dos equipamentos de uso coletivo, em razão da diferenciação espacial em termos do oferecimento dos mesmos, o que influencia a vida dos moradores desta cidade. É necessária uma melhor descentralização desses equipamentos para promover a acessibilidade de fato à cidade, principalmente para os segmentos de menor poder aquisitivo que são os mais prejudicados com a estruturação atual. Associada a essa descentralização é necessária uma melhor estruturação do transporte público. Nesse sentido, destacamos a importância do Estatuto da cidade como instrumento a ser considerado para promover transformações em favor do coletivo e não de alguns segmentos sociais. As possibilidades de mudanças para que o exercício do direito à cidade se efetive para cidadãos existem. Elas precisam ser identificadas e trabalhadas pelos moradores desse espaço urbano, com o intuito de torná-las mais acessíveis a todos.

### **6.1- As residentes em cidades vizinhas e a acessibilidade interurbana**

Após a análise dos entrevistados intra-urbanos no capítulo três, quatro e cinco, de acordo com as condições socioespaciais que os definem apresentamos, agora, a análise dos

contextos socioespaciais das entrevistadas residentes nas cidades vizinhas a Presidente Prudente. Considerando a escala interurbana, procuramos entender como se dá a acessibilidade das mesmas em relação a essa cidade média, para onde todas elas se deslocam constantemente para usarem e apropriarem-se deste espaço urbano em razão de residirem em cidades pequenas, as quais não possibilitam a realização de todas as funções e atividades urbanas que são necessárias às suas vidas.

As condições socioeconômicas dessas entrevistadas são apresentadas a seguir:

Quadro 14- Características socioeconômicas das entrevistadas – Cidades vizinhas

Cidade Vizinha	Pirapozinho (trabalha em Prudente)	Álvares Machado (estuda em Prudente)	Regente Feijó (consome em Prudente)
Características socioeconômicas			
Sexo	Feminino	Feminino	Feminino
Idade	31	18	42
Estado Civil	Solteira	Solteira	Casada
Escolaridade	3º Grau	3º Grau (cursando)	3º Grau
Profissão	Geógrafa	Estudante	Diretora de Escola
Número de filhos	-	-	2
Número de dependentes	-	-	2
Renda Salarial	R\$ 480,00	Sem renda	R\$ 2.000,00
Renda Salarial Familiar	R\$ 2.160,00	R\$ 900,00	R\$ 3.000,00

Fonte: Entrevistas/2004

Duas dentre essas entrevistadas possuem curso superior e uma delas - a estudante - está cursando este nível de ensino, estando esse fato associado à qualificação profissional que destacamos ao longo do texto.

Somente a residente em Regente Feijó é casada, tem dois filhos e dependentes da sua renda, que é maior do que a das demais, tanto a individual como a familiar, além de ter veículo próprio. Ela se desloca constantemente para Presidente Prudente, mas consome mais na sua cidade de origem do que nessa. Suas necessidades são supridas na cidade pequena e somente quando é preciso consumir bens e serviços não existentes naquela cidade, consome em Presidente Prudente.

A residente em Pirapozinho, que se desloca por meio de transporte coletivo diariamente, consome em Presidente Prudente artigos pessoais, lazer, serviços médicos e a sua família realiza todos esses consumos na cidade pequena em que reside.

Essas entrevistadas sempre residiram em cidade pequena, ressaltando pontos positivos decorrentes desta situação espacial. Além disso, estão próximas a uma cidade média, para onde podem se deslocar para consumir o que não encontram nas suas cidades de procedência. Verificamos, por meio das suas falas, as considerações que fazem a respeito de residirem na cidade pequena.

“Eu acho que a sensação de segurança é maior lá em Pirapó, eu me sinto mais segura, se eu for andar pela cidade, pode até ser meia noite, eu sinto que ando com mais tranquilidade. Isso não porque algum dia eu fui assaltada ou qualquer coisa assim, mas pelo que a gente vê nos jornais, na televisão. Com relação à segurança eu acho que lá, as pessoas que moram lá falam desse aspecto da cidade, coisa de cidade pequena. Outra coisa que é bom lá, que eu gosto, é a questão de poder me deslocar a pé” (Rose).

“Eu acho que lá é mais tranquilo, mais calmo, antes eu achava que era mais seguro, mas não é tão seguro assim, mas há tranquilidade, menos barulho, dá para você caminhar na rua ainda. De uns tempos para cá já tem mais notícias de assaltos, então não é tão tranquilo. É uma cidade pequena, quando falta alguma coisa você tem que vir buscar aqui em Prudente, mas é perto, então isso não é problema” (Celina).

“Os pontos positivos de morar em Regente são: a tranquilidade da cidade, de um modo geral, o relacionamento dos filhos com os colegas, você conhece mais as pessoas, você tem um maior entrosamento, você sabe onde seu filho vai. A questão da segurança, apesar de ter problemas também, as coisas são bem mais perto da sua casa, você pode ir a pé, tudo é mais fácil e tem-se a facilidade de morar perto de uma cidade maior que é Presidente Prudente. Quando eu preciso de alguma coisa que não encontro aqui, aí eu vou para Presidente Prudente, mas geralmente eu compro aqui. A questão do emprego é o ponto negativo, tirando isso é tranquilo” (Marta).

Quadro 15- Características das residências das entrevistadas – Cidades vizinhas

Cidade Vizinha	Pirapozinho (trabalha em Prudente)	Álvares Machado (estuda em Prudente)	Regente Feijó (consome em Prudente)
Características da residência e equipamentos			
Moradia	Própria	Própria	Alugada
Tempo de residência	31 anos	18 anos	42
Residência anterior	Mesmo local	Mesmo local	Em outro bairro da cidade
Motivo da mudança	Casa da família	Casa da família	Casa de aluguel
Número de cômodos	7	6	6
Número de banheiros	1	2	1
Número de residentes	6	4	4
Geladeira	1	2	1
Freezer	-	2	1
Equipamento de som	1	4	3
Televisor	1	2	3
Telefone fixo	-	1	1
Telefone celular	2	3	1
Computador	1 sem internet	1 sem internet	1 com internet
Vídeo	-	1	2
DVD	-	1	-
Ar condicionado	-	-	-
Ventilador	3 portáteis	4 portáteis	2 de teto e 2 portáteis
Piscina	-	-	-
Veículo automotor	-	2 carros e 1 caminhão	1 carro
Bicicleta	2	-	1

Fonte: Entrevistas/2004

Com relação aos bens duráveis, todas possuem computadores, celulares; nenhuma possui piscina ou ar condicionado, que é substituído pelos ventiladores portáteis. Nas famílias de duas dentre as entrevistadas, há veículo próprio, como a da estudante que, apesar de possuir dois carros, se desloca por meio de transporte coletivo diariamente de Álvares Machado a Presidente Prudente. O tempo percorrido entre essas cidades e Presidente Prudente é de no máximo trinta minutos por transporte coletivo

Quadro 16- Considerações sobre a área de residência e locais de obtenção de bens – Cidades vizinhas

Cidade Vizinha	Pirapozinho (trabalha em Prudente)	Álvares Machado (estuda em Prudente)	Regente Feijó (consome em Prudente)
Obtenção de bens/serviços e atividades			
Local de trabalho	Em Presidente Prudente	Não trabalha	Em Regente Feijó
Meio de deslocamento	Transporte coletivo	Transporte coletivo	Veículo próprio
Escola	Tem no bairro	Tem nas proximidades	Tem no bairro
Creche	Tem no bairro	Tem nas proximidades	Tem no bairro
Posto Saúde	Tem nas proximidades	Tem nas proximidades	Tem no bairro
Área de lazer no Bairro	Não tem no bairro	Tem nas proximidades	Não tem no bairro
Coleta de lixo	Diária	Não tem (área rural)	Diária
Considerações sobre A Infra-Estrutura	Nada para reclamar	Área rural	Nada para reclamar
Avaliação da cidade em que reside	A sensação de segurança, facilidade de deslocamentos a pé, falta de lazer e trabalho	Cidade segura, com oferta de comércio e serviços	Tranquilidade, segurança e fácil acesso a Presidente Prudente

Fonte: Entrevistas/2004

Todas as entrevistadas têm fácil acesso aos equipamentos e serviços urbanos básicos nas suas cidades, necessitando adquirir, em Presidente Prudente somente o que lá não encontram, como Universidade, serviços especializados de saúde e cinema.

A questão da segurança, da tranqüilidade, a facilidade de acesso aos meios de consumo, os deslocamentos a pé e os relacionamentos interpessoais são os pontos positivos mais ressaltados pelas três entrevistadas.

A falta de emprego é lembrada como ponto negativo por duas delas, inclusive pela que trabalha em Presidente Prudente. Elas entendem que esse problema é conjuntural e não deixariam de morar nessas cidades por esse fator, pois podem buscar emprego em Presidente Prudente, já que a distância é bem pequena.

**Quadro 17- Uso do espaço urbano pelas entrevistadas – Cidades vizinhas**

Cidade Vizinha	Pirapozinho (trabalha em Prudente)	Álvares Machado (estuda em Prudente)	Regente Feijó (consome em Prudente)
Apropriação do espaço urbano			
Onde Compra Alimentos	Na cidade em que reside	Na cidade em que reside e às vezes em Presidente Prudente	Na cidade em que reside e às vezes em Presidente Prudente
Artigos Pessoais	Em Presidente Prudente	Na cidade em que reside e às vezes em Presidente Prudente	Na cidade em que reside
Pagamento de Contas	Na cidade em que reside	Na cidade em que reside	Na cidade em que reside
Freqüenta Áreas de lazer	Às vezes (Presidente Prudente)	Às vezes (em Álvares Machado e Presidente Prudente)	Freqüenta (Regente Feijó)
Freqüenta Cinema	Às vezes (Presidente Prudente)	Às vezes (Presidente Prudente)	Às vezes (Presidente Prudente)
Freqüenta Igreja	Não freqüenta	Não freqüenta	Freqüenta (Regente Feijó)
Prática de esportes ou atividade física	Não pratica	Não pratica	Pratica (Regente Feijó)

Fonte: Entrevista/2004

A compra de alimentos, assim como a de artigos pessoais, (exceto para a trabalhadora que consome esses artigos na cidade média) é sempre realizada na cidade em que elas residem, somente consumindo em Presidente Prudente algumas vezes, nas vindas para a realização de alguma atividade ou para receberem atendimento médico, se for conveniente, ou seja, se houver atrativos, promoções, caso contrário, passam por esta cidade e não consomem nada.

“O que eu consumo aqui são mais objetos de uso pessoal, desodorante, shampoo, essas coisas que são mais para mim, só para mim, não é para minha família. Consumo isso aqui porque é mais pratico, porque eu já estou aqui, em vez de descer lá no centro de Pirapó, ou ter que chegar em casa e subir até o centro. Eu passo no centro aqui já faço as compras e já levo para minha casa. Tem diferença com relação à variedade, preço nem tanto e isso não

levo em conta, levo em conta a variedade. Às vezes eu procuro algumas coisas lá, algum produto e não tem” (Rose).

“Minha família compra tudo em Álvares Machado, às vezes se tiver que vir a Prudente para médico, algum compromisso e tiver passando por supermercados pode ser que leve alguma coisa, mas é muito difícil” (Celina).

“Nunca utilizo transporte coletivo para ir a Prudente. Vou a Prudente duas vezes por semana para ir ao médico, para resolver problemas de trabalho ou para consumir. De carro dá uns vinte minutos” (Marta).

Com relação à frequência às áreas de lazer, somente a estudante (Celina) realiza esse tipo de consumo nas duas cidades, apesar da pouca frequência. A residente em Regente Feijó (Marta), que tem uma faixa etária maior, acredita que, para a sua idade, os lazeres oferecidos na sua cidade são suficientes e já a trabalhadora (Rose) em Presidente Prudente só o faz nesta cidade, mas só de vez em quando, ressaltando que, nesse sentido, a sua cidade não oferece muitos atrativos. O *shopping* da cidade média é utilizado para a realização de lazer, como destacado a seguir:

“Eu utilizo mais o Prudenshopping por conta da proximidade com o local de trabalho, para alimentação e cinema. A frequência atual é de duas vezes por mês. Para o Americanas, é mais raro” (Rose).

“O *Shopping* Americanas eu conheço, mas é muito difícil ir até lá, é mais fácil ir no Prudenshopping, que eu paro perto. No Prudenshopping eu consumo cinema, praça da alimentação, às vezes, quando eu fico direto para aula. Acho que uma duas vezes por semana eu passaria por lá” (Celina).

“Algumas vezes, não com muita frequência, talvez uma vez por mês. Consumo tudo ao mesmo tempo. Quando vou, vou na praça de alimentação, no cinema, no mercado, já faço tudo. Sempre no Prudenshopping” (Marta).



As três ressaltam que as diferenças entre essas cidades e Presidente Prudente são em relação a esta, um maior fluxo de veículos e de pessoas nas ruas, um número maior e mais diversificado de estabelecimentos comerciais e de serviços e as edificações de vários pavimentos, mas essa cidade não as atrai para morar, somente para consumir o que não é oferecido nas suas.

“Para mim as duas são cidades, a questão é a intensidade do uso daquele território. Acho que a cidade seria a concentração de usos, de pessoas. A concentração e os fluxos explicariam a cidade” (Rose).

“Eu noto a diferença de número de carros, número de pessoas, eu acho que é esse movimento, esse fluxo, que diferencia Prudente e Álvares Machado. Eu acho que não sou prejudicada por morar em cidade pequena, o que não tem lá eu posso vir buscar aqui, por que é perto” (Celina).

“Eu acho que o trânsito, a quantidade de pessoas, o relacionamento entre as pessoas é diferente, porque lá (Presidente Prudente) o relacionamento é mais distante, aqui conhecemos mais as pessoas” (Marta).

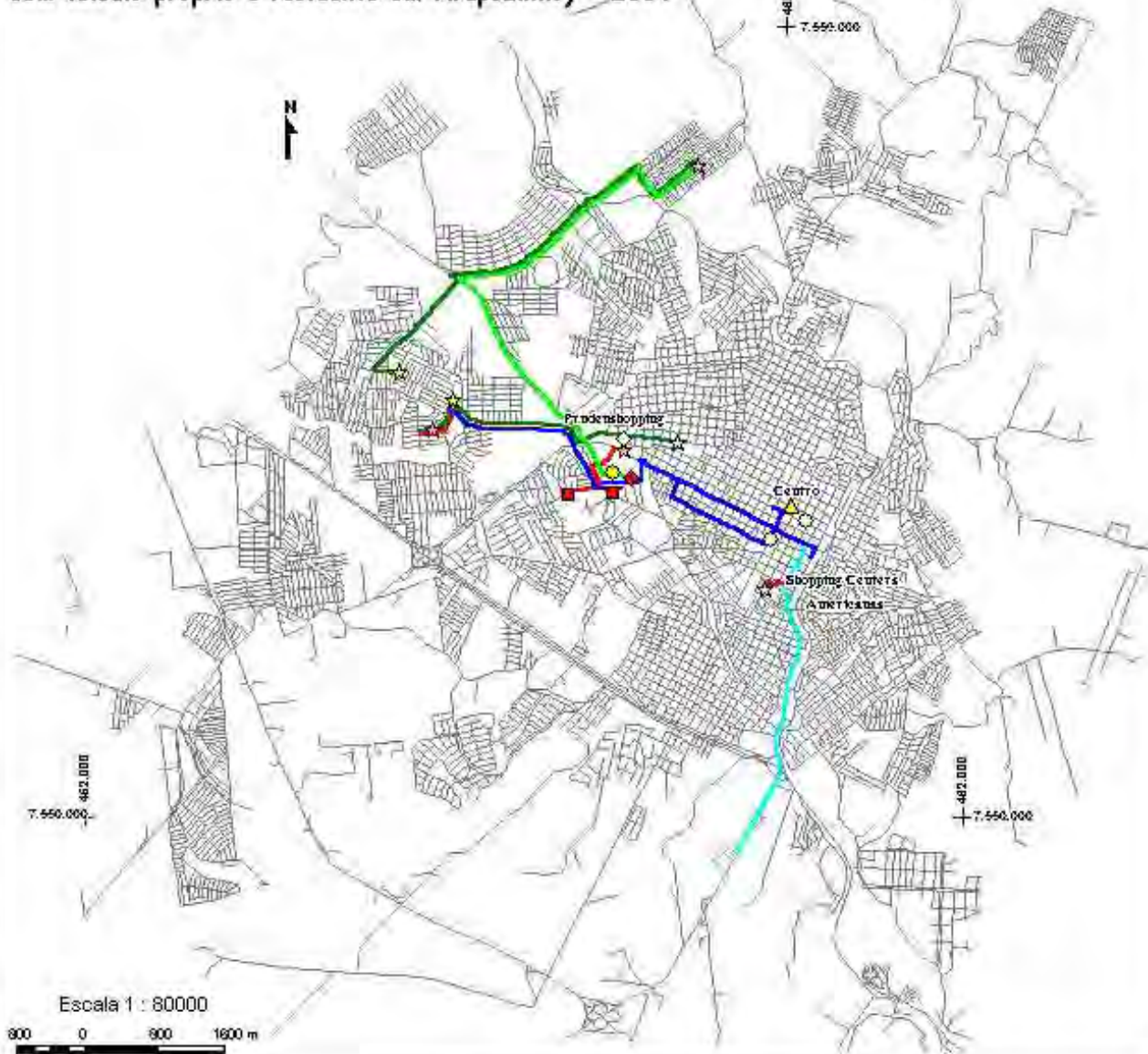
Seguem abaixo os mapas das três residentes em cidades vizinhas a Presidente Prudente destacadas acima. Posteriormente, apresentamos alguns trechos das entrevistas.

**MAPA 20**

**PRESIDENTE PRUDENTE - SP**

Uso do espaço urbano por:

Rose, 31 anos (mulher trabalhadora, com renda de até de 05 salários mínimos, sem veículo próprio e residente em Pirapozinho) - 2004



**Legenda:**  
Espaços frequentados

FREQUÊNCIA	ATIVIDADES	Trabalho	Consumo de bens não duráveis	Consumo de bens semi-duráveis e duráveis	Serviços	Lazer/Atividades esportivas	Igreja
+ de 1 vez ao dia		□	◇	△	○	☆	⊕
1 vez ao dia		□	◇	△	○	☆	⊕
+ de 1 vez por semana		■	◆	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por semana		□	◇	△	○	☆	⊕
+ de 1 vez por mês		□	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por mês		□	◇	▲	●	★	⊕
Às vezes		□	◇	△	○	☆	⊕

Residência atual - Pirapozinho-SP

Obs: Figuras não coloridas - sem ocorrência

**Trajetos**

- de ônibus
- a pé
- de ônibus (trajeto realizado em ônibus interurbano)
- de veículo (trajeto realizado em veículo de amigo)
- de moto-táxi (trajeto realizado em moto-taxi)

Sistema de Projeção: UTM  
 Datum Horizontal: Vértice unesp (USP-IBGE)  
 Datum Vertical: RN 1585H e RN 1527E (IBGE)  
 Elipsóide: Hayford - Córrego Alegre

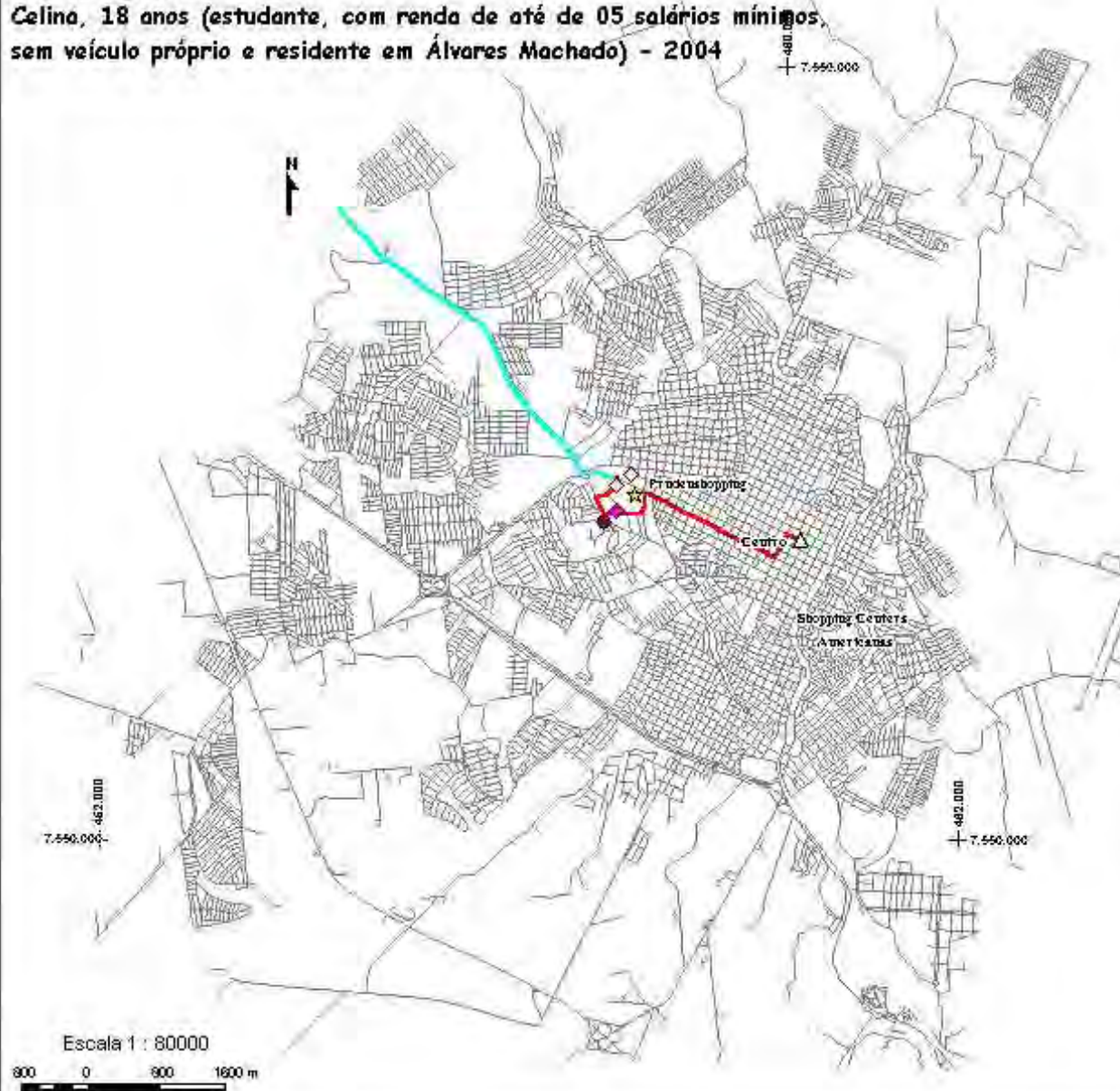
Org. Sílvia Regina Pereira  
 Financiamento: FAPESP  
 Fonte: Entrevista - 2004  
 Mapa Base - Grupo "Sistema de Informação e Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas - SIMESPP" - FCT/UNESP - 2002  
 Layout: Rose Maria do Nascimento

**MAPA 21**

**PRESIDENTE PRUDENTE - SP**

Uso do espaço urbano por:

Celina, 18 anos (estudante, com renda de até de 05 salários mínimos, sem veículo próprio e residente em Álvares Machado) - 2004



**Legenda:**  
Espaços frequentados

FREQUÊNCIA	ATIVIDADES	Trabalho	Consumo de bens não duráveis	Consumo de bens semi-duráveis e duráveis	Serviços	Lazer/Atividades esportivas	Igreja
+ de 1 vez ao dia		□	◇	△	●	☆	⊕
1 vez ao dia		□	◆	△	○	☆	⊕
+ de 1 vez por semana		□	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por semana		□	◇	△	○	☆	⊕
+ de 1 vez por mês		□	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por mês		□	◇	△	○	★	⊕
Às vezes		□	◇	△	○	☆	⊕

**Residência atual - Álvares Machado - SP**  
Obs. Figuras não coloridas - sem ocorrência

**Trajetos**

- a pé
- de ônibus (trajeto realizado em ônibus interurbano)

Sistema de Projecção: UTM  
Datum Horizontal: Vértice unesp (USP-IBGE)  
Datum Vertical: RN 1585H e RN 1527E (IBGE)  
Elipsóide: Hayford - Córrego Alegre.

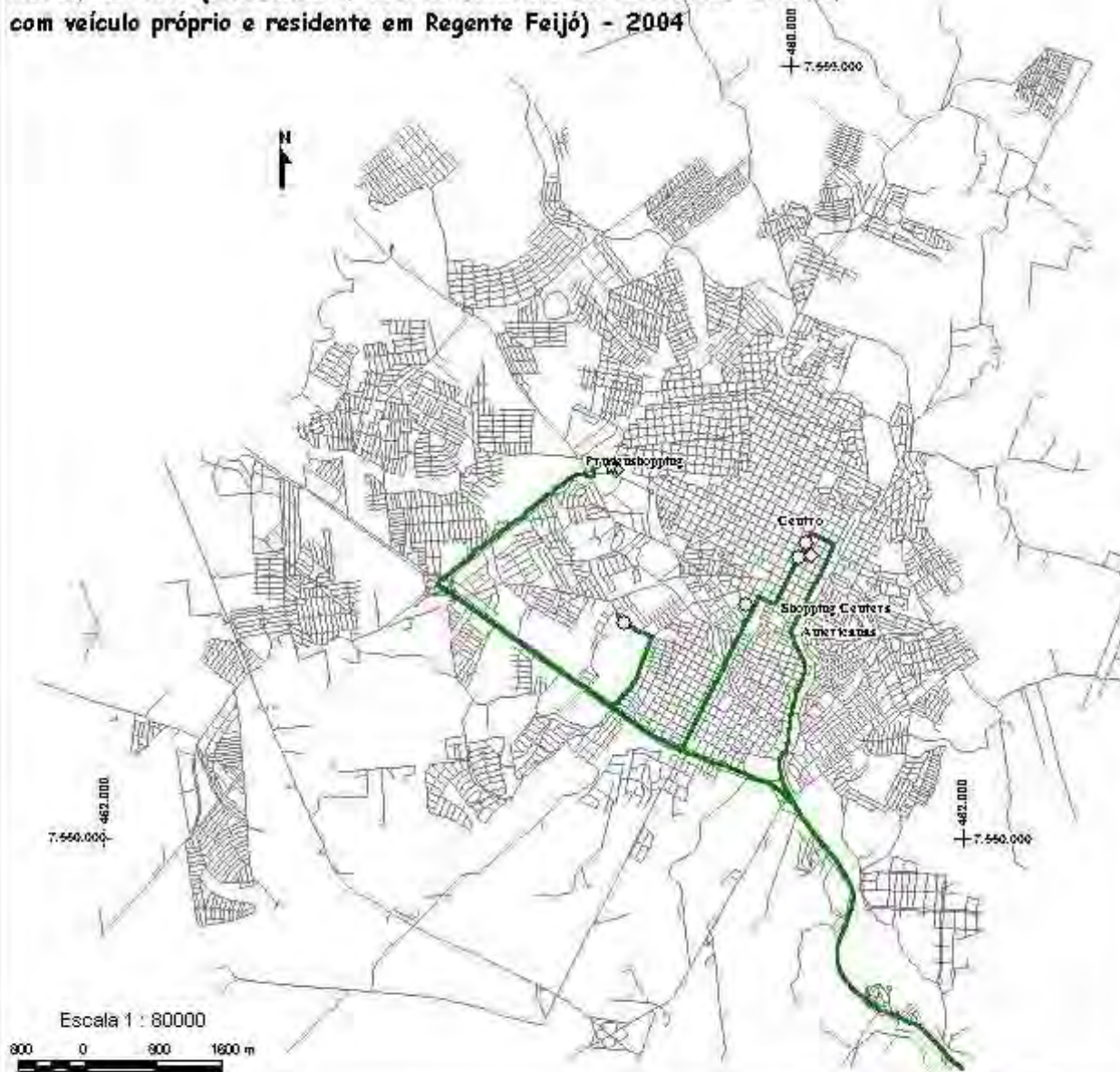
Org. Silvia Regina Pereira  
Financiamento: FAPESP  
Fonte: Entrevista - 2004  
Mapa Base - Grupo "Sistema de Informação e Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas - SIMESPP" - FCT/UNESP - 2002  
Layout: Rose Maria do Nascimento

# MAPA 22

## PRESIDENTE PRUDENTE - SP

Uso do espaço urbano por:

Marta, 42 anos (consumidora, com renda acima de 05 salários mínimos, com veículo próprio e residente em Regente Feijó) - 2004



### Legenda: Espaços frequentados

FREQUÊNCIA	ATIVIDADES					
	Trabalho	Consumo de bens não duráveis	Consumo de bens semi-duráveis e duráveis	Serviços	Lazer/Atividades esportivas	Igreja
+ de 1 vez ao dia	□	◇	△	○	☆	⊕
1 vez ao dia	□	◇	△	○	☆	⊕
+ de 1 vez por semana	□	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por semana	□	◇	△	○	☆	⊕
+ de 1 vez por mês	□	◇	△	○	☆	⊕
Ao menos 1 vez por mês	□	◇	△	○	☆	⊕
Às vezes	□	◇	△	○	☆	⊕

Residência atual - Regente Feijó/SP

Obs: Figuras não coloridas - sem ocorrência

### Trajetos

- de veículo próprio
- a pé

Sistema de Projeção: UTM  
Datum Horizontal: Vértice unesp (USP-IBGE)  
Datum Vertical: RN 1585H e RN 1527E (IBGE)  
Elipsóide: Hayford - Córrego Alegre

Org. Silvia Regina Pereira  
Financiamento: FAPESP  
Fonte: Entrevista - 2004  
Mapa Base - Grupo "Sistema de Informação e Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas - SIMESPP" - FCT/UNESP - 2002  
Layout: Rose Maria do Nascimento

Por meio da análise dos mapas das residentes em cidades vizinhas, compreendemos que:

- A residente em Pirapozinho, Rose, que se desloca diariamente a Prudente para trabalhar por meio de transporte coletivo, não frequenta muitos espaços e deles não se apropria para o consumo. O consumo de bens não duráveis, como alimentação, é feito geralmente no local de trabalho e, às vezes, no Prudenshopping, pela proximidade em que se encontra em relação a esse equipamento comercial e de serviços. Utiliza o centro para aquisição de bens semiduráveis e duráveis, de vez em quando ou para algum serviço. Os *shopping centers* também são utilizados para lazer sendo que, pela proximidade do seu local de trabalho, o Prudenshopping é freqüentando ao menos uma vez por semana; já o *Shopping Center Americanas* somente de vez em quando. Além desses locais, frequenta casas de parentes na Cohab (mais de uma vez por mês) e no Jardim Humberto Salvador (ao menos uma vez por semana). São essas as áreas de que essa entrevistada se apropria, de vez em quando, na cidade, ressaltando que não frequenta as demais.

A linha azul clara, no Mapa 20, representa o trajeto realizado por meio de transporte interurbano até Presidente Prudente. Para a realização da sua atividade de trabalho, utiliza transporte coletivo urbano. Nos momentos em que se desloca da área de trabalho para casa de familiares, onde realiza lazer, utiliza o transporte urbano para a Cohab, que se encontra mais próximo e de moto-táxi (representado pela linha verde clara) para a área mais distante. Da casa de seus familiares para a realização de lazer noturno, se desloca por meio de veículo de amigo.

Não realiza, em Pirapozinho, nenhuma atividade de lazer, o que só faz em Presidente Prudente. Os produtos comerciais e os serviços adquiridos são de uso pessoal, enquanto sua família consome na cidade pequena. Ou seja, a apropriação do espaço urbano de Presidente Prudente, por essa entrevistada, não é tão intensa e diversificada, confirmando o que ela sempre destacou ao longo da entrevista, que a cidade pequena supre as necessidades básicas, só não podendo oferecer emprego a todos os seus moradores.

- A residente em Álvares Machado, Celina, desloca-se mais de uma vez ao dia para Presidente Prudente para estudar, justamente pela proximidade, realizando o percurso de transporte coletivo de 15 a 20 minutos, sendo que essa distância muitas vezes é menor do que a necessária para se deslocar entre alguns bairros de Presidente Prudente. O consumo de bens não duráveis, uma vez ao dia, é realizado no local de estudo e às vezes no

Prudenshopping ou Carrefour, pela proximidade da universidade. A aquisição de bens semiduráveis e duráveis não é tão freqüente em Presidente Prudente, mas quando ocorre, realiza-se no centro. O Prudenshopping é também utilizado como área de lazer, uma vez por mês. A maior parte do consumo é realizado em Álvares Machado, como o das demais.

O Mapa 21, que é o da estudante de Presidente Prudente que reside em cidade pequena, representa os deslocamentos que são, em relação às outras duas, mais restritos ainda. Ela vem de Álvares Machado até o Prudenshopping de transporte interurbano, a partir daí vai até a UNESP a pé, em um curto trajeto. Da UNESP, às vezes, vai ao centro também a pé. São esses os deslocamentos que realiza, embora esteja em Presidente Prudente todos os dias. Muitas vezes fica na faculdade, outras vezes retorna para sua cidade. Tanto ela quanto sua família raramente consomem bens e serviços nessa cidade em detrimento da outra, só o fazem quando necessário.

- A residente em Regente Feijó, Marta, que se desloca para consumir em Presidente Prudente por meio de veículo próprio, apropria-se menos ainda dos espaços de consumo da cidade, ressaltando que na sua cidade de origem a maioria de suas necessidades são supridas. De vez em quando consome bens não duráveis e serviços na área central. E, ao menos uma vez ao mês, freqüenta o Prudenshopping para lazer e consumo de bens não duráveis. Portanto, a proximidade com Presidente Prudente e a disponibilidade do veículo próprio não é determinante para que ela se desloque constantemente para cá.

O seu Mapa (22) evidencia o trajeto por meio de veículo próprio, da sua cidade para Presidente Prudente e no interior desta. Os locais freqüentados e os percursos realizados indicam as áreas comerciais do centro e dos *shopping* e os serviços médicos na Santa Casa e Hospital Universitário. O deslocamento sempre ocorre pelas grandes avenidas e assim como os demais entrevistados que possuem veículo próprio fica restrita às imediações da área central. No seu caso, que se desloca uma vez por semana a Presidente Prudente, o consumo poderia ser maior, mas não é pelo fato da cidade pequena, onde reside, suprir, segundo ela, suas necessidades.

As três entrevistadas ilustraram mediante seus deslocamentos, que a cidade pequena é efetivamente apropriada e é somente quando essa cidade não pode oferecer educação superior, emprego e serviços mais especializados que elas vêm a Prudente para de fato consumir.

## 6.2 - O direito à cidade em Presidente Prudente

Ao desenvolver os capítulos anteriores, buscamos compreender a estruturação do espaço urbano atual a partir do entendimento da acessibilidade, das práticas cotidianas em relação ao uso do espaço e tempo, dos processos de diferenciação e segregação socioespacial e da fragmentação urbana que se manifestam e interferem no direito à cidade.

Tomando como base o trabalho que realizamos por meio de entrevistas, com moradores de Presidente Prudente, analisamos como ocorre o uso e a apropriação do espaço urbano, de acordo com o poder aquisitivo, com o meio de deslocamento utilizado por eles, bem como a partir do lugar que ocupam na cidade.

Essa cidade média já apresenta novas formas do processo de produção do espaço urbano, expressas por meio do crescente número de implantação de loteamentos fechados, principalmente na periferia, redefinindo a sua relação com a área central; dos novos espaços de consumo como os *shopping centers*, multiplicando as centralidades; da privatização de áreas públicas; da segregação de áreas e da possibilidade da ocorrência da fragmentação urbana. Anteriormente, tais características eram mais expressivas nos espaços metropolitanos e hoje já podemos visualizá-las em outras escalas do fato urbano. Esse processo não é novo, apenas apresenta novas formas para legitimar a lógica produtora de desigualdades, constitutiva da sociedade capitalista.

Lago (s.d.) destaca que por meio dessas reestruturações que ocorrem no espaço urbano, há uma nova representação sobre o mesmo que retrata um novo padrão de segregação socioespacial, que está diretamente relacionado com a fragmentação urbana. Com isso, há a possibilidade de aproximação entre ricos e pobres, mas ao mesmo tempo diminui a interação entre esses segmentos distintos, já que os de poder aquisitivo maior se fecham em espaços privados para se separarem dos espaços da pobreza, estigmatizados pela violência.

Ribeiro (s.d.) faz uma análise sobre a proximidade espacial entre segmentos sociais diferenciados nas metrópoles, compreendendo que a relação entre espaço urbano e espaço social não é totalmente homóloga, havendo defasagens entre a estrutura urbana e a hierarquia social, o que faz com que a divisão social da cidade não seja absoluta. Por meio da análise da Cruzada São Sebastião, área construída para os moradores de uma favela localizada no Leblon, considerada uma das mais “nobres” do Rio de Janeiro, ele verifica os

contrastes existentes e avalia que a proximidade territorial não significa troca, sociabilidade e co-habitação, em decorrência das distantes posições sociais.

Esses moradores possuem a propriedade de suas moradias, ao contrário daqueles que residem nas favelas em áreas próximas ao bairro citado, mas isso não é condição suficiente para terem acesso aos equipamentos coletivos existentes e utilizados pelos segmentos de maior poder aquisitivo. Estes consideram que essas moradias não foram construídas em um local apropriado, já que a proximidade pode gerar sentimentos de inferioridade nos menos abastados, contribuindo para a prática de delitos, evidenciando uma visão segregacionista, à medida que explicitam que a diferença social tem que estar distanciada fisicamente. Os despossuídos estão sujeitos a serem prisioneiros do lugar e os efeitos negativos e positivos podem reforçar as diferenças entre dominante e dominado (RIBEIRO, s.d.).

Por meio de nossa pesquisa, pudemos compreender que a proximidade espacial não significa existência de sociabilidade entre segmentos socioeconômicos diferenciados. Os de maior poder aquisitivo procuram, cada vez mais, distanciar-se dos espaços públicos que são apresentados como inseguros, não se permitindo compartilhar a vida com os de menor renda, distanciando-se deles em virtude de todas as técnicas, meios de segurança e proteção contra os que são considerados como ameaça. Essa é a caracterização da vida urbana atual, entre diferentes segmentos sociais, sendo a separação sua maior expressão.

Além dessa separação entre os diversos segmentos sociais tem-se um espaço estruturado diferencialmente, dificultando o uso e a apropriação pelos moradores que possuem um menor poder aquisitivo e que se encontram nos loteamentos mais distanciados e menos estruturados, interferindo no direito à cidade.

No que diz respeito à estruturação dos equipamentos de uso coletivo e das principais áreas/eixos de comércio e serviços de Presidente Prudente há uma diferenciação espacial em termos do oferecimento deles à população. Não existe uma equidade na distribuição dos mesmos que facilite o acesso para a apreensão dos espaços públicos e o consumo de bens e serviços.

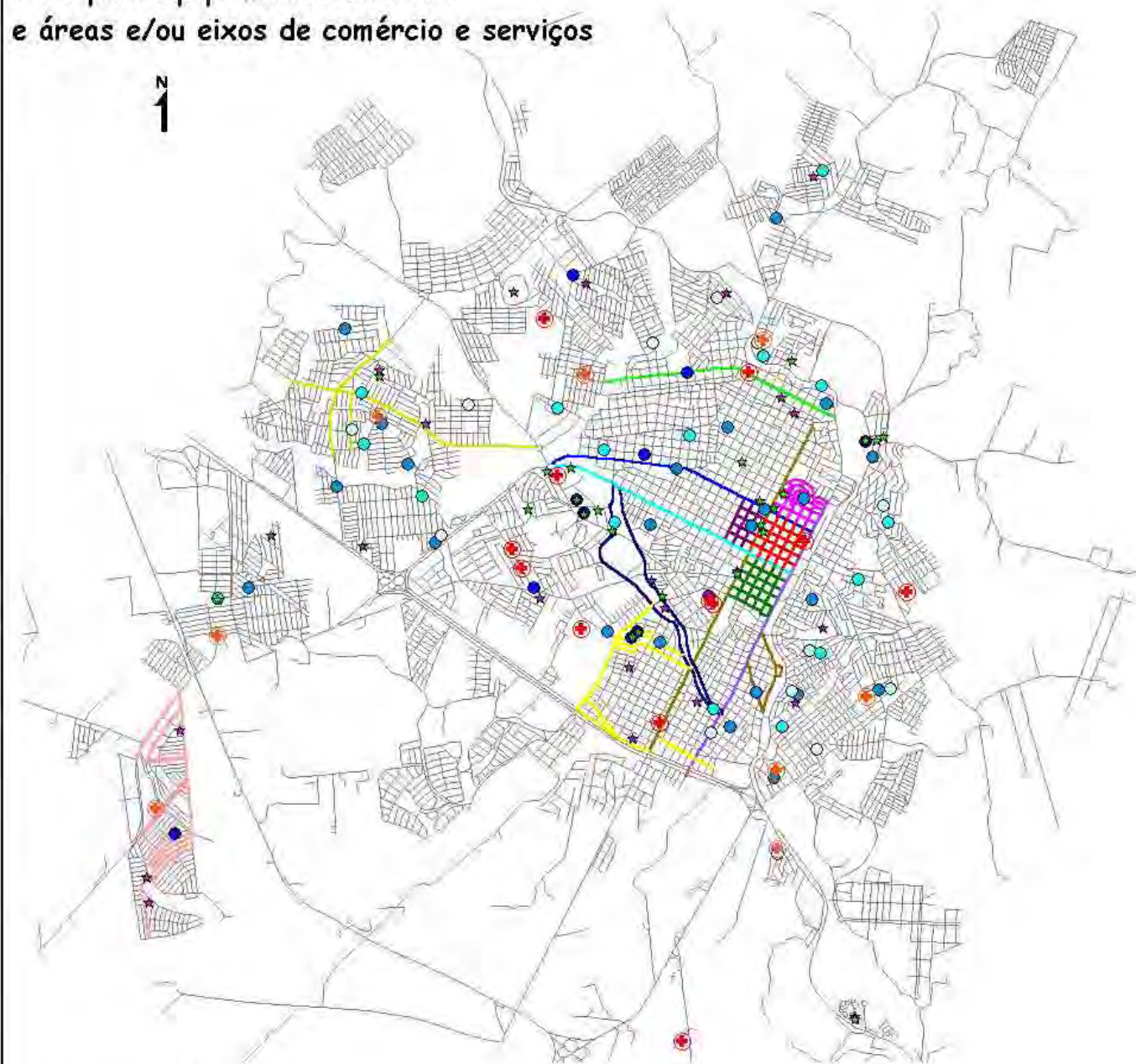
No mapa 23 verificamos que a descentralização desses equipamentos ainda não é suficiente para propiciar a acessibilidade adequada para aqueles que são seus principais usuários: a clientela de menor poder aquisitivo. Associado a essa oferta está a estruturação do transporte público que não favorece essa integração, dificultando a realização das necessidades básicas pela população menos abastada.



# Mapa 23

## Presidente Prudente - SP

### Principais equipamentos urbanos e áreas e/ou eixos de comércio e serviços



#### LEGENDA

##### Principais áreas e/ou eixos de comércio e serviços

- Subcentro da Cohab
- Rua Cel. Albino
- Av. Brasil
- Subcentro do Conj. Habitacional Ana Jacinta e Mario Amato
- Vila Nova
- Vila Ocidental
- Bairro do Bosque
- Av. Manoel Goulart
- Av. Washington Luiz
- Centro tradicional
- Av. 14 de setembro e Av. 11 de maio
- Subcentro do Jardim Bongiovani
- Av. Cel. José Soares Marcondes
- Av. São Paulo e R. Antonio Rodrigues

Fontes: Nascimento (1998), Pereira (1998)  
Whitacker (1997) e Prefeitura Municipal

##### Equipamentos de Lazer e de Cultura

- ★ Equipamentos de Esporte
  - ☆ Equipamentos Culturais
- Fonte: Fabrício da Mata Lucas (2000)

##### Instituições de Saúde

- Unidades Básicas de Saúde
- Hospitais

Fonte: SIMESPP/UNESP - 2002

##### Instituições Educacionais

- Instituição de Ensino Superior
- Escola Municipal de Educação Infantil
- Creche Municipal
- Escola Estadual de Ensino Médio
- Escola Estadual de Ensino Fundamental

Fonte: <http://www.educacao.sp.gov.br>  
Org. Sérgio Eduardo da Silveira Coelho

Org. Silvia Regina Pereira  
Financiamento, FAPESP  
Mapa Base - Grupo "Sistema de Informação e  
Mapeamento da Exclusão Social para Políticas  
Públicas - SIMESPP" - FCT/UNESP - 2002  
Layout: Rose Maria do Nascimento

Sistema de Projeção: UTM  
Datum Horizontal: Vértice unesp (USP-IBGE)  
Datum Vertical: RN 1585H e RN 1527E (IBGE)  
Elipsóide: Hayford - Córrego Alegre.

Escala 1 : 50.000  
0 500 1000 m

Percebemos que há uma concentração de comércios e serviços na área central e nas suas imediações (Bairro do Bosque, Vila Nova, Vila Ocidental) e em alguns eixos de circulação como a Avenida Brasil, Avenida Manoel Goulart, Avenida Washington Luís, Avenida Coronel Marcondes, Rua Coronel Albino, Rua Antonio Rodrigues e Avenida São Paulo. Além dessas áreas, há alguns subcentros, como o da Cohab-Cecap, o do Jardim Bongiovani e o do Conjunto Habitacional Ana Jacinta, que se diferenciam entre si pela diversidade funcional e clientela atendida.

No caso do Jardim Bongiovani<sup>20</sup>, a presença de uma universidade particular atraiu investimentos comerciais e de serviços para a área, atendendo não só a clientela de estudantes, como também os demais consumidores, pela presença de estabelecimentos como agência bancária, agência de correios, boutique, restaurantes, bares, casas noturnas e uma grande quantidade de estabelecimentos voltados para o tratamento estético, sem os grandes congestionamentos que há na área central.

Já no Conjunto Habitacional Ana Jacinta, o subcentro não é tão diversificado e os seus moradores deslocam-se para a área central para terem atendidas muitas de suas necessidades, sendo importante considerar que esse conjunto encontra-se a 10 Km do centro da cidade.

As instituições de saúde estão representadas pelas Unidades Básicas, que estão em alguns bairros periféricos como Ana Jacinta, Vila Real, Cohab, São Matheus, Vila Guanabara e alguns hospitais como o Universitário nas imediações da UNOESTE (Vila Caiçara), a Santa Casa de Misericórdia, na Avenida Coronel Marcondes e o Hospital Estadual, nessa mesma avenida, (no Jardim Bongiovani), as quais atendem um grande número de pacientes pelo sistema de saúde público.

As Unidades Básicas de Saúde só realizam atendimentos básicos e, dependendo do estado clínico, os pacientes são reencaminhados para as unidades centrais ou hospitais. Por isso, deveria haver uma melhor acessibilidade para se obter esse tipo de serviço, quando fosse necessário. Percebemos que a Zona Norte, caracterizada por uma população de baixo poder aquisitivo, é uma das áreas menos servida, sobretudo nos bairros Jardim Morada do Sol, Conjunto Habitacional Brasil Novo e Parque Alexandrina.

No que diz respeito às instituições educacionais, a cidade de Presidente Prudente possui quatro universidades, sendo uma pública, a Universidade Estadual Paulista

---

<sup>20</sup> Para maiores informações sobre os subcentros do Jardim Bongiovani e do Conjunto Habitacional ver a dissertação de Mestrado intitulada: “Subcentros e Condições de vida no Jardim Bongiovani e no Conjunto Habitacional Ana Jacinta – Presidente Prudente-SP”, de nossa autoria, defendida em 2001.

(UNESP) e três particulares: Universidade do Oeste Paulista (UNOESTE), Instituição Toledo, e a mais recente, Faculdade Presidente Prudente (FAPEPE/UNIESPP). Para os demais níveis de ensino há uma distribuição não eqüitativa, mas mais dispersa e/ou descentralizada do que o observado em relação aos outros equipamentos citados anteriormente.

As escolas de educação infantil e creches poderiam também estar melhor distribuídas. No Jardim Morada do Sol, as opções para as mães que necessitam dessa instituição para seus filhos são os equipamentos educacionais do Conjunto Habitacional Brasil Novo ou de outras áreas, quando se trata de Ensino Fundamental ou Médio. No residencial Maré Mansa, no Jardim Maracanã, no Jardim Cobral e no Humberto Salvador também não se observa uma ocorrência significativa desses estabelecimentos de ensino. Se atentarmos para os símbolos de representação cartográfica das instituições educacionais, observamos que a sua distribuição dá-se entre a Zona Leste, área central e parte da Zona Oeste.

Os extremos das Zonas Norte e Sul não são servidos por estabelecimentos de ensino. Ao sul, encontra-se o Jardim Alto da Boa Vista, alguns loteamentos fechados como o Dahma, com moradores de maior poder aquisitivo, que podem se deslocar, por veículo próprio, para terem acesso a esses equipamentos, pois o que lhes interessa é a qualidade de ensino oferecida, sendo menos importante a proximidade destes em relação ao local de moradia. A entrevistada desse loteamento ressaltou que não há implicações para ela e sua família, pelo fato de estarem distantes dos equipamentos comerciais, de serviços, de educação, de lazer, pois eles podem ir até eles sem dificuldades pela facilidade do veículo próprio e das grandes avenidas que dão acesso a essa área. Já na Zona Norte, os residentes são prejudicados pelo fato de não haver o oferecimento desses equipamentos para a realização de suas necessidades básicas, aliado ao distanciamento e ao meio de deslocamento utilizado, destacando o problema espacial como um obstáculo.

Com relação ao oferecimento de equipamentos de lazer, há a Cidade da Criança (que se encontra bastante afastada da malha urbana compacta, dificultando o acesso dos moradores da periferia pobre) e algumas praças em áreas de fundo de vale que foram urbanizadas como no Conjunto Habitacional Ana Jacinta, no Jardim Jequitibás, no Parque São Matheus, que oferecem campo de futebol e *playground*.

Os demais equipamentos encontram-se mais centralizados como o Parque do Povo, incluso seu conjunto de piscinas poliesportivas, o Museu Municipal e o Teatro Municipal. Há um grande número de praças e campos de futebol nas áreas da periferia pobre, sendo

essas as únicas opções para seus moradores realizarem alguma atividade esportiva, em função da distância em que se encontram em relação às demais áreas de lazer.

No que diz respeito aos equipamentos de esporte e cultura, estes estão bem dispersos, nos dando a idéia da cidade ser bem atendida, mas o que ocorre é uma centralização dos principais equipamentos, dificultando o acesso dos moradores das áreas mais distantes.

Os aspectos destacados nos parágrafos anteriores denotam que as diferentes áreas no interior da cidade não recebem atenção de acordo com as suas particularidades, o que contribui para as disparidades socioespaciais. Essas diferenciações se agravam e acabam por interferir nas condições de vida dos moradores, em razão de uma estruturação do transporte público que não possibilita uma integração e conexão com as diferentes áreas da cidade.

Como ressalta Ramirez (s.d.):

La ciudad y su arquitectura, así como sus instituciones, ya no son un producto de la propia actividad ciudadana, ni están inspirados por un ideal de vida en cuya formulación participen todos según su capacidad. La ciudad es una estructura física y las instituciones son sistemas de reglas, ambos creados por profesiones que se arrogan el conocimiento de lo que es bueno y conveniente para la vida de los ciudadanos y el diseño de aquello que ha de facilitar la realización del sentido y las aspiraciones de todos.

A estruturação que se estabelece no espaço urbano não está diretamente associada ao atendimento das necessidades de todos os cidadãos, como se viu nesta pesquisa realizada em Presidente Prudente, ocorrendo uma diferenciação entre os segmentos sociais em termos de oferecimento de equipamentos urbanos nas áreas onde residem.

Não há também, a participação dos diferentes segmentos nas diversas instâncias, nos momentos de planejamento e tomada de decisões, o que poderia possibilitar um exercício de cidadania. Sabemos que os diversos órgãos públicos que atuam, efetivamente, nas decisões que se estabelecem no espaço urbano estão ligados aos interesses de determinada composição da representatividade política, beneficiando alguns segmentos em detrimento de outros. Esses segmentos interferem nas decisões e ações implementadas pelo poder público, o qual não representa de fato, as necessidades essenciais dos menos favorecidos. Quase sempre não se pensa e não se age em nome de uma cidade para todos.

Campos Filho (2003) apresenta em seu estudo, um planejamento de bairro na cidade de São Paulo, que pode ser incorporado a outros níveis escalares, pois são proposições que se aplicam à realidade urbana, com vistas a adequar sua estruturação. Este deveria ser

considerado pelo poder público como alternativa para melhorar as condições de vida dos moradores das áreas mais distantes.

Tenhamos presente que, tanto para a organização do comércio e serviços em geral como dos serviços de educação, devem ser discutidos a realidade presente nas diversas configurações da estruturação urbana e os tecidos correspondentes, avaliando-se as suas qualidades e dificuldades.

De um lado, há o problema da família fazer com que a criança vá para a escola em segurança. [...] De modo geral, pode-se dizer que a proximidade desses equipamentos em relação à moradia é desejável, de modo a permitir que a criança com idade suficiente possa andar a pé sozinha em poucos minutos e com segurança de sua casa até ele. Nos planos de bairros populares desenvolvidos no escritório profissional que tenho como o arquiteto e urbanista Luiz Carlos Costa (Urbe Planejamento, Programação e Projetos), 800 metros tem sido a distância máxima definida como cômoda para se andar a pé até o comércio, serviço ou equipamentos sociais. [...] A questão da escolha do melhor serviço influi nessa definição porque muitas vezes o melhor serviço pode estar mais longe do que se pode percorrer a pé, o que exigirá um esforço adicional, como pegar um ônibus, um táxi ou um automóvel (p. 19-20).

O poder público deve levar em conta as carências e as dificuldades dos segmentos de menor poder aquisitivo, no momento de planejamento e tomada de decisões, para que a instalação de equipamentos sociais ocorra em áreas nas quais os moradores de determinados setores da cidade tenham acesso, sem grandes deslocamentos. Que haja de fato a descentralização desses equipamentos, para que o acesso a eles não seja dificultado. Associada a essa descentralização está a necessidade de uma melhor estruturação do transporte público para que a acessibilidade seja adequada para garantir o direito à cidade.

Defendemos a constituição de subcentros, aliada a esse planejamento de bairros, por meio de investimentos do poder público que, em aliança com o poder privado, pode instalar a infra-estrutura necessária para a implantação de estabelecimentos de comércio e serviços, bem como equipamentos sociais básicos para facilitar a vida cotidiana dos moradores, principalmente daqueles que residem nas áreas mais precárias e distantes.

Isso não significa que a população ficará restrita ao bairro, à sua área de residência em termos de apropriação dos equipamentos de uso coletivo, mas facilitará o dia-a-dia dos moradores em relação à satisfação das necessidades básicas. Como dissemos anteriormente a estruturação do transporte público deve ser também o foco principal para esse planejamento, possibilitando o ir e vir para todas as áreas da cidade, já que muitas vezes a escolha de um serviço ou de determinado equipamento se dá não pela proximidade, mas pela qualidade ou por outro critério, sendo necessário utilizar um meio de deslocamento para obtê-lo.

[...] a prática do bairro é totalmente tributária do “resto” da cidade, centro ou subúrbios modernos. É que o bairro é muito restrito para assumir a totalidade do desejo urbano; as comodidades que oferece também não conseguem atender a todo tipo de comportamento do consumidor. Tem portanto necessidade de “outros lugares” dos quais os usuários possam usufruir para enriquecer seu domínio do espaço urbano em geral. Mas é também desta diferença de prática que o bairro retira um acréscimo de identidade; a “viagem” apenas terá sido um lapso de tempo, um excedente, reconduz ao seu lugar de origem, exatamente onde ressurge o prazer de viver no bairro. Uma vez fechada a cortina para o exterior do resto da cidade, o próprio bairro, bem longe de entorpecer-se na captação de sua identidade, encontra uma dinâmica interna capaz de satisfazer o reconhecimento de seus moradores. É aí que a prática do mercado significa toda a sua força social (MAYOL, 2002, p. 157-158).

Ter-se-ia, com iniciativas deste gênero, uma estruturação espacial que possibilitaria o acesso aos equipamentos coletivos, à vida urbana e à cidade. Concomitante a isso ocorreria a reafirmação da vivência e convivência nos bairros, fortalecendo a sociabilidade. “[...] o bairro urbano é o lugar de uma aprendizagem social decisiva que, ao mesmo título que a vida familiar, escolar ou profissional, introduz, de maneira particularmente poderosa, à aprendizagem da vida cotidiana” (MAYOL, 2002, p. 165).

É necessário fortalecer a sociabilidade no bairro, no lugar da vida cotidiana, para que essa prática se amplie aos outros espaços da cidade, a fim de que seja possível a convivência com a diferença, com o outro, de uma forma menos segmentada, permitindo que os elementos constitutivos da urbanidade se manifestem plenamente e a diversidade seja respeitada. Nesse sentido, as manifestações a serem realizadas para que essas transformações ocorram precisam estar vinculadas a projetos coletivos. Faz-se necessário que os cidadãos se organizem para cobrar dos órgãos representativos dessa sociedade, ações para uma maioria, procurando, assim, lutar contra o fato dos segmentos de maior poder aquisitivo sempre receberem maior atenção.

Na cidade atual, o que se tem é uma reunião cada vez maior de estranhos, os quais não possibilitam o convívio, a sociabilidade e a organização em nome do coletivo. Para Bauman (2001):

[...] um encontro de estranhos é diferente de encontro de parentes, amigos ou conhecidos – parece por comparação, um “desencontro”. No encontro de estranhos não há uma retomada a partir do ponto em que o último encontro acabou, nem troca de informações sobre as tentativas, atribuições ou alegrias desse intervalo, nem lembranças compartilhadas: nada em que se apoiar ou que sirva de guia para o presente encontro. O encontro de estranhos é *um evento sem passado*. Frequentemente é também *um evento sem futuro* [...] uma história para “não ser continuada”, uma oportunidade única a ser consumada enquanto dure e no ato, sem adiamento e sem deixar questões inacabadas para outra ocasião (p. 111, grifos do autor).

É importante, então, que haja encontros no espaço urbano que não estejam restritos aos espaços de consumo, onde não há interação social e, apesar de coletivo, são destinados para usos individuais. Nesses espaços há proteção contra os indesejáveis, como mendigos, desocupados, assaltantes, etc. Não se vai a esses templos para socializar, conversar, sem contar que já se vai com a companhia desejada. Esses templos podem estar na cidade, mas não fazem parte dela por ser um outro mundo, um lugar sem lugar, fechado em si mesmo. “Os lugares de compra/consumo oferecem o que nenhuma “realidade real” externa pode dar: o equilíbrio quase perfeito entre liberdade e segurança” (BAUMAN, 2001, p. 116).

Estar nesses espaços de consumo passa a falsa idéia de que aqueles que ali se encontram são todos iguais, com os mesmos objetivos, pertencendo a uma comunidade, mas não há de fato uma forte interação social entre eles.

Se vivessem de forma mais coletiva os espaços urbanos, os cidadãos poderiam permanecer, conviver, trocar experiências e apreensões e assim, irem construindo seus ideários urbanos conjuntamente e, então, perceberem o que se manifesta no urbano e as possibilidades de mudanças que existem para suas vidas cotidianas.

Cada habitante constrói um mapa da cidade, a cidade que ele vivencia cotidianamente, e alguns, muitas vezes, desconhecem o feio, o apresentado como perigoso, excluindo lugares não freqüentados e não atrativos. Esse mapa depende de quem vê a cidade, de quem nela se desloca e, por isso, é necessário compartilhar vivências e apreensões para que, a partir desses conhecimentos possam pensar alternativas para uma reestruturação do espaço urbano, procurando participar efetivamente na (re)construção do mesmo, de acordo com os problemas reais. Assim, não haveria o planejamento e a tomada de decisão por alguns representantes da sociedade que decidem o que, o como e o quando fazer. Os cidadãos precisam estar inseridos nesses diferentes momentos do planejamento urbano, e se fazerem presentes, para que haja de fato a participação.

O que temos é a separação, o estranhamento e o reforço cada vez maior do individualismo, dificultando o que estamos ressaltando, ou seja, a convivência em nome de um projeto coletivo para que a cidade seja de fato, uma cidade para todos.

Esse desejo de separação em relação ao outro é destacado por Bauman (2001). Ele ressalta a existência de uma “[...] *patologia do espaço público que resulta numa patologia da política: o esvaziamento e a decadência da arte do diálogo e da negociação, e a substituição do engajamento e mútuo comprometimento pelas técnicas do desvio e da evasão*” (p. 127).

Os espaços murados, como enclaves urbanos, contribuem para o enfraquecimento da sociabilidade, pois aparentemente há uma homogeneidade social, mas os indivíduos não se relacionam, não se falam muito, não convivem nos espaços comuns, não há o compartilhar com o outro e sim o individualismo cada vez mais forte.

Cada segmento seleciona partes desse espaço urbano segregado de acordo com suas características socioespaciais, fortalecendo a segmentação social. O espaço urbano é o lócus das possibilidades para que haja transformações para o coletivo, por isso faz-se necessário o fortalecimento da sociabilidade e um uso mais efetivo do mesmo.

As possibilidades existem, é preciso unir-se para que elas se concretizem em prol de uma cidade diversa, múltipla, plural e equitativa. Que seja possível o acesso à cidade por todos os cidadãos, considerando as necessidades dos menos favorecidos e as desigualdades socioespaciais, pois assim será plausível o respeito à diferença. A cidade precisa ser de todos.

Para que ela se efetive para todos é preciso que o poder público cumpra com seu dever de intervir pelos cidadãos e não apenas em favor de alguns segmentos sociais.

A ação do poder público na cidade é verificada por meio do papel de legislador, administrador, financiador e tributador, investindo em habitação, infra-estrutura e equipamentos urbanos. Aliado a ele está o setor imobiliário que visa a obtenção máxima de lucro, aproveitando-se de benefícios públicos aumentando ainda mais o processo especulativo no espaço urbano. Já os consumidores/usuários, principalmente os de menor poder aquisitivo não possuem influência na determinação dos processos de ampliação e regulação do tecido urbano, que é marcado por diferenças socioespaciais (PEREIRA, 2001, p. 72).

O poder público deve estabelecer prioridades para as ações realizadas no espaço urbano, considerando os segmentos de menor renda, residentes nas áreas sem infra-estrutura adequada, distantes dos bens e serviços coletivos, assim como os sem teto, de forma que todos sejam contemplados nessas políticas. Os cidadãos precisam ter acesso à moradia, à saúde, à educação, aos equipamentos urbanos de uso coletivo, ao lazer e à cultura, ao espaço público, às instâncias representativas dessa sociedade e à participação cidadã para que possam realizar a vida urbana.

Nesse sentido, consideramos que há instrumentos de ação que podem ser colocados em prática pelo poder público, para controlarem e gerenciarem o uso e apropriação do espaço urbano, permitindo assim o direito à cidade para todos e não para alguns, como temos visto. Esses instrumentos nem sempre correspondem à realidade dos moradores da cidade, pois muitas vezes são criados ou alterados em favor de interesses imobiliários, de



agentes que se encontram envolvidos com a produção/reprodução do espaço urbano. Dentre esses instrumentos destacaremos alguns pontos do Estatuto da Cidade, para entendermos o que se propõe e o que se efetiva enquanto ação.

O Estatuto da Cidade, lei (nº 10.257, de 10 de Julho de 2001) que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, referentes ao capítulo da política urbana, foi aprovado pelo Congresso Federal depois de onze anos de discussões, mobilizações e negociações. Essa lei, considerada um importante instrumento de intervenção e gerenciamento urbano, afirma que os municípios devem definir e fazer cumprir a função social da cidade e da propriedade urbana, contribuindo para que as ações do poder público possibilitem transformações necessárias para a vida cotidiana dos cidadãos.

Dentre as várias disposições do Estatuto da Cidade, apresentamos a seguir a seleção de algumas diretrizes importantes para ressaltar a discussão que vem sendo realizada ao longo desse trabalho, ou seja, o direito à cidade. Os destaques em negrito sintetizam o que estamos apreendendo em relação ao exposto nesse instrumento.

#### **Capítulo I - Diretrizes gerais**

Parágrafo único. Para todos os efeitos, esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam **o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo**, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o **pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana**, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I - garantia do **direito a cidades sustentáveis**, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

II - **gestão democrática por meio da participação da população** e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

III - **cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores** da sociedade no processo de urbanização, em atendimento ao interesse social;

IV - planejamento do desenvolvimento das cidades, da **distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município** e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;

V - **oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados** aos interesses e necessidades da população e às características locais;

VI - ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar:

- a) a utilização inadequada dos imóveis urbanos;
- b) a proximidade de usos incompatíveis ou inconvenientes;
- c) o parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivos ou inadequados em relação à infra-estrutura urbana;

- d) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como pólos geradores de tráfego, sem a previsão da infra-estrutura correspondente;
- e) a retenção especulativa de imóvel urbano, que resulte na sua subutilização ou não utilização;
- f) a deterioração das áreas urbanizadas;
- g) a poluição e a degradação ambiental;

IX - **justa distribuição dos benefícios e ônus** decorrentes do processo de urbanização;

XIV - **regularização fundiária e urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda** mediante o estabelecimento de normas especiais de urbanização, uso e ocupação do solo e edificação, consideradas a situação socioeconômica da população e as normas ambientais;

XVI - **isonomia de condições para os agentes públicos e privados** na promoção de empreendimentos e atividades relativos ao processo de urbanização, **atendido o interesse social**.

O capítulo I reúne um conjunto de proposições e normas a serem cumpridas para que o direito à cidade ocorra de fato. Visa a garantir o direito à cidades sustentáveis para as gerações presente e futura. Para isso, é preciso proporcionar o acesso à terra urbana, a toda a infra-estrutura necessária para a reprodução da vida, como os serviços públicos e os meios de transporte coletivo. A partir da gestão democrática, a população poderia manifestar suas carências, suas apreensões sobre a estruturação urbana mais adequada, de acordo com os que vivenciam os problemas existentes no cotidiano. As mudanças podem ser implementadas por meio de alianças entre poder público e privado, os quais teriam igualdade de condições para realizarem ações de interesse social. Esses destaques evidenciam a importância de usar esses instrumentos como norteadores das ações para a vida coletiva na cidade.

## **CAPÍTULO II -DOS INSTRUMENTOS DA POLÍTICA URBANA**

Art. 4º Para os fins desta Lei, serão utilizados, entre outros instrumentos:

III - **planejamento municipal**, em especial:

- a) **plano diretor**;
- b) **disciplina do parcelamento, do uso e da ocupação do solo**;
- f) **gestão orçamentária participativa**;

Associado a essa lei está o planejamento municipal, apresentado no Plano Diretor, na regulação de uso e ocupação do solo e gestão orçamentária participativa, para que a política urbana seja desenvolvida adequadamente para a gestão do urbano. O Plano Diretor deve estar em sintonia com a realidade que se apresenta e não ser um plano para a realidade ser adequada.

### **Seção VIII - Do direito de preempção**

Art. 25. O direito de preempção confere ao Poder Público municipal preferência para aquisição de imóvel urbano objeto de alienação onerosa entre particulares.

Art. 26. O direito de preempção será exercido sempre que o Poder Público necessitar de áreas para:

II - execução de programas e projetos habitacionais de interesse social;

IV - ordenamento e direcionamento da expansão urbana;

V - implantação de equipamentos urbanos e comunitários;

VI - criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes;

Por meio desse direito, o poder público pode adquirir imóveis alienados e utilizá-los para direcionar a expansão urbana e para proporcionar à população equipamentos e infraestrutura coletiva, contribuindo assim para que os cidadãos sejam beneficiados coletivamente, e com isso não permitir a valorização de imóveis de particulares, com interesses especulativos, fazendo com que prevaleça a função social da cidade.

### **Seção X - Das operações urbanas consorciadas**

Art. 32. Lei municipal específica, baseada no plano diretor, poderá delimitar área para aplicação de operações consorciadas.

§ 1º Considera-se operação urbana consorciada o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental.

Essas operações urbanas consorciadas podem prover áreas mais carentes de infraestrutura e equipamentos urbanos, de acordo com as necessidades da população residente, de modo que a acessibilidade à cidade seja sempre prioridade.

### **CAPÍTULO III - DO PLANO DIRETOR**

Art. 39. A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas, respeitadas as diretrizes previstas no art. 2º desta Lei.

Art. 40. O plano diretor, aprovado por lei municipal, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana.

§ 3º A lei que instituir o plano diretor deverá ser revista, pelo menos, a cada dez anos.

§ 4º No processo de elaboração do plano diretor e na fiscalização de sua implementação, os Poderes Legislativo e Executivo municipais garantirão:

- I - a promoção de audiências públicas e debates com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade;
- II - a publicidade quanto aos documentos e informações produzidos;
- III - o acesso de qualquer interessado aos documentos e informações produzidos.

A população precisa participar dos momentos de elaboração e implementação do Plano Diretor para que esse instrumento de política urbana seja condizente com as reais necessidades dos seus moradores e não apenas um modelo a ser cumprido, sem correspondência com a realidade à qual se destina. Esse instrumento precisa ser divulgado e ser de conhecimento público para que os maiores interessados saibam que há normativas que regulam o uso e a apropriação do solo urbano, e assim poderem se manifestar perante sua aplicação.

#### **CAPÍTULO IV - DA GESTÃO DEMOCRÁTICA DA CIDADE**

Art. 43. Para garantir a gestão democrática da cidade, deverão ser utilizados, entre outros, os seguintes instrumentos:

- I - órgãos colegiados de política urbana, nos níveis nacional, estadual e municipal;
- II - debates, audiências e consultas públicas;
- III - conferências sobre assuntos de interesse urbano, nos níveis nacional, estadual e municipal;
- IV - iniciativa popular de projeto de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

Se todos os artigos e capítulos destacados anteriormente forem aplicados à política urbana será possível ocorrer a gestão democrática da cidade. Os direitos de participação dos diferentes segmentos constituintes dessa sociedade estão colocados, mas é preciso que se façam cumprir para que haja o estabelecimento de ações para o coletivo, garantindo a efetivação do direito à cidade.

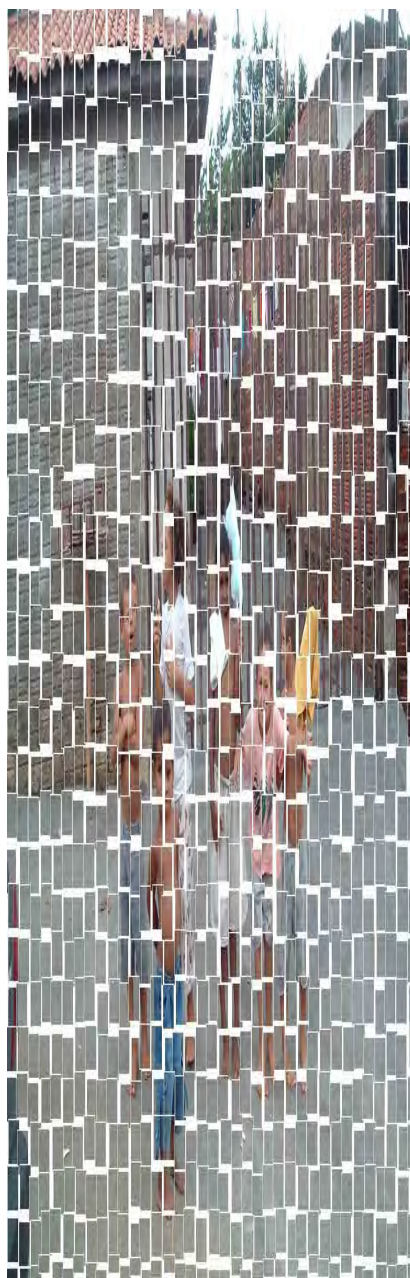
Ramirez (s.d.) destaca, com relação à participação cidadã, que:

Es tarea fundamental de la ciudadanía el administrar y fomentar el desarrollo de sus saberes. Por eso, la formación humana, que los griegos llamaban *paideia*, es la base de la vida de la ciudad democrática. La formación humana no se basta con instituciones que dirijan el quehacer humano imponiendo el qué del hacer humano. La formación ciudadana exige instituciones que fomenten el cómo de actividades mediante las cuales los ciudadanos se hagan capaces de encontrar sus propios qués y de ir enseñándose unos a otros nuevos cómos en un ambiente de creatividad y concordia. Enseñar es mostrar cómo, no imponer qué.

Os cidadãos precisam ter voz ativa, demonstrarem o que quer e necessitam em relação à cidade que vivem e não aceitem somente o que os governantes decidem e

impõem. É preciso construir conjuntamente as diretrizes a serem implementadas na política urbana e, nesse sentido, o que se apresenta no Estatuto pode ser um norteador para essas mudanças em prol de uma cidade coletiva.

Rolnik (s.d.) fez uma análise sobre esse Estatuto, destacando que há algumas inovações como, por exemplo, um conjunto de instrumentos urbanísticos que procuram induzir, mais que normatizar o uso e ocupação do solo, procurando controlar a especulação imobiliária por meio do IPTU progressivo no tempo, controlando a expansão que se estende cada vez mais. Além disso, apresenta-se a participação cidadã nas audiências públicas, plebiscitos, referendos e orçamentos participativos para que os cidadãos estejam, de fato, presentes nos momentos de gestão da cidade. Outra inovação é a proposição de regularização das áreas ocupadas irregular e ilegalmente, por meio do usucapião e da concessão de direito de uso. A concessão foi vetada no momento de se sancionar a lei, o que contribuiu para a permanência da irregularidade de propriedades nas áreas de favelas. Segundo essa urbanista o Estatuto apresenta uma nova concepção de planejamento urbano e, para que ele seja efetivo, é preciso que o cidadão exija dos seus representantes públicos intervenções e ações para que se construa uma cidade mais justa.



Das utopias  
Se as coisas são inatingíveis... ora!  
Não é motivo para não querê-las...  
Que tristes os caminhos se não fora  
A mágica presença das estrelas!

Mario Quintana

**PARA CONCLUIR**

## **PARA CONCLUIR: PELO DIREITO À CIDADE**

Faz-se urgente e necessária a elaboração de políticas públicas de transporte coletivo que propiciem uma maior mobilidade espacial dos cidadãos, associada à acessibilidade para a realização das funções e para adquirir os bens e os serviços dispersos no espaço urbano. É preciso considerar as diferenças de renda, a estruturação da malha urbana, a concentração dos equipamentos coletivos e as dificuldades de locomoção dos portadores de deficiências físicas, para que o acesso, por meio desse transporte favoreça a comunicação entre as áreas da cidade, propiciando o ir e vir.

Uma das medidas a serem consideradas para uma melhoria na acessibilidade, por meio desse transporte, é a implantação de tarifas diferenciadas de acordo com a renda dos usuários, já que nem todos podem custeá-lo, tendo os deslocamentos prejudicados. Associada a isso está a integração entre as linhas de ônibus, para que haja um maior aproveitamento, uma melhor oferta de linhas e veículos, de acordo com as demandas geradas ao longo do dia, além de torná-lo um meio mais atrativo ao uso, contribuindo para a redução do transporte privado em circulação e de muitos problemas por ele gerado.

A mobilidade espacial e a acessibilidade, definidas pelo poder aquisitivo interferem no uso e na apropriação do espaço urbano, de acordo com a utilização do tempo que se encontra cada vez mais organizado com base na função trabalho, para a maioria da população, implicando na diversidade de atividades desenvolvidas, caracterizando o cotidiano de cada um. Essa configuração cotidiana mantém correspondência com o acesso distinto à cidade capitalista, que é diferenciada e segregada socioespacialmente.

A cidade diferenciada socioespacialmente sempre esteve presente e, com a divisão técnica e social do trabalho e do espaço, se reafirma e ganha visibilidade com a manifestação da segregação e/ou da fragmentação urbanas. Esses processos caracterizam como pode ser exercido o direito à cidade, implicando na apropriação do espaço, na constituição e reafirmação do lugar, bem como no convívio dos cidadãos, estabelecendo a sociabilidade que se encontra cada vez mais enfraquecida e segmentada em favor de um individualismo mais arraigado e de um estranhamento entre os cidadãos, impossibilitando-os de lutarem juntos por uma cidade para todos.

Não sendo a cidade, na sua totalidade, apreendida por todos, o bairro e a rua são lugares que podem ser vivenciados pelos cidadãos, não só apropriando-se do espaço, mas também se identificando com esses lugares, convivendo com o outro, fortalecendo a

convivência e fazendo possível a sociabilidade, que é mais evidente nos bairros populares, em detrimento dos espaços murados, fechados, onde se tem a falsa idéia que os que ali se encontram convivem entre si, por possuírem as mesmas condições socioeconômicas, fato este que não ocorre.

Qual a interação que os cidadãos mantêm com a cidade como um todo? Alguns segmentos se apropriam mais dos espaços privados, desconhecendo o que se constitui como cidade, pois muitas vezes os seus percursos urbanos não lhes mostram a cidade plural e diversa que existe. Apesar desses não conseguirem se isolar, se afastarem definitivamente da diferença e do feio, bem como do que lhes causa insegurança podem, em alguns momentos e circunstâncias selecionar as parcelas do espaço urbano que queiram ver e da qual desejam se apropriar.

Na maioria dos espaços, eles simplesmente passam, não permanecendo; e assim não dão possibilidade à convivência, fecham-se cada mais em seus espaços considerados seguros, isolando-se do que lhes ameaça. Os outros segmentos não têm opções a não ser viver cotidianamente a falta de infra-estrutura e de equipamentos urbanos básicos, bem como o problema da mobilidade espacial, que interfere na sua acessibilidade à cidade. Dessa forma ficam impossibilitados de vivenciar uma urbanidade adequada para a reprodução da vida, já que as condições necessárias para essa não ocorrem plenamente. Nesses espaços e lugares, o uso e o convívio são maiores e a sociabilidade se realiza. Ela precisa, portanto, resultar em uma consciência política para que esses moradores se unam e busquem melhorar suas vidas e conquistar seus direitos, principalmente o de exercer a cidadania, cobrar sua participação na gestão da cidade e, assim, fazer cumprir a função social desta de forma democrática, em prol do coletivo, o que não tem sido priorizado por ações e implementações do poder público.

Os instrumentos existentes para que haja uma política urbana adequada para os cidadãos e não para alguns segmentos precisam ser utilizados e revistos quando necessário, pois devem proporcionar a vida nas cidades. Sabemos que os interesses políticos e contraditórios entre os diferentes agentes urbanos manifestam-se no espaço das cidades por meio das diferenças socioespaciais cada vez mais marcantes, afetando a vida dos menos abastados, mas é urgente fazer a sociedade tomar conhecimento não só das desigualdades sociais existentes, mas do poder de ação da mesma, para buscar exercer a cidadania e fazer valer a tomada de decisões para o coletivo. As diretrizes já estão colocadas. Precisam sair do papel e se transformar em ações reais, contribuindo assim para as mudanças necessárias à plenitude da vida urbana.



A cidade média apresenta atualmente processos, antes manifestados de forma mais marcante na metrópole, como o processo de segregação socioespacial, que tem se fortalecido cada vez mais e vislumbra a possibilidade da constituição do que se encontra em pauta nas grandes cidades pós-modernas – a fragmentação urbana – mostrando que à parte as diferenças de escala são reforçadas e as formas de reprodução do sistema capitalista visíveis na apropriação e reprodução do espaço urbano.

A vida urbana precisa deixar de ser orientada pelo mero consumo de mercadorias, que revela desejos voláteis e se nortear de acordo com as necessidades. A cidade será então entendida como espaço de produção e consumo coletivo, de realização da sociabilidade e de organização dos cidadãos para cobrarem os seus direitos sociais. Isso pode possibilitar uma participação cidadã efetiva dos agentes sociais nesse amplo processo de gestão urbano em favor de todos, fazendo assim com que estes sejam cidadãos, de fato.

As relações entre as condições socioeconômicas e a situação espacial, as quais interferem na acessibilidade, precisam ser levadas em consideração pelos dirigentes públicos para que todos tenham o direito à cidade, o que não se verifica atualmente. A cidade precisa também ser entendida na sua diversidade e na pluralidade, para que a equidade territorial urbana se faça presente e haja um equilíbrio entre áreas distintas, provendo-as de acordo com suas necessidades, favorecendo assim uma melhor acessibilidade dos moradores, bem como as condições de vida na cidade. Desejamos que essa utopia se faça realidade. Ela pode resultar da mudança e da inversão de prioridades nas ações do poder público, o qual deve representar e agir para o coletivo, buscando para isso, investimentos para as áreas carentes, amenizando as diferenças socioespaciais.

No nosso entendimento o desenvolvimento de subcentros, nas áreas mais distanciadas, com o oferecimento de bens e serviços essenciais, contribuindo para melhorias nas condições dessas áreas, associado a uma melhor estruturação do transporte coletivo para propiciar uma mobilidade espacial e assim uma efetiva acessibilidade, são ações que podem contribuir para amenizar os problemas do cotidiano urbano, principalmente dos menos favorecidos socioespacialmente, que não têm, ainda, o pleno direito à cidade.



No Atlas do seu império, ó Grande Khan, devem constar tanto a grande Fedora de pedra quanto as pequenas Fedoras das esferas de vidro. Não porque sejam igualmente reais, mas porque são todas supostas. Uma reúne o que é considerado necessário, mas ainda não o é; as outras, o que se imagina possível e um minuto mais tarde deixa de sê-lo.

Ítalo Calvino

**PERSPECTIVAS DE PESQUISA**

## **PERSPECTIVAS DE PESQUISA: A CIDADE E SUAS POSSIBILIDADES**

Esse trabalho termina, mas não se encerra. Podemos reiniciá-lo, a partir daqui, considerando todos os apontamentos realizados ao longo do texto e refazendo novas reflexões, adicionando novos elementos não apresentados ou não priorizados.

As possibilidades de discussão sobre a temática da acessibilidade e do direito à cidade são amplas, assim como são as possibilidades de ações e transformações nas formas de produção e apropriação do espaço urbano, com vistas a garantir esse direito a todos. A utopia, a esperança e a confiança em relação às mudanças existem e podem se tornar concretas e reais, se o coletivo for priorizado, sempre.

O caminho percorrido até aqui buscou deixar claro o que se evidencia no espaço urbano das cidades capitalistas e também as possibilidades de transformações. O objetivo foi contribuir para o entendimento da problemática apresentada, que pode ser enriquecido por meio de outras pesquisas a serem realizadas, já que há uma infinidade de recortes metodológicos para apreender a realidade social apresentada nos espaços da cidade capitalista, fortemente segregada, e colaborar para a discussão e proposição de mudanças que se fazem necessárias, posto a cidade ser o lugar das possibilidades.

Precisamos continuar refletindo sobre o processo diferenciado e contraditório de produção e apropriação do espaço urbano, com vistas a apreender o que se estabelece em razão da estruturação/reestruturação desses espaços, expressando processos de diferenciação, segregação e fragmentação urbana que interferem na vida cotidiana dos cidadãos, implicando no exercício do pleno direito à cidade. É necessário também compreender a participação e a ação dos diferentes agentes urbanos no processo de produção da cidade.

O acompanhamento de percursos/trajetos urbanos que se apresenta como uma importante metodologia a ser utilizada nas pesquisas sociais, pode nos revelar como os cidadãos vivenciam a cidade, como a apreendem, como a vêem, como a sentem, como se interam, como exercem seus direitos, como cobram ações, como participam, ou seja, como são as práticas socioespaciais por eles desenvolvidas. Assim, podemos analisar a cidade de acordo com as manifestações reais daqueles que nela vivem, aproximando-nos mais, do que realmente acontece, e que muitas vezes, não se encontra tão explícito para todos, não nos restringindo a uma leitura distante do que se manifesta.

Precisamos saber como esses cidadãos vivem e dar importância às suas apreensões e interpretações sobre a realidade urbana, para assim construirmos o nosso entendimento em relação às articulações espaço urbano - vida cotidiana.

Os cidadãos precisam ter o direito de se expressarem, de se manifestarem e esperamos ter deixado, nesse trabalho, a leitura que os nossos entrevistados realizaram dos espaços que eles vivenciam, demonstrando sua consciência sobre a diferenciação/segregação/fragmentação da cidade de Presidente Prudente, que mesmo sendo média, já apresenta situações existentes na metrópole.

O objetivo é o de continuar as trilhas que nos possibilitem o entendimento sobre a cidade. Estudar os percursos e trajetos urbanos realizados pelos diferentes cidadãos, buscando, apreender, sempre, o direito à cidade, é um dos “caminhos”.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUILERA, Alfonso Valenzuela. Las nuevas centralidades: fragmentación, espacio público y ciudadanía. In: BARAJAS, Luis Felipe Cabrales (Coord.). **Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas**. Guadalajara: Universidad de Guadalajara, 2002. p. 31-64.

AMENDOLA, Giandomenico. **La ciudad postmoderna**. Madrid: Ediciones Celeste, 2000.

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade líquida**. Tradução Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: Jorge Zahar editor, 2001.

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline; CHABOT, Georges. **Tratado de Geografía Urbana**. Barcelona: Editorial Vicens-Vives, 1970.

BRASIL. Decreto nº 10.257, de 10 de Julho de 2001. **Estatuto da Cidade**. In: Disponível em: <<http://www.estatutodacidade.org.br/>>. Acesso em: 10 mar. 2006.

CALDEIRA, T. P. do Rio. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: Ed. 34/Edusp, 2000.

CAMPOS FILHO, Cândido Malta. **Reinvente seu bairro: caminhos para você participar do planejamento de sua cidade**. São Paulo: Ed. 34, 2003.

CAPEL. Horacio. **La cosmópolis y la ciudad**. Barcelona: La estrella Polar, 2003.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade**. São Paulo: Contexto, 2004.

\_\_\_\_\_. **Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana**. São Paulo: Contexto, 2001.

\_\_\_\_\_. “Novas” contradições do espaço. In: DAMIANI, Amélia Luísa; CARLOS, Ana Fani A; SEABRA, Odete de Lima (Org.). **O espaço no fim do século: a nova raridade**. São Paulo: Contexto, 1999. p. 62-74.

\_\_\_\_\_. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: Hucitec, 1996.

\_\_\_\_\_. **A (re)produção do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 1994.

CARTER, Harold. **El estudio de la Geografía Urbana**. Traducción española: Adri y P.B. Van Breda. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1974.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. Artes de Fazer. 9. ed. Tradução Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis/RJ: Vozes, 2003. vol.1,

CHORLEY, R.; HAGGET, P. La geografía y los modelos socio-econômicos. **Colecion Nuevo Urbanismo**, Madrid (Instituto de Estudios de Administracion Local), 1971.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 2004.

CUSTÓDIO, Vanderli. Segregação, fragmentação e segmentação. In: **Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina**. São Paulo: USP, 20 a 26 de Março de 2005, p. 3917-3930.

DAMIANI, Amélia Luísa. As contradições do espaço: da lógica (formal) à (lógica) dialética, a propósito do espaço. In: DAMIANI, Amélia Luísa; CARLOS, Ana Fani A; SEABRA, Odete de Lima (Org.) **O espaço no fim do século: a nova raridade**. São Paulo: Contexto, 1999. p. 48-60.

DERRUAU, Max. **Geografia Humana II**. 3. ed. Lisboa: Presença, 1982. 2º v.

FÁBREGAS, Simó. El automóvil. In: Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares. **Movilidad urbana**. Barcelona: A.T.E., 1971, p. 37-51.

FERRARA, Lucrécia d'Aléssio. **Ver a cidade: cidade, imagem e leitura**. São Paulo: Nobel, 1988.

GARCÍA, Joan Antoni Santana. **Forma urbana y mercado de trabajo: accesibilidad al empleo, segregación residencial y paro**. 2003. Tese (Doctorado) - Departament d' Economia Aplicada, Universidad Autonoma de Barcelona, Barcelona.

GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbano**. Tradução Geraldo Gerson de Souza. São Paulo: EDUSP, 1993.

\_\_\_\_\_. A teoria da crise e a reestruturação sócio-espacial: o caso dos Estados Unidos. In: VALLADARES, L.; PRETECEILLE, E. (Org.) **Reestruturação urbana: tendências e desafios**. São Paulo: Nobel/Iuperj, 1990.

GUERRERO, Rafael Sergio Porcar. **La relación entre estructura urbana y movilidad obligada residencia – trabajo**. Teoría, evidencia e implicaciones en el diseño de políticas: el caso de la región metropolitana de Barcelona. 2003. Treball de recerca. Universidate Autònoma de Barcelona, Barcelona.

HAESBAERT, Rogério. Escalas espaço-temporais. In: \_\_\_\_\_. **Territórios alternativos**. Niterói: EdUFF/São Paulo: Contexto, 2002. p. 101-115.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. Uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. 12. ed. Tradução Adail Ubirajara Sobral; Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Loyola, 2003.

JANOSCHKA, MICHAEL. El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. **EURE**, Santiago, v.28 n.85, dic. 2002.

JARAMILLO, S. e CUERVO, L. M. Tendências recentes e principais mudanças na estrutura espacial dos países latino-americanos (Notas para uma interpretação do impacto da crise na espacialidade dos países da América Latina). In: VALLADARES, L.; PRETECEILLE, E. (Org.) **Reestruturação urbana: tendências e desafios**. São Paulo: Nobel/Iuperj, 1990.

JOHNSON, James H. **Geografia Urbana**. Tradução de Joan Olivar. Barcelona: Oikos-tau, 1980.

LAGO, Luciana Corrêa. Estruturação socioespacial na metrópole do Rio de Janeiro: reprodução ou alteração nas condições de (não) acesso ao urbano? In: **Observatório das Metrópoles**, Rio de Janeiro. Disponível em: <[http://www.ippur.ufrj.br/observatorio/download/lago\\_estruturacao.pdf](http://www.ippur.ufrj.br/observatorio/download/lago_estruturacao.pdf)>. Acesso em: 26 ago. 2005.

LAWE, Paul-Henry Chombart de. Hombres y ciudades. Barcelona: Editorial Labor S. A., 1976. p. 07-49.

\_\_\_\_\_. **Paris et l'agglomération parisienne: l'espace social dans une grande cite**. Paris: Presses Universitaires de France, 1952.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Tradução Sérgio Martins. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2004 (2ª reimpressão).

\_\_\_\_\_. **O direito à cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

\_\_\_\_\_. **A vida cotidiana no mundo moderno**. Tradução. Alcides João de Barros. São Paulo: Ática, 1991.

LORCA, Alejandro. Algunos aspectos del problema del transporte urbano. In: Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares. **Movilidad urbana**, Barcelona (A.T.E.), 1971, p. 17-33.

MACGREGOR, D. Ronald. Desplazamientos cotidianos: estudio de distancias y tiempos en el área de Edimburgo. In: THEODORSON, G. A. **Estudios de ecología humana**. Traducción de Javier González Pueyo. Barcelona: Editorial Labor, 1974. p. 437-449.



MAIA, Rosemere Santos. A produção do espaço em área de auto-segregação: o caso da Barra da Tijuca. **Anuário do Instituto de Geociências da Universidade Federal do Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, vol. 21, 1998, p. 39-75. Disponível em: <[http://www.anuario.igeo.ufrj.br/anuario\\_1998/vol21\\_39\\_75.pdf](http://www.anuario.igeo.ufrj.br/anuario_1998/vol21_39_75.pdf)>. Acesso em: 28 ago. 2006.

MARTÍN, Teresa Torns. **Temps i Ciutat**. L'estudi del temps a la ciutat més enllà de la seva dimensió horària. Barcelona: Ayuntamiento de Barcelona/ Consell Econòmic i Social de Barcelona, 1998.

MAYOL, Pierre. Morar. In: CERTEAU, Michel de; GIARD, Luce; MAYOL, Pierre. **A invenção do cotidiano: 2-morar, cozinhar**. Tradução Ephraim F. Alves; Lúcia Endlich Orth. Petrópolis-RJ: Vozes, 2002. p. 37-185.

OYÓN, José Luis. Transporte cara y crecimiento urbano. El tráfico tranviario en Barcelona, 1872-1914. In: **Ciudad y Territorio**, Madrid (Instituto Nacional de Administración pública), n. 94, 1992, p. 107-123.

PEREIRA, Sílvia Regina. **Subcentros e condições de vida no Jardim Bongiovani e Conjunto Habitacional Ana Jacinta – Presidente Prudente-SP**. 2001. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

PINTAUDI, Silvana Maria. A cidade e a crise. In: DAMIANI, Amélia Luísa; CARLOS, Ana Fani A; SEABRA, Odete de Lima (Org.) **O espaço no fim do século: a nova raridade**. São Paulo: Contexto, 1999. p. 132-136.

PRÉTECEILLE, Edmond. A construção social da segregação urbana: convergências e divergências. Tradução Daniel Julien Van Wilderode. In: *Revista Espaço & Debates*, v. 24, n. 45, 2004, p. 11-23.

PRÉVÔT SHAPIRA, Marie-France. Segregación, fragmentación, secesión. Hacia una nueva geografía social en la aglomeración de Buenos Aires. **Economía, Sociedad y Territorio**, v. II, n. 7, 2000, p. 405-431.

RAMIREZ, José Luiz. La ciudad y el sentido del quehacer ciudadano. In: **Scripta Vetera** (edición electrónica de trabajos publicados sobre geografía y ciencias sociales). Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sv-65.htm>>. Acesso em Mai. 2005.

RIBEIRO, L. C. Q.; CRUZ, G. R. e MABERLA, J. E. C. Proximidade territorial e distância social: reflexões sobre o efeito do lugar à partir de um enclave urbano. A Cruzada São Sebastião no Rio de Janeiro. In: **Observatório das Metrôpoles**. Disponível em: <[http://www.ippur.ufrj.br/observatorio/download/texto\\_lcqr\\_cruzada.pdf](http://www.ippur.ufrj.br/observatorio/download/texto_lcqr_cruzada.pdf)>. Acesso: 27 ago. 2005.

ROLNIK, R. **Estatuto da Cidade, instrumento para as cidades que sonham crescer com justiça e beleza.** Disponível em: <<http://www.estatutodacidade.org.br/estatuto>>. Acesso em: 10 mar. 2006.

SALGUEIRO, T. B. Cidade pós-moderna: espaço fragmentado. **Revista Território**, Rio de Janeiro (LAGET/UFRJ), ano III, n.4, jan./jun. 1998, p. 39-53.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

\_\_\_\_\_. **Metrópole corporativa fragmentada: O caso de São Paulo.** São Paulo: Nobel, 1990.

\_\_\_\_\_. **Espaço e Método.** São Paulo: Nobel, 1992.

SANTOS, Ana Maria Sperandio dos. **O ônibus na rua: o poder público, o capital local e a estruturação do sistema de transporte coletivo urbano de Presidente Prudente.** 1992. Monografia (Bacharelado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

SEABRA, Odete Carvalho de Lima. Territórios do uso: cotidiano e modo de vida. In: **Cidades**, Presidente Prudente (Grupo de Estudos Urbanos), v. 1, n. 2, jul.-dez. 2004, p.181-206.

SILVA, Armando. **Imaginários urbanos.** São Paulo: Perspectiva, 2001.

SMITH, Neil. Contornos de uma política espacializada: veículos dos sem-teto e produção da escala geográfica. In: ARANTES, Anthonio (Org). **O espaço da diferença.** Campinas, SP: Papirus, 2000.

SOJA, Edward W. **Geografias pós-modernas.** A reafirmação do espaço na teoria social crítica. Tradução Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1993.

SOBARZO, Oscar Alfredo Miño. **Os espaços da sociabilidade segmentada: a produção do espaço público em Presidente Prudente.** 2004. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

\_\_\_\_\_. **A segregação socioespacial em Presidente Prudente: análise dos condomínios horizontais.** 1999. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

SOUSA, Marcos Timóteo Rodrigues. **Uma abordagem sobre o problema da mobilidade e acessibilidade do transporte coletivo, o caso do bairro Jardim São João no município de Guarulhos-SP.** 2003. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil), Universidade de Campinas, Campinas.

SPOSITO, M.E.B. **O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no estado de São Paulo**. 2004. Tese (Livre Docência) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

\_\_\_\_\_. A cidade dentro da cidade – uma Edge City em São José do Rio Preto. **Scripta Nova** (Revista Eletrônica de Geografia y Ciencias Sociales), Barcelona, v. 7, n. 146, 2003. Disponível em: <[http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(045\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(045).htm)>. Acesso em 26 jan 2006.

\_\_\_\_\_. Novas formas comerciais e redefinição da centralidade intra-urbana. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.) **Textos e Contextos para a Leitura Geográfica de uma Cidade Média**. Presidente Prudente: FCT/UNESP, 2001. p. 235 – 253.

\_\_\_\_\_. Espaços urbanos: territorialidades e representações. In: SPOSITO, E. S. (Org.) **Dinâmica Econômica, Poder e Novas Territorialidades**. Presidente Prudente: FCT/UNESP/GAsPERR, 1999. p. 13 – 30.

\_\_\_\_\_. Reflexões sobre a natureza da segregação espacial nas cidades contemporâneas. **Revista de Geografia**, Dourados (Associação dos Geógrafos Brasileiros), n. 4, 1996.

\_\_\_\_\_. **O chão arranha o céu: a lógica da (re)produção monopolista da cidade**. 1991. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade São Paulo, São Paulo.

TRINDADE JR, Saint-Clair Cordeiro da. Sujeitos políticos e territorialidade urbanas. In: DAMIANI, Amélia Luísa; CARLOS, Ana Fani A; SEABRA, Odete de Lima (Org.). **O espaço no fim do século: a nova raridade**. São Paulo: Contexto, 1999. p. 150-159.

UEDA, Vanda. Os novos empreendimentos imobiliários e as transformações recentes no espaço urbano de Porto Alegre. In: **Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina**. São Paulo: USP, 20 a 26 de Março de 2005, p. 15948 – 15965.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, FAPESP/Lincoln Institute, 1998.

WHITACKER, Arthur M. **A produção do espaço urbano em Presidente Prudente: uma discussão sobre a centralidade urbana**. 1997. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

\_\_\_\_\_. **A produção do espaço urbano em Presidente Prudente: expansão/desdobramento da área central**. 1991. Monografia (Bacharelado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

## **APÉNDICE**

## ROTEIRO DE ENTREVISTA

-Falar para o entrevistado(a) em que consiste a entrevista

1-Nome:

2-Endereço:

3-Idade:

Sexo:

Estado Civil:

4-Escolaridade:

Profissão:

Local de trabalho:

5-Número de filhos:

Número de dependentes e idade:

6-Renda salarial (sua e da família):

7-Características da residência:

Tipo de moradia:

Moradia: Própria/Alugada/Cedida

Há quanto tempo de residência:

Onde morava antes:

Pq escolheu essa área para morar?:

Número de cômodos(quantos banheiros)

Perguntar sobre esgoto, água encanada, energia elétrica, pavimentação, trânsito(barulho), arborização, coleta de lixo

Quantas pessoas residem na casa:

Equipamentos da casa: quantidade

Geladeira/Freezer:

Equipamento de som/rádio:

Televisor:

Telefone fixo:

Celular:

Computador: (Acesso a internet)

Vídeo/DVD:

Ar condicionado/ventilador:

Piscina:

Veículo:

Condições infra-estruturais nas proximidades da residência: (se há), se não houver para onde ele (ou alguém da família) se deslocam para utilizar esses equipamentos:

-Creche

-Escola

-Universidade

-Posto de Saúde (saber se ele possui plano de saúde)

-Áreas de Lazer

Qual o principal meio de deslocamento: dele e da família

Utiliza transporte coletivo? Quantas vezes por semana? Para que atividades? Fazer com que faça considerações sobre o transporte(suficiente, se o preço é alto,)

Onde faz compras para: (quem influencia na definição dos locais ou quem faz, se não for ele)  
-alimentar-se  
-vestir-se e calçar-se

Frequenta áreas de lazer e diversão noturna? Onde? Como se desloca? Qual a frequência?  
Quais dias da semana?  
Cinema? Igreja?  
Pratica esportes ou alguma atividade física? Onde? Quantas vezes por semana e em que período? Como se desloca?

Onde paga suas contas (água, luz, telefone, prestação ou aluguel, outras)?  
Quais são as atividades de rotina durante a semana? E de fins de semana? Considerando sempre onde realiza tais atividades e como se desloca e a frequência

Com relação à área que reside: o que ela oferece, se ela o supre em alguma coisa para que ele não dependa de outras áreas

Pedir-lhe para definir o que é um centro? Se ele conhece o de Prudente, se o frequenta....para que, como, quantas vezes por semana

Se ele frequenta outras áreas comerciais e de serviços além do centro.... para que, como, quantas vezes por semana  
Shopping? Frequência? Para que?

Saber se ele conhece/frequenta áreas distantes a área que ele reside.....poderia se mencionar loteamentos opostos e mais conhecidos popularmente.....e se sim para saber para que, frequência e meios de deslocamento.....Citando diferentes loteamentos de todas as zonas de Prudente...saber como ele apreende o espaço da cidade como um todo....mostrar-lhe um mapa da cidade.....Saber se ele possui referenciais nessas áreas.....quais são?  
E quais são as partes dessa cidade que ele não conhece, não identifica

Procurar saber se ele acha que conhece os “quatro cantos da cidade”, se ele se desloca, consome, frequenta, usa esses espaços além do de residência, quais são seus circuitos no interior da cidade.....o que ele acha, resume como cidade diante do seu uso e consumo

Se ele se acha segregado.....talvez integrado à cidade ou separado dela.....como ele identifica o que perto e que é distante...do que ele denomina como cidade....se ele sente afastado.....prejudicado diante da localização de sua residência