

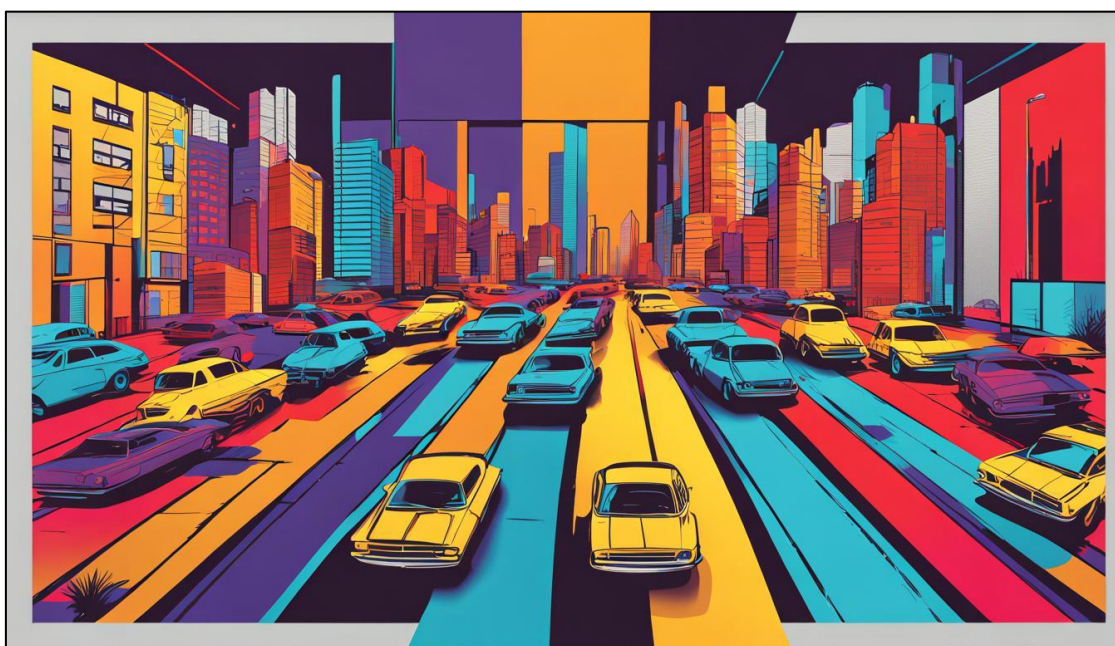
# MOBILIDADE E CENTRALIDADE EM PRESIDENTE PRUDENTE:

análises a partir dos deslocamentos no transporte coletivo e por aplicativos



Bruno Vicente dos Passos

**MOBILIDADE E CENTRALIDADE EM PRESIDENTE PRUDENTE:  
ANÁLISES A PARTIR DO TRANSPORTE COLETIVO E DOS APLICATIVOS DE  
TRANSPORTE**



Presidente Prudente  
2024

Bruno Vicente dos Passos

**Mobilidade e centralidade em Presidente Prudente:  
análises a partir dos deslocamentos no transporte coletivo e por aplicativos**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista - Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente/SP, como um dos requisitos para obtenção do título de mestre.

**Orientação:** Prof. Dr. Eliseu Savério Sposito

Presidente Prudente  
2024

P289m

Passos, Bruno Vicente dos

Mobilidade e Centralidade em Presidente Prudente : Análises a partir dos deslocamentos no transporte coletivo e por aplicativos / Bruno Vicente dos Passos. -- Presidente Prudente, 2024  
164 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente  
Orientador: Eliseu Savério Sposito

1. Mobilidade. 2. Centralidade. 3. Transporte coletivo. 4. Transporte por aplicativos. 5. Presidente Prudente/SP. I. Título.

**CERTIFICADO DE APROVAÇÃO**

TÍTULO DA DISSERTAÇÃO: "Mobilidade e centralidade em Presidente Prudente: análises a partir do transporte coletivo e dos aplicativos de transporte"

**AUTOR: BRUNO VICENTE DOS PASSOS**

**ORIENTADOR: ELISEU SAVÉRIO SPOSITO**

Aprovado como parte das exigências para obtenção do Título de Mestre em Geografia, área:  
Produção do Espaço Geográfico pela Comissão Examinadora:

Prof. Dr. ELISEU SAVÉRIO SPOSITO (Participação Presencial)  
Departamento de Geografia / Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente - FCT/Unesp

Prof. Dr. FABIO TOZI (Participação Virtual)  
Departamento de Geografia / Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG

Prof. Dr. JEAN ADRIEN JOSÉ LEGROUX MORANT (Participação Presencial)  
Pós-Doutorando vinculado ao GAsPERR / Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente - FCT/Unesp

Presidente Prudente, 20 de agosto de 2024

**APOIO FINANCEIRO**

**Pró-reitoria de Pós-Graduação**



**PROP-G**

PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO

Edital nº 32/2022 – Jovens talentos

Vigência: 08/2022 até 09/2022

**Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP)**



FUNDAÇÃO DE AMPARO À PESQUISA  
DO ESTADO DE SÃO PAULO

Processo nº 2021/15080-6

Vigência: 10/2022 até 07/2024

## APOIO INSTITUCIONAL

Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente – Universidade  
Estadual Paulista (FCT – UNESP)



Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG)



Grupo de Pesquisa sobre Produção do Espaço e Redefinições Regionais (GAsPERR)



## AGRADECIMENTOS

O processo de construção desta pesquisa contou com a valiosa contribuição, tanto direta quanto indireta, de diversas personalidades ao longo do meu curso de mestrado. Esta seção é dedicada ao reconhecimento e a homenagem àqueles que desempenharam papéis distintos ao longo dessa jornada contribuindo para seu produto.

Em primeiro lugar, expresso meu profundo agradecimento aos colaboradores desta pesquisa, aqueles que generosamente responderam às questões nas enquetes aplicadas tanto nos percursos via aplicativos de transporte como nos terminais urbanos do centro da cidade de Presidente Prudente, além dos nossos entrevistados. Sua participação, assim como suas observações e comentários, solidificaram as bases de dados primários, permitindo que a pesquisa alcançasse seus objetivos.

Meu eterno reconhecimento aos professores(as) do Grupo de Pesquisa sobre Produção do Espaço e Redefinições Regionais (GAsPERR), que sempre ofereceram apoio e me trouxeram oportunidades relacionadas ao ensino, pesquisa e extensão.

Gostaria de expressar um agradecimento especial à Profa. Dra. Maria Encarnação Beltrão Sposito, quem me incentivou a ingressar na pós-graduação, sempre foi extremamente atenciosa, forneceu dicas valiosas à pesquisa e acompanhou meus primeiros contatos com a docência.

É difícil colocar em palavras a imensa gratidão ao Prof. Dr. Eliseu S. Sposito. Sua orientação foi uma experiência inestimável e muito positiva. Dele obtive a liberdade necessária para desenvolver minhas ideias e assumir uma postura em relação ao meu objeto analítico enquanto tomava as decisões necessárias, mas garantindo que não me perdesse, sempre disponível, assíduo e zeloso.

Adicionalmente, fico lisonjeado com o aceite na composição da banca pelo Prof. Dr. Fábio Tozi, pelo Dr. Jean Adrien José Legroux Morant, a Dra. Paula Neumann Novack e Dra. Késia Anastácio Alves da Silva.

Ademais, durante o desenvolvimento da pesquisa houve diversas pessoas que ofereceram apoio indireto, como meus pais, Luciane e Fernando, que motivaram minha entrada no ensino superior e constituíram meu alicerce até sua conclusão. A minha companheira, Nayara, proporcionando suporte emocional e minha maior aliada. Não posso me esquecer do Zézinho (em memória), meu gatinho querido, sempre ao meu lado proporcionando afeto, desde a graduação até a conclusão do mestrado, jamais será esquecido. Também aos amigos e colegas do laboratório de pesquisa, Eduardo, Matheus, Daniel, Felipe e Lucas que contribuíram significativamente para tornar esse processo menos árduo.

A cada um de vocês, meu sincero agradecimento.

## RESUMO

A mobilidade tem um papel fundamental na urbanização brasileira, não apenas no que se refere ao surgimento de novos centros urbanos, mas também para o crescimento das cidades, especialmente a partir da década de 1960 com a passagem para uma configuração territorial predominante urbana. No período atual, a circulação de pessoas, mercadorias e informações vem se tornando cada vez mais dinâmica com o surgimento e adesão das novas tecnologias pela sociedade. A mobilidade mantém-se como um elemento essencial à vida urbana, pois os cidadãos necessitam se deslocar para tarefas como trabalho, consumo, lazer ou saúde, entre outros. Como foi determinado na Constituição Federal (1988), a contratação de empresas para o transporte coletivo urbano deve ser uma iniciativa das prefeituras municipais para viabilizar os deslocamentos dos cidadãos; todavia, muitas vezes os horários, itinerários e equipamentos dispostos pelas empresas concessionárias não são capazes de garantir a facilidade e a eficiência nos deslocamentos. Isso abriu caminho para o surgimento das empresas que atuam através das plataformas de intermediação de serviços, como a Uber e o iFood. Nossa pesquisa apresenta uma comparação entre os deslocamentos que são realizados a partir do transporte coletivo urbanos e dos aplicativos de transporte Uber e 99, que operam desde 2018 na cidade de Presidente Prudente, e como a cidade foi se transformando em relação a esses meios de locomoção. Por meio da realização de percursos sistemáticos, aplicações de enquetes e entrevistas, analisamos os deslocamentos para evidenciar as manutenções e as mudanças que marcam a produção do espaço urbano, com foco sobre as relações entre o centro e a periferia.

**Palavras-chaves:** Mobilidade urbana; centralidade; transporte coletivo; transporte por aplicativos; Presidente Prudente/SP.

## ABSTRACT

Mobility plays a fundamental role in Brazilian urbanization, not only in the emergence of new urban centers but also in the growth of cities, especially since the 1960s with new territorial configurations that have come to dominate urban areas. In the current period, the circulation of people, goods, and information has become increasingly dynamic with the emergence and adoption of new technologies by society. Mobility remains an essential element of urban life, as city dwellers need to travel for tasks such as work, consumption, leisure, or health, among others. As determined in the Federal Constitution (1988), the hiring of companies for urban public transportation must be an initiative of municipal governments to enable the movement of city dwellers; however, often the schedules, routes, and equipment provided by concessionaire companies are not able to guarantee ease and efficiency in travel. This has paved the way for the emergence of companies operating through service intermediation platforms, such as Uber and iFood. Our research presents a comparison between journeys made using urban public transportation and transport apps like Uber and 99, which have been operating since 2018 in the city of Presidente Prudente, and how the city has been transformed in relation to these modes of transportation. Through the implementation of systematic routes, surveys, and interviews, we analyze journeys to highlight the continuities and changes that characterize the production of urban space, with a focus on the relationships between the center and the periphery.

**Keywords:** Urban mobility; centrality; public transportation; ride-hailing apps; Presidente Prudente/SP.

## LISTA DE FOTOGRAFIAS E IMAGENS

|                                                                                                                                           |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figura 4: Planta da Vila Goulart (1917), Presidente Prudente/SP .....                                                                     | 39 |
| Figura 5: Planta da Cidade de Presidente Prudente/SP de 1923.....                                                                         | 40 |
| Figura 9: Calçada de Presidente Prudente, Rua Ten. Nicolau Maffei (Janeiro/2024) .....                                                    | 46 |
| Figura 10: Calçada de Presidente Prudente, Praça Nove de Julho (Janeiro/2024) ..                                                          | 46 |
| Figura 11: Catedral São Sebastião – Matriz de Presidente Prudente (Janeiro/2024) .                                                        | 47 |
| Figura 12: Santuário Diocesano Nossa Senhora de Aparecida, Vila Marcondes (Janeiro/2024).....                                             | 47 |
| Figura 13: Rua Quintino Bocaiuva, zona periférica do centro principal (Janeiro/2024) .....                                                | 48 |
| Figura 14: Rua Quintino Bocaiuva, Vila Marcondes, Santuário Diocesano Nossa Senhora de Aparecida (Janeiro/2024) .....                     | 48 |
| Figura 18: Entrada principal do Parque Shopping, Rua Siqueira Campos, Presidente Prudente (Janeiro/2024) .....                            | 62 |
| Figura 19: Entrada principal do Prudenshopping, Av. Washington Luiz, Presidente Prudente (Janeiro/2024) .....                             | 63 |
| Figura 21: Entrada principal do Prudenshopping, Av. Washington Luiz, Presidente Prudente (Janeiro/2024) .....                             | 63 |
| Figura 24: Av. Manoel Goulart, 3000, Presidente Prudente (horário: 18h12 – Janeiro/2024) .....                                            | 68 |
| Figura 25: Av. Manoel Goulart, 3000, Presidente Prudente, (horário: 18h18 – Janeiro/2024) .....                                           | 68 |
| Figura 26: Av. Manoel Goulart, 3000, Presidente Prudente (horário: 18h16 – Janeiro/2024) .....                                            | 69 |
| Figura 27: Rotatória na Av. Salim Farah Maluf, Presidente Prudente, após a instalação dos semáforos (horário: 17h45 – Janeiro/2024).....  | 69 |
| Figura 28: Rotatória na Av. Salim Farah Maluf, Presidente Prudente, após a instalação dos semáforos (horário: 17h49 – Janeiro/2024) ..... | 70 |
| Figura 29: Av. 14 de Setembro, 2000, Presidente Prudente (horário: 18h12 – Janeiro/2024) .....                                            | 70 |
| Figura 30: Av. 14 de Setembro, 2000, Presidente Prudente (horário: 18h19 – Janeiro/2024) .....                                            | 71 |
| Figura 31: Celestino José Figueiredo, 500, Presidente Prudente (horário: 18h25 – Janeiro/2024) .....                                      | 71 |

|                                                                                                                                |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Figura 32: Av. da Saudade, 1900, Presidente Prudente (horário: 18h07 - Janeiro/2024)                                           | 72  |
| Figura 34: Terminal Urbano Central, Av. Brasil, 1000, Presidente Prudente (Janeiro/2024)                                       | 77  |
| Figura 35: Terminal Urbano Central, Av. Brasil, 1000, Presidente Prudente (Janeiro/2024)                                       | 77  |
| Figura 36: Terminal Urbano Central, Av. Brasil, 1000, Presidente Prudente (Janeiro/2024)                                       | 78  |
| Figura 37: Pontos de espera na Praça 9 de Julho, Av. Coronel José Soares Marcondes, 1200, Presidente Prudente (Janeiro/2024)   | 78  |
| Figura 38: Pontos de espera na Praça 9 de Julho, Av. Coronel José Soares Marcondes, 1200, Presidente Prudente (Janeiro/2024)   | 79  |
| Figura 39: Pontos de espera na Praça 9 de Julho, Rua Barão do Rio Branco, 660, Presidente Prudente (Janeiro/2024)              | 79  |
| Figura 47: Totem no Calçadão de Presidente Prudente/SP. Ponto exclusivo para transporte por aplicativos (Janeiro/2024)         | 123 |
| Figura 48: Totem na Praça 9 de Julho em Presidente Prudente/SP. Ponto exclusivo para transporte por aplicativos (Janeiro/2024) | 123 |
| Figura 49: Ponto de Taxi situado na Rua Joaquim Nabuco, Centro, Presidente Prudente/SP                                         | 124 |
| Figura 50: Ponto de Taxi situado na Rua Barão do Rio Branco, Centro, Presidente Prudente/SP                                    | 125 |

*As ilustrações de capa e abertura de capítulos foram produzidas pelo autor a partir de rascunhos manuais tratados na ferramenta “NightCafe Studio”. Suas composições reúnem elemento com inspiração no cubismo, neoimpressionismo, mas principalmente do movimento pop art.*

## LISTA DE GRÁFICOS E TABELAS

|                                                                                                                                                                       |                                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
| Figura 1: Organograma sobre o conceito de mobilidade .....                                                                                                            | 28                                   |
| Tabela 1: Conjunto de itinerários do transporte coletivo em Presidente Prudente (SOU – empresa concessionária) .....                                                  | 80                                   |
| Tabela 2: Calendário da coleta de dados em aplicativos em Presidente Prudente ...                                                                                     | 99                                   |
| Figura 41: Gráfico das condições meteorológicas durante a execução do procedimento metodológico (Maio-Junho/2022) .....                                               | <b>Erro! Indicador não definido.</b> |
| Tabela 3: Informações coletadas por meio do software, passageiro ou pesquisador .....                                                                                 | 100                                  |
| Tabela 4: Formulário da enquete aplicada no Terminal Urbano Central e na Catedral São Sebastião de Presidente Prudente – SP .....                                     | 106                                  |
| Tabela 5: Roteiro de entrevista com cidadãos atualizado .....                                                                                                         | 107                                  |
| Tabela 6: Roteiro de entrevista com agentes bem-informados .....                                                                                                      | 107                                  |
| Tabela 7: Quadro de entrevistas realizadas com colaboradores .....                                                                                                    | 108                                  |
| Tabela 8: Perfis de usuários dos transportes por aplicativos e do transporte coletivo urbano em Presidente Prudente (2022 - 2023) .....                               | 111                                  |
| Tabela 9: Finalidades dos deslocamentos realizados por meio do transporte coletivo urbano e dos transportes por aplicativos em Presidente Prudente (2022 - 2023) .... | 112                                  |
| Figura 46: Gráfico com as principais queixas relatadas pelos usuários do transporte coletivo urbano em Presidente Prudente/SP (2023) .....                            | 115                                  |
| Tabela 10: Principais queixas relatadas pelos usuários do transporte coletivo urbano em Presidente Prudente/SP (2023) .....                                           | 115                                  |
| Tabela 11: Lógica de deslocamentos por meio dos aplicativos de transporte e do transporte coletivo em Presidente Prudente (entre 09/05 até 19/06/2022).....           | 141                                  |

## LISTA DE MAPAS

|                                                                                                                                                                         |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Figura 2: Mapa do Município e Cidade de Presidente Prudente/SP .....                                                                                                    | 35  |
| Figura 3: Mapa da Região de Influência de Presidente Prudente/SP (2018).....                                                                                            | 36  |
| Figura 6: Núcleos urbanos e ferrovias do Estado de São Paulo .....                                                                                                      | 41  |
| Figura 7: Centro principal e avenidas principais da cidade de Presidente Prudente/SP .....                                                                              | 44  |
| Figura 8: Mapa da expansão da malha urbana em Presidente Prudente/SP (1917 - 2017) .....                                                                                | 45  |
| Figura 15: Mapa da concentração de estabelecimentos comerciais em Presidente Prudente (Dados do CNEF, 2010).....                                                        | 58  |
| Figura 16: Mapa da concentração de estabelecimentos comerciais em Presidente Prudente (Dados de CNPJs da Receita Federal, 2021).....                                    | 59  |
| Figura 17: Equipamentos públicos, vias centrais, superfícies de consumo e indicadores de renda média per capita por setores censitários (2010) em Presidente Prudente . | 61  |
| Figura 21: Trechos de trânsito lento em horários de pico em Presidente Prudente/SP .....                                                                                | 67  |
| Figura 31: Mapa do fluxo diário de veículos do transporte coletivo que circulavam em Presidente Prudente (1991).....                                                    | 76  |
| Figura 42: Local de aplicação das enquetes nos terminais urbanos de Presidente Prudente (2023).....                                                                     | 105 |
| Figura 43: Mapa dos bairros de residência dos colaboradores que participaram das entrevistas .....                                                                      | 109 |
| Figura 49: Mapa da concentração de embarques realizados por meio da plataforma Uber em Presidente Prudente – SP .....                                                   | 127 |
| Figura 50: Mapa da concentração de embarques realizados por meio da plataforma 99 em Presidente Prudente – SP .....                                                     | 128 |
| Figura 51: Mapa da concentração de desembarques realizados por meio da plataforma Uber em Presidente Prudente – SP .....                                                | 129 |
| Figura 52: Mapa da concentração de desembarques realizados por meio da plataforma 99 pop em Presidente Prudente – SP .....                                              | 130 |
| Figura 53: Mapa da concentração de embarques e desembarques por zonas cartesianas na plataforma Uber em Presidente Prudente .....                                       | 132 |
| Figura 54: Mapa da concentração de embarques e desembarques por zonas cartesianas na plataforma 99 em Presidente Prudente.....                                          | 133 |
| Figura 55: Mapa da concentração de embarques e desembarques por meio do transporte coletivo em Presidente Prudente .....                                                | 134 |

|                                                                                                                                                                                                                                                                        |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Figura 56: Mapa de alcance espacial dos embarques e desembarques nas áreas centrais por meio da plataforma <i>Uber</i> em Presidente Prudente .....                                                                                                                    | 137 |
| Figura 57: Mapa de alcance espacial dos embarques e desembarques nas áreas centrais por meio da plataforma 99 em Presidente Prudente .....                                                                                                                             | 138 |
| Figura 58: Mapa da distribuição de espaços associados a determinadas práticas entre os embarques e desembarques na plataforma <i>Uber</i> em Presidente Prudente .....                                                                                                 | 143 |
| Figura 59: Mapa da distribuição de espaços associados a determinadas práticas entre os embarques e desembarques na plataforma 99 em Presidente Prudente .....                                                                                                          | 144 |
| Figura 60: Mapa da concentração de espaços associados às áreas centrais entre os embarques e desembarques nas plataformas <i>Uber</i> e 99 em Presidente Prudente                                                                                                      | 146 |
| Figura 61: Mapa da comparação entre as concentrações de espaços associados às áreas centrais a partir dos embarques e desembarques nas plataformas <i>Uber</i> e 99 (2022), e os endereços de estabelecimentos comerciais do CNEFE (2010) em Presidente Prudente ..... | 147 |
| Figura 62: Mapa de alcance espacial dos embarques e desembarques nas áreas centrais por meio das plataformas <i>Uber</i> e 99 em Presidente Prudente .....                                                                                                             | 148 |

## LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E SÍMBOLOS

AMOESP: Associação dos Motoristas de Aplicativos do Oeste Paulista

CMBEU: Comissão Mista Brasil – Estados Unidos

CNEFE: Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos

CPI: Comissão Parlamentar de Inquérito

FCT – UNESP: Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente – Universidade Estadual Paulista

GPS: Sistema de Posicionamento Global (*Global Position System*)

IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPEA: Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas

IPVA: Imposto sobre a Propriedade de Veículo Automotor

LGPD: Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais

ODS: Objetivos de Desenvolvimento Sustentáveis

PEA: População Economicamente Ativa

PIB: Produto Interno Bruto

PMCMV: Programa Minha Casa Minha Vida

PNAD: Pesquisa Nacional por Amostra Domiciliar

PNMU: Política Nacional de Mobilidade Urbana

REGIC: Região de Influência das Cidades

SEMOB: Secretaria de Mobilidade Urbana e Cooperação em Segurança Pública

SOU: Sistema de Ônibus Urbano

TCB: Transporte Coletivo Brasília

TCP: Transporte Coletivo Presidente Prudente

TIC: Tecnologia da Informação e Comunicação

UPA: Unidade de Pronto Atendimento

## SUMÁRIO

|                                                                                              |                               |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| <b>INTRODUÇÃO .....</b>                                                                      | <b>19</b>                     |
| <b>CAPÍTULO I - NOÇÕES FUNDAMENTAIS .....</b>                                                | <b>25</b>                     |
| INTRODUÇÃO SOBRE A MOBILIDADE.....                                                           | 26                            |
| PARA COMPREENDER A CIDADE DE PRESIDENTE PRUDENTE.....                                        | 32                            |
| A CIDADE MULTI(POLI)CÊNTRICA .....                                                           | 49                            |
| O MEIO DE TRANSPORTE E A CIDADE.....                                                         | 64                            |
| SOCIOTECNOLOGIAS E PLATAFORMIZAÇÃO DO ESPAÇO.....                                            | 83                            |
| <b>CAPÍTULO II - PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS .....</b>                                       | <b>92</b>                     |
| PERCURSOS NOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE .....                                                | 98                            |
| ENQUETES APLICADAS NO TRANSPORTE COLETIVO .....                                              | 104                           |
| ENTREVISTAS .....                                                                            | 106                           |
| <b>CAPÍTULO III - RESULTADOS E DISCUSSÕES .....</b>                                          | <b>110</b>                    |
| PRINCIPAIS USUÁRIOS DOS TRANSPORTES POR APLICATIVOS E DO TRANSPORTE COLETIVO .....           | 111                           |
| PERCEPÇÕES DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE COLETIVO E APLICATIVOS DE TRANSPORTE .....             | 114                           |
| ESPACIALIDADE ENTRE APLICATIVOS DE TRANSPORTE .....                                          | 126                           |
| MÚLTIPLAS REPRESENTAÇÕES DE CENTRO E CENTRALIDADES: UM OLHAR A PARTIR DOS DESLOCAMENTOS..... | 140                           |
| CONSIDERAÇÕES SOBRE OS APLICATIVOS DE TRANSPORTE                                             | Erro! Indicador não definido. |
| <b>CONSIDERAÇÕES DO AUTOR.....</b>                                                           | <b>151</b>                    |
| <b>REFERÊNCIAS.....</b>                                                                      | <b>154</b>                    |



# INTRODUÇÃO

Com o início do século XX testemunhamos a integração generalizada de diversos *gadgets* na vida cotidiana e a difusão da *internet*. Se num primeiro momento era necessário “entrar na rede” para estar *online*, hoje são raros os momentos em que saímos da rede e ficamos *offline*. A fluidez da informação combinado as novas tecnologias têm acelerado consideravelmente desde a circulação de pessoas e mercadorias até os setores produtivos e financeiros. Essa condição, por sua vez, consolida o que Santos (1994) chamou de meio técnico-científico e informacional.

A integração contínua das novas tecnologias abriu caminho para serviços mediados por aplicativos na rotina dos cidadãos, os quais observamos que tem a mobilidade como alicerce fundamental, por exemplo: a empresa *iFood* atuando com a entrega de alimentos, produtos de mercado e farmácia; o *Zé Delivery* na entrega de bebidas e artigos de conveniência; e as empresas *Uber*, *99* e *InDrive* que realizam o transporte de passageiros e encomendas.

Conforme argumenta Pessanha (2020), são plataformas lucram sem gerar excedentes, utilizando uma arquitetura tecnológica que promove a intermediação entre os gerentes de capital de risco e a população em geral, processo que tem levado a relações de trabalho mais flexíveis, apoiadas sobre o ideal do sujeito-empresário, uma das marcas do neoliberalismo.

A importância de um sistema de transporte coletivo eficiente é fundamental na vida dos cidadãos, especialmente nas cidades médias e metrópoles, marcadas tanto pela centralidade intraurbana como interurbana, onde os deslocamentos costumam envolver trechos mais longos e mais complexos. Além disso, os Objetivos de Desenvolvimento Sustentáveis (ODS) definidos no pacto global das Nações Unidas em 2014, preconizam o privilégio aos modais coletivos e não motorizados, como uma alternativa para cidades mais sustentáveis.

Embora a cidade de Presidente Prudente/SP apresente em seu plano diretor (2018) um conjunto de políticas para o bom funcionamento do transporte coletivo<sup>1</sup>, isso não se efetiva da maneira ideal, tampouco existem incentivos para promoção de

---

<sup>1</sup> definidas a partir da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) de 2012, e preconizam o incentivo ao transporte coletivo e aos modais não motorizados e melhorias constantes no sistema viário.

uma mobilidade urbana sustentável. A pesquisa de Martins *et al.* (2019) demonstrou a insatisfação dos usuários que dependem do transporte coletivo, apontando o serviço como ineficiente, desconfortável e oneroso.

Nos últimos anos o serviço de transporte coletivo urbano passou por severa instabilidade, com estopim na pandemia causada pela *covid-19* em 2020, até a troca da empresa concessionária em dezembro de 2021. A nova empresa contratada não representou necessariamente uma melhoria, ela enfrentou recentemente uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) conduzida pela Câmara de Vereadores, em decorrência de um conjunto de irregularidades envolvendo o serviço prestado e a gestão de recursos (GLOBO, 2023).

O descaso pelo transporte coletivo, acompanhado pelas dificuldades e os constrangimentos ligados a mobilidade e acessibilidade abrem caminho para novas opções de deslocamento nas cidades. A empresa *Uber* foi fundada em 2009 em San Francisco, oferecendo originalmente o serviço de taxis em veículos de luxo pela cidade. A plataforma se popularizou a partir da introdução do conceito de *e-hailing*, que corresponde ao ato de contratar um serviço de deslocamento utilizando um aplicativo em um dispositivo eletrônico.

Sua chegada ao Brasil ocorreu durante e em função da realização da Copa do Mundo de 2014, introduzida no Rio de Janeiro, rapidamente expandindo sua presença para outros grandes centros urbanos. Atualmente, está presente em mais de 500 cidades no país, contando com aproximadamente 30 milhões de usuários, entre passageiros e motoristas (UBER, 2023).

A empresa 99 foi fundada em 2012 enquanto um aplicativo para contratação de serviços de taxi. Lançou em 2014 a modalidade 99 *pop* com intuito de concorrer com a rival, *Uber*, recém-chegada no país. Em 2018 foi adquirida pela empresa chinesa de mobilidade *DiDi Chuxing* quando atingiu o *valuation* de US\$ 1 bilhão, sendo considerada o primeiro unicórnio<sup>2</sup> brasileiro (99, 2024; GLOBO, 2023).

---

<sup>2</sup> Unicórnios são empresas privadas que atingem a avaliação de mais de 1 bilhão de dólares antes de abrir seu capital na bolsa de valores.

A entrada dos aplicativos de transporte das empresas *Uber* e *99* na cidade aconteceu no início de 2018, rapidamente aceita pelos cidadãos como uma opção similar, porém, economicamente mais vantajosa que os serviços de taxis tradicionais que operavam na cidade.

A empresa russa *InDrive* foi fundada em 2012 como um serviço de *e-hailing*, se diferenciando das demais existentes habilitando a negociação direta entre passageiros e condutores. Sua entrada na cidade ocorreu apenas em julho de 2022, acompanhada de uma intensa campanha de *marketing* onde a empresa remunerou motoristas que colocassem adesivos da marca no veículo.

Nesse sentido, este estudo tem como objetivo analisar e comparar os padrões dos deslocamentos que são realizados em Presidente Prudente por meio do transporte coletivo urbano, que representa o transporte popular, e nos principais aplicativos de transporte que operam na cidade, no caso as empresas *Uber* e *99*<sup>3</sup>, representando essa nova opção de deslocamento que também é popular.

A pesquisa se justifica sobre três aspectos principais: primeiro, a rotina e experiência do pesquisador, onde em um momento anterior atuou como motorista de aplicativos, as observações sobre o ofício levam diretamente as questões que definem o segundo ponto; as relações estabelecidas entre os cidadãos residentes de diferentes bairros com os espaços urbanos, pois as impressões gerais eram de que determinados segmentos de classes sociais distintas faziam uso diferenciado dos aplicativos, na medida em que também não acessam os mesmos espaços da cidade, especialmente com a mesma finalidade; logo, notamos na ferramenta um potencial instrumento de pesquisa, utilizando os aplicativos para acessar itinerários de grupos de usuários variados poderiam ajudar a entender melhor as dinâmicas de deslocamento da cidade.

Um ponto que é necessário deixar claro ao leitor, nosso objeto de estudo não está inclinado as relações de trabalho na plataforma, o que atualmente é alvo de muitas discussões nas ciências sociais. Os aplicativos representaram um aporte

---

<sup>3</sup> A *InDrive* não é objeto de estudo em função de sua chegada tardia em relação a este projeto de pesquisa e aplicação das metodologias.

metodológico para que pudéssemos fazer uma leitura dos espaços urbanos a partir de sua utilização e suas representações, assim como adentrar nas questões que envolvem a mobilidade e a acessibilidade na cidade pela perspectiva dos usuários.

Desdobramos o objetivo geral da pesquisa em seis objetivos específicos, através dos quais almejamos proporcionar uma compreensão mais nítida e aprofundada das mudanças no cenário da mobilidade urbana em Presidente Prudente, assim como suas implicações socioespaciais, especialmente com a chegada dos aplicativos de transporte.

- I) Caracterizar os perfis dos cidadãos que utilizam o transporte coletivo e os aplicativos de transporte Uber e 99 na cidade, a fim de determinar os grupos que mais utilizam os modais;
- II) Verificar as continuidades e as transformações nas relações socioespaciais entre as periferias e os centros e subcentros da cidade, explorando a hipótese da passagem de uma lógica socioespacial centro-periférica para uma lógica fragmentária;
- III) Identificar padrões espaciais na utilização dos aplicativos de transporte selecionados, utilizando representações cartográficas para visualizar as tendências que se manifestaram na aplicação da metodologia;
- IV) Avaliar as medidas tomadas pelo poder público nos últimos anos com o objetivo de aprimorar a acessibilidade e a mobilidade urbana na cidade, analisando seu impacto e eficácia;
- V) Investigar os motivos que levam alguns cidadãos a optar pelo transporte por aplicativos em detrimento do transporte público coletivo (ou o contrário), identificando as principais razões por trás dessa escolha.

Embora não estivesse elencado entre os objetivos originais, a pesquisa demonstrou imenso potencial na análise de centro e centralidade urbana na cidade. Aproveitamos esse potencial dando maior consistência nas investigações para entender e decifrar a hipótese colocada no objetivo específico II.

O trabalho está estruturado em três capítulos. O primeiro capítulo traz os conceitos e noções fundamentais da pesquisa, onde delimitamos nossa

compreensão sobre as principais chaves analíticas que utilizamos, e introduzimos nosso recorte de estudo. O segundo capítulo é composto por uma reflexão sobre o método empregado na pesquisa, seguido de uma abordagem descritiva envolvendo a aplicação dos instrumentos metodológicos. No terceiro capítulo apresentamos os principais resultados e esboçamos algumas análises que conduzem ao fechamento da pesquisa, as considerações do autor sobre os indicadores evidenciados através da pesquisa.



# **CAPÍTULO I**

## **NOÇÕES FUNDAMENTAIS**

Como é bem colocado por Neto (2012), Corrêa (2014) e Silva (2020), a escala espacial deve estar bem articulada a escala de análise, de modo que as chaves conceituais correspondam ao campo de ação e influência do nosso objeto e recorte analítico. Sobre tal premissa, neste capítulo delimitamos nossas principais abordagens teóricas e normativas, buscando introduzir os leitores sobre os principais conceitos, noções e categorias de interesses da pesquisa, reconhecendo que a análise se restringe a uma parcela da realidade em um certo momento e espaço.

## INTRODUÇÃO SOBRE A MOBILIDADE

A mobilidade empregou diferentes sentidos e importância ao longo da história envolvendo as diversas civilizações. Ainda hoje, o termo apresenta compreensões variadas a depender da área da ciência, do pesquisador ou do setor de planejamento em que é utilizada, cada qual dando destaque maior ou menor a atributos distintos que delimitam definições diferenciadas.

Bastazini (2022, p. 43 - 46) argumenta como o conceito de mobilidade acompanha em inúmeras vezes locuções adjetivas para ajudar a explicar o seu emprego. Assim como o autor, entendemos que isso envolve uma intencionalidade que, inclusive, contribui para um foco adequado em cada constructo de pesquisa, por exemplo a “mobilidade urbana, mobilidade social, mobilidade sustentável [...]”.

Mas em seu sentido etimológico, a expressão mobilidade vem do latim, derivada das palavras *mobilitas/mobilitátis*, que por sua vez tem origem em *mobilis*, que caracteriza o que é móvel ou o que pode se mover e ser movimentado (MAGALHÃES et al., 2013). Sua definição no dicionário de língua portuguesa Michaelis (2024, online) traduz sua compreensão e utilização pelo senso comum, como “[...] característica daquilo que é móvel ou que obedece às leis do movimento; possibilidade de se mover; facilidade de passar de um estado de espírito para outro”.

O verbete também aborda a noção de mobilidade social, implicando nas possibilidades de mudança de ambiente, de hábitos e ocupações, ou mesmo “[...] a passagem de indivíduos de uma família de uma classe social para outra”. Percebemos

que a mobilidade aqui é explicada não apenas pelo movimento dos corpos e objetos, mas também associada a mudança de uma característica, condição e estado emocional (MICHAELIS, 2024, *online*).

Magalhães *et al.* (2013) realizam uma análise crítica sobre a polissemia e as ambiguidades atribuídas ao termo mobilidade entre as ciências, dificultando uma compreensão consensual e muitas vezes atribuindo-a estritamente a uma componente do planejamento superestimando as componentes do meio de transporte, ou seja, a presença de equipamentos e infraestruturas, elementos da ordem espacial imposta, o espaço concebido – como notamos em Castillo (2004; 2017), ou então se confundindo com o conceito de acessibilidade e se afastando de suas bases epistêmicas – como notamos em Kesselring (2006), onde o argumento sobre as mobilidades socioespaciais se assenta sobre suas propriedades, definindo graus diferenciados de acesso aos espaços urbanos.

O Ministério das Cidades (2004, *online*), por exemplo, define como mobilidade “as diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às necessidades de deslocamento, considerando as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas”. Essa concepção vai ao encontro das colocações apresentadas por Vaccari e Fanini (2016, p. 10), que explicitam a necessidade dos deslocamentos na vida cotidiana quando tratam da mobilidade urbana. Os autores a definem como:

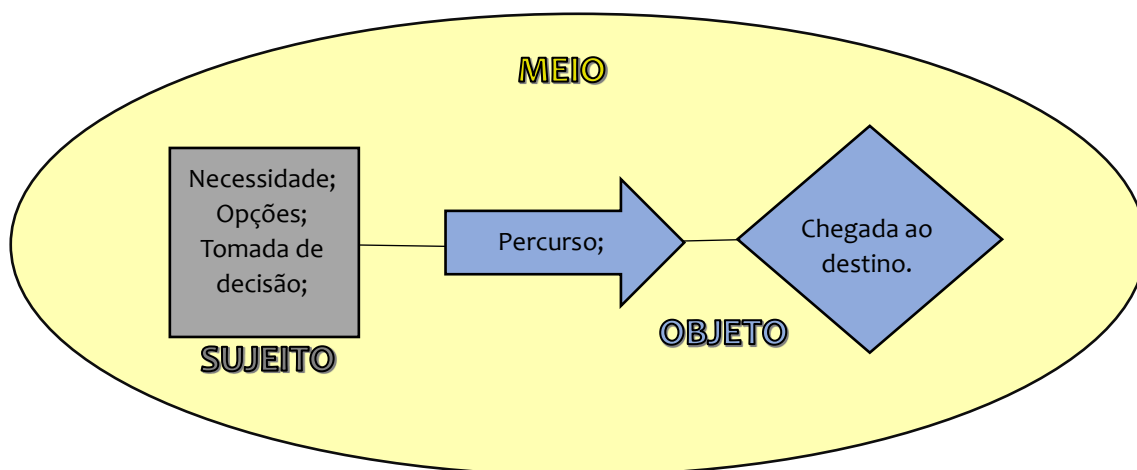
um atributo associado às pessoas e agentes econômicos no meio urbano que, de diferentes formas buscam atender e suprir as suas necessidades de deslocamento para a realização das atividades cotidianas como: trabalho, educação, saúde, lazer, cultura, etc. Para cumprir tal objetivo os indivíduos podem empregar força de trabalho direto, recorrer a meios de transportes motorizados ou não.

Magalhães *et al.* (2013) trabalham em uma revisão desta compreensão e trazem uma proposta a partir da correlação entre o conceito de transporte e a teoria dos sistemas de Bunge (1979). Para tanto os autores decompõem o conceito de mobilidade, assumindo a compreensão de cada deslocamento como um “sistema de transporte” que é composto pelo ambiente, seu conjunto de objetos e suas relações e/ou conexões. Inobstante, esse sistema – o deslocamento - passa por cinco

momentos: a necessidade de se deslocar; verificação das opções de deslocamento dispostas; tomada de decisão; realização do percurso; conclusão do percurso (MAGALHÃES *et al.*, 2013).

Nesse sentido, segundo os autores, para que os deslocamento se efetivem são necessários pelo menos três elementos: o sujeito do transporte, determinante entre as dimensões implícitas do deslocamento, “[...] cuja necessidade requer o deslocamento de um objeto qualquer”; o meio do transporte, “[...] aquilo que efetivamente transporta o objeto” e isso também envolve o conjunto de infraestruturas e acordos para que o transporte se efetive; e o objeto do transporte, que se trata corpo ou objeto que é transportado (MAGALHÃES *et al.*, 2013, p. 09).

**Figura 1: Organograma sobre o conceito de mobilidade**



Fonte: organizado pelo autor, 2024.

É considerando este raciocínio que os autores definem a mobilidade enquanto uma propriedade daquilo que pode ser movido<sup>4</sup>, portanto:

para se dizer que algum objeto ou pessoa tem a mobilidade como propriedade, deve existir um sistema de transporte que possa ser acionado

<sup>4</sup> A análise de Magalhães *et al.* (2013, p. 12) não está restrita a um exercício puramente teórico/intelectual. Embora não exploremos esse elemento a fundo no texto a fim de não o tornar prolixo, destacamos que os autores demonstram as considerações apresentadas através da formulação de uma expressão algébrica representada por:  $M\sigma X_2 \longleftrightarrow \{(X_1, X_2) \in r_1 \wedge A\sigma X_1 \wedge A\sigma X_2\}$ . Assim, diz-se que algo ou alguém ( $X_2$ ) tem mobilidade ( $M\sigma$ ), se e somente se, existir uma relação ( $r_1$ ) onde o sistema é acessível ( $A$ ) ao sujeito de transporte ( $X_2$ ) ou objeto de transporte ( $X_1$ ).

e que possa receber, transportar e entregar o objeto. Ou seja, um objeto é móvel (possui a propriedade mobilidade) se, e somente se, o sistema de transporte é acessível ao sujeito de transporte e ao objeto de transporte (MAGALHÃES *et al.*, 2013, p. 11).

Para tornar mais claro, a mobilidade não é caracterizada por uma forma física distinta, embora possamos construir representações imaginárias dela, contudo ela se efetiva a partir do conjunto de componentes dos deslocamentos (ou do sistema de transporte), que a depender das relações que estabelece poderá ser mais simples ou complexo. Assim portanto, a mobilidade deve ser entendida enquanto uma função de propriedade socioespacial.

Exemplificando: consideramos uma indústria qualquer e uma empresa de transportes de cargas onde atuam as relações de contratação e pagamento, e o compromisso da entrega de um objeto. Nesse caso, compreendemos que o objeto do transporte tem mobilidade no sistema somente se existir intenção e/ou necessidade de que o deslocamento se efetive pelo sujeito do transporte, se for possível que realizar a contratação e pagamento do valor cobrado pela empresa transportadora, e se houveram as condições técnicas e infraestruturas necessárias no meio transporte do objeto.

Outra reflexão possível envolve uma pessoa que pretende se deslocar a pé, saindo de sua casa para realizar compras em uma determinada loja. Ou seja, um ente social que deseja participar da atividade e que utiliza de seu corpo para se locomover. Da mesma maneira, sua mobilidade é definida a partir da intenção e/ou necessidade de chegar à loja, bem como a disposição tanto da energia como das condições necessárias para realizar o trajeto. Neste exemplo percebemos ainda que, tanto sujeito, meio e objeto de transporte correspondem ao ente social (MAGALHÃES *et al.*, 2013).

Esse exercício é meramente conceitual, e aqui se reconhece ser, aparentemente, muito estranho proceder a tal tipo de análise. Contudo, para melhor compreender os sistemas de transporte e a questão da mobilidade é uma abordagem fecunda, pois põe novos elementos analíticos e novas relações em evidência (passando a reconhecer o corpo humano como um tipo de veículo que pode ser utilizado num sistema de transporte), trazendo novos aspectos a serem incorporados no desenho desse tipo de sistemas e seus componentes. O pedestre deixaria de ser um mero ente acessório, e a teoria e técnica de desenho de vias e outros

artefatos passaria a incorporar, de forma mais orgânica, as propriedades desse tipo de “veículo”, por exemplo (MAGALHÃES et al., 2013, p. 12).

Se, por um lado, a mobilidade é uma propriedade da relação entre os sujeitos e objetos do transporte, a acessibilidade é definida por Magalhães et al. (2013) enquanto uma propriedade do meio do transporte, caracterizada pelas opções de deslocamento sobre condições específicas e particulares, que podem ser mensuradas sobre diferentes categorias. Isso implica em um entendimento alinhado às ideias de Poletto (2016), de que a mobilidade e a acessibilidade são um par indissociável dentro dos sistemas de deslocamentos. Nessa perspectiva, se algo ou alguém tem mobilidade, sua acessibilidade pode ser calculada a partir da relação entre o meio do transporte, sujeitos e objetos do transporte.

Tomando o exemplo anterior, envolvendo a indústria e empresa de transporte de cargas, a acessibilidade do objeto vai depender das lógicas empregadas pela empresa de transporte e equipamentos utilizados, que por sua vez operam mediante o pagamento pelo serviço. Sua efetivação vai depender de um deslocamento que pode ser transposto a partir de diferentes modais, o que demanda mais ou menos tempo, mas com custos de operações variados. Já a acessibilidade do ente social que decide se deslocar a pé até uma loja vai envolver elementos como sua disposição no momento, seu hábito de caminhar, assim como aspectos técnicos, geomorfológicos e climáticos, seja a inclinação do trajeto, falta de semáforos ou de faixas de pedestres, incidência de raios solares ou ocorrência de precipitação.

Os exemplos podem transmitir uma impressão equivocada de que os sistemas de deslocamento não estão intrinsecamente ligados ao espaço, o que não condiz com a realidade e precisa ser esclarecido. Todo deslocamento, sem exceção, está sujeito a condições materiais que viabilizem sua realização ou que não representem uma barreira intransponível. Isso significa que, mesmo que o indivíduo decida se deslocar com base em um objetivo específico, ele ainda estará sujeito às componentes do meio de transporte, sendo o espaço e seus atributos uma delas.

Adicionalmente, Barbosa (2016) trata a dimensão política da mobilidade e da acessibilidade refletindo que é necessário inserir tais conceitos sobre o contexto do

poder. Segundo o autor, através da mobilidade observam-se as relações desiguais no uso e apropriação do espaço e, as demandas da vida que são atendidas por meio dos deslocamentos vão apresentar maior ou menor grau de acessibilidade de acordo com a distribuição distinta de bens ou serviços, e as opções de modais de transporte a cada indivíduo.

No Brasil, a União estabelece por meio da Constituição Federal (1988) o transporte coletivo como um serviço essencial dentro das políticas urbanas, atribuindo seu gerenciamento aos gestores municipais. Vasconcellos (2012) explica que o principal modelo adotado entre as cidades é a contratação de empresas através de consórcios ou licitações promovidas pelos representantes municipais, isso não envolve necessariamente subsídios financeiros, logo o custo da operacionalização é obtido por meio das tarifas, enquanto as empresas contratadas devem atender determinado número de rotas diárias.

Embora o Ministério das Cidades, desde seu surgimento em 2003, tenha atuado implementando melhorias nos sistemas e infraestruturas de transporte urbano, a primeira política nacional abrangente voltada à mobilidade foi estabelecida em janeiro de 2012, por meio da Lei nº 12.587, que traz as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Esta legislação visa garantir aprimoramentos na acessibilidade e o direito universal de acesso à cidade, promovendo uma gestão democrática orientada para a integração eficaz de diversos modais de deslocamento de pessoas e cargas.

Rubim e Leitão (2013, p. 58) destacam que a política é um rumo para a mudança e deve guiar o planejamento da mobilidade urbana no Brasil. Os autores argumentam que a política busca essencialmente "estimular o uso de transportes não motorizados e coletivos, ao passo que desencoraja os deslocamentos individuais motorizados". Contudo, frequentemente o que se observa é uma desconexão entre as opções de deslocamento oferecidas pelo mercado e a efetividade das políticas e iniciativas públicas para o transporte coletivo, contradição que é alvo de investigação na pesquisa<sup>5</sup> (COCCO, 2016).

---

<sup>5</sup> Voltaremos a este tópico no subcapítulo “O meio de transporte e a cidade”.

Diante dos múltiplos sentidos associados à mobilidade, tomamos a definição de Magalhães *et al.* (2013) que caracterizam a mobilidade enquanto uma propriedade de quem ou do que se movimenta, uma função socioespacial composta por sujeito, meio e objeto de transporte onde se identificam os cinco momentos do deslocamento – necessidade, opções, decisão, percurso e destino. E nesse mesmo sentido, a acessibilidade aparece enquanto propriedade daquilo que possui mobilidade, pois se tais interações se diferenciam, podem também ser definidos critérios para mensurar e comparar os graus de acessibilidade. Defendemos que essa concepção explica de maneira lógica a mobilidade e a acessibilidade em sua singularidade, podendo ser desenhada a partir das relações que envolvem os principais atores e mecanismos dos deslocamentos.

Optamos por restringir nossa análise à cidade, trabalhando então com a mobilidade urbana, reconhecendo que os deslocamentos resultam de conjunturas que envolvem condições e experiências particulares, sejam de ordem social, econômica, política, entre outras.

## **PARA COMPREENDER A CIDADE DE PRESIDENTE PRUDENTE**

Antes de iniciarmos uma descrição geral da cidade de Presidente Prudente, gostaríamos de deixar algumas considerações sobre nossa abordagem em relação a sua explicação. Partimos de uma das contribuições de Lefebvre (2006) que defende que a análise da produção do espaço também é a chave para sua compreensão. Isso se pauta no fato de que para o autor o espaço está sempre em transformação, em maior ou menor escala, através de múltiplas relações socioespaciais envolvendo interesses diversos.

Nesse sentido, os espaços são caracterizados pela constante da mudança, dinâmicos, definidos de maneira diferencial ao longo do tempo enquanto constructo das relações que estabelecem ou mesmo em função da entropia, da decadência e do intemperismo. Esse dinamismo torna lógico entender a cidade a partir do processo de produção do espaço, uma vez que ele é contínuo, os espaços urbanos se

constituem de sobreposições dos momentos pretéritos, projeções futuras e transformações constantes no dia a dia.

Lefebvre (2006) vai delimitar uma tríade para analisarmos a produção do espaço sobre diferentes categorias de representações, as quais utilizamos para entendermos esses movimentos no nosso recorte analítico. Estamos falando do:

I - Espaço concebido, uma dimensão marcada pelas formas e pelos fixos, pela presença e disposição prévia de elementos em qualquer referência espaço-temporal, independentemente de sua natureza;

II – O espaço percebido, onde as intencionalidades que atuam através das formas, funções e processos espaciais se encontram às percepções (não necessariamente baseadas na própria experiência), assim são atribuídos signos pautados em uma construção imaginária;

III – O espaço vivido é a dimensão que corresponde à escala do sujeito, qualificado e valorizado em função das práticas que envolvem experiências individuais e afetivas. Um mesmo lugar pode empregar assim, apesar da mesma forma e função, diferentes apreciações pelos cidadãos (LEFEBVRE, 2006).

Pereira (2020) de maneira sintética descreve o espaço concebido como representações da ordem que é imposta ao espaço, derivadas das relações de produção; o espaço percebido como projeções sobre os aspectos materiais e práticas espaciais que acontecem no terreno; e o espaço vivido como um domínio de representações complexas, moldado pela imaginação e manifestações simbólicas subjetivas.

Embora apresentemos individualmente, tais representações não só estão ligadas, como intercedem. É no encontro e intersecção dessas dimensões que podemos estabelecer critérios para capturar uma parcela da complexidade da dinâmica de produção do espaço urbano, entre suas formas e processos espaciais<sup>6</sup>.

---

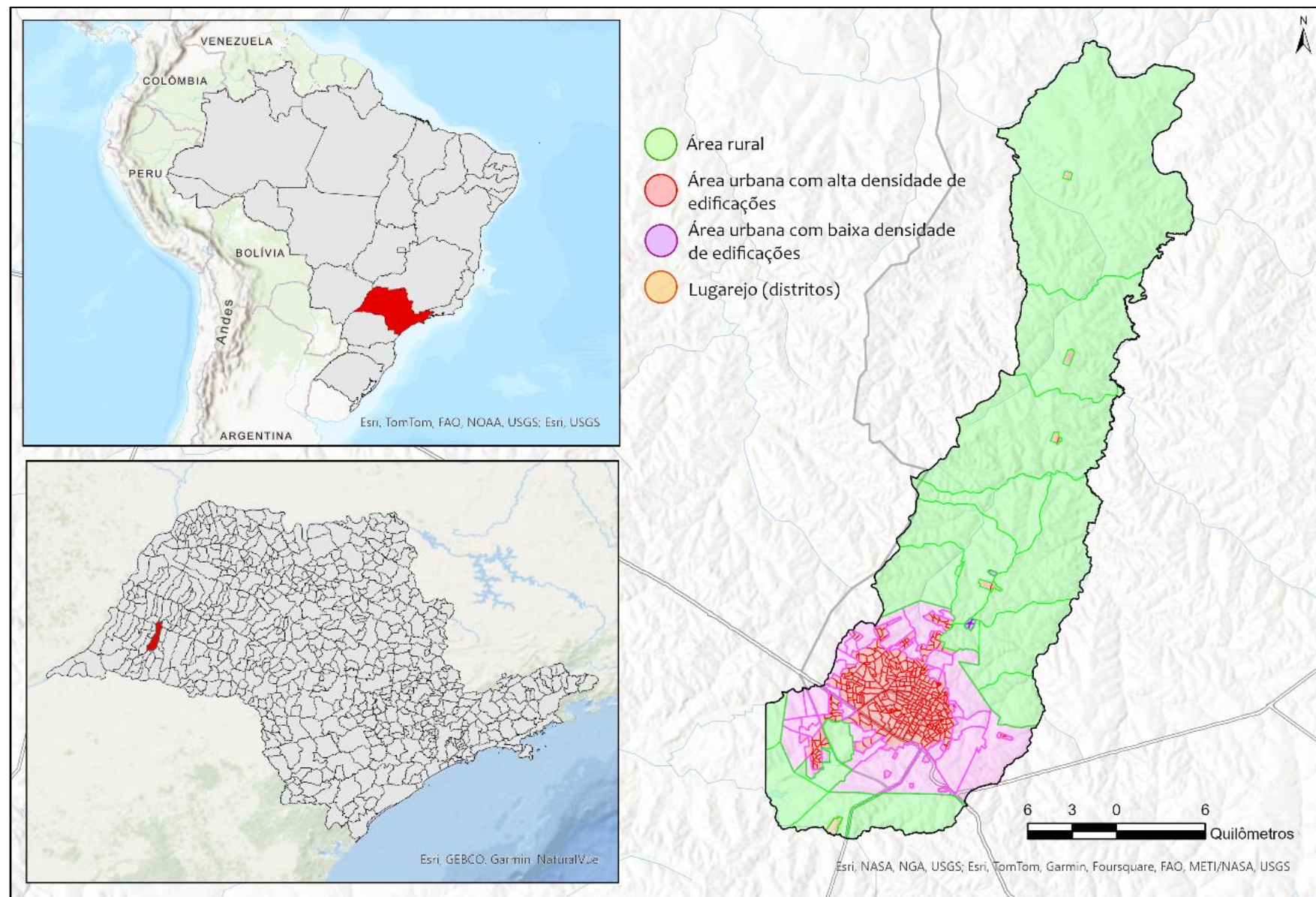
<sup>6</sup> Para Sposito e Sposito (2022), entre os fundamentos do método, forma e processo constituem um par dialético e indissociável, definidos pelas interações e movimentos contantes entre as propriedades e aspectos de seus conteúdos, se combinando e se sobrepondo.

Presidente Prudente é um município que fica localizado no oeste do estado de São Paulo, como representado no mapa da figura 7. Com uma população de 225.688 habitantes, sua área urbanizada corresponde a aproximadamente 60,83 km<sup>2</sup> (IBGE, 2022). É sede da 10ª Região Administrativa do Estado de São Paulo (Região Administrativa de Presidente Prudente) composta por 53 municípios. Nossa pesquisa se restringe ao perímetro urbano da cidade de Presidente Prudente, delimitado no mapa da figura 2.

Configura-se enquanto uma cidade média a partir dos critérios indicados por Sposito (2017), ou seja, isso está ligado à centralidade que exerce na região, atuando como um nó na rede urbana para intermediação de bens e serviços especializados entre um conjunto de pequenas cidades e cidades locais, que não apresentam o mesmo grau de complexidade; todavia, ressaltamos que as cidades médias não atingem a escala das metrópoles.

Podemos verificar a partir da Regic (2018) – mapa da figura 3 – que embora seu alcance ultrapasse o estado de São Paulo, como seu raio de influência é predominante entre os municípios do Oeste Paulista e as imediações da Região Administrativa de Presidente Prudente, portanto a cidade é classificada como uma Capital Regional C.

**Figura 2: Mapa do Município e Cidade de Presidente Prudente/SP**

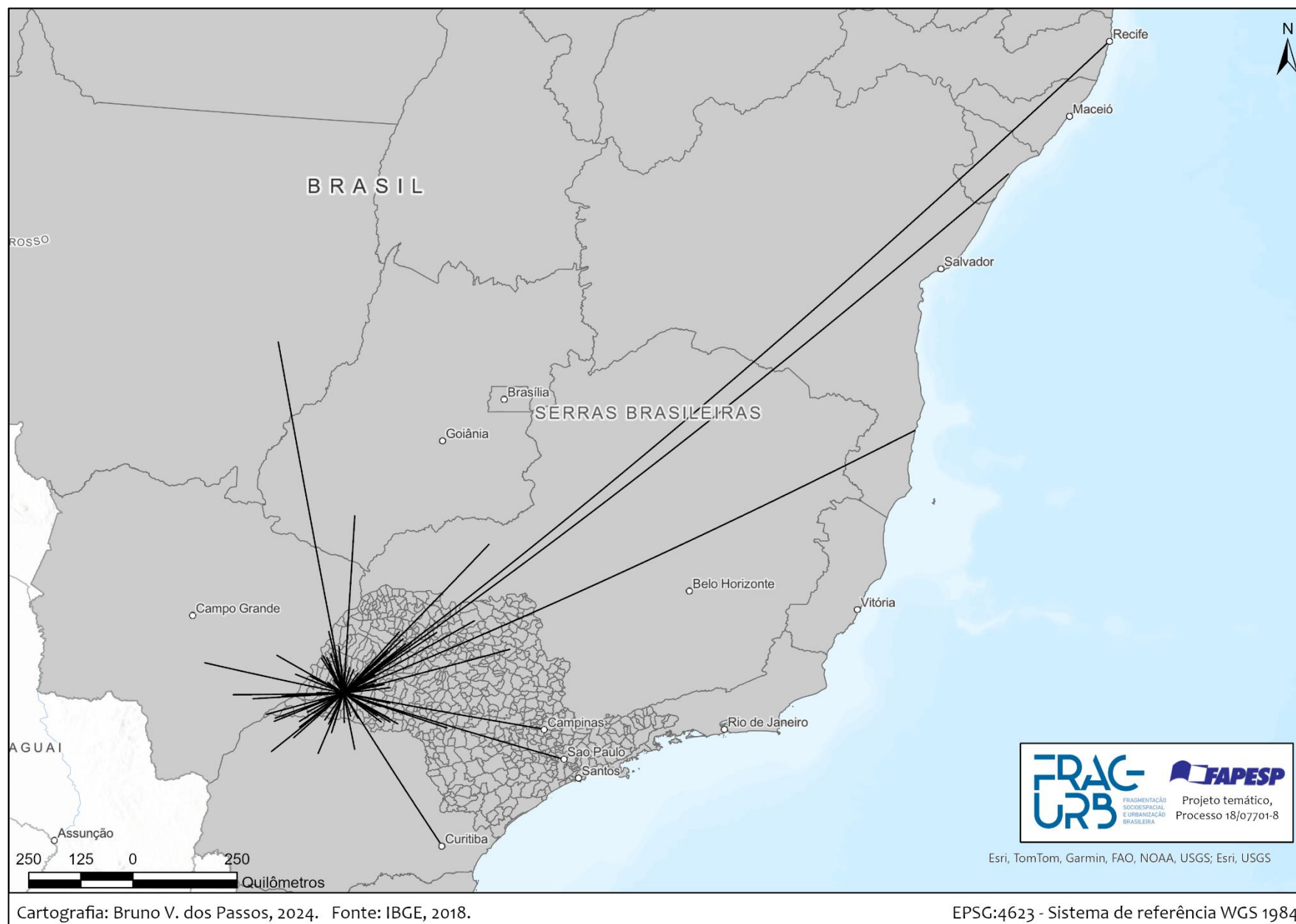


Cartografia: Bruno Vicente dos Passos, 2024. Bases de dados: IBGE, 2020.

Escala 1 : 300.000 - EPSG:4326 - Sistema de Referência WGS 1984

Fonte: elaborado pelo autor, 2024.

**Figura 3: Mapa da Região de Influência de Presidente Prudente/SP (2018)**



**Fonte:** elaborado pelo autor, 2024.

A área que corresponde ao município de Presidente Prudente foi anteriormente ocupada por nativos das etnias Caiuá, Xavantes e Caingangs, que recuaram para o estado do Mato Grosso e o norte do Paraná com a chegada dos primeiros assentamentos, esse foi um processo que envolveu muitas disputas e resultou na expulsão dos nativos. Suas terras foram ocupadas pelo posseiro José Theodoro de Souza, que chegou na região na década de 1850. A partir da segunda metade do século XIX a região atraiu fugitivos das convocações para a guerra do Paraguai (PRESIDENTE PRUDENTE, s.a, *online*).

O Coronel Francisco de Paula Goulart (Cel. Goulart), fundador da cidade, chegou em 1917 para tomar posse da fazenda que herdou da família. Nesse período, estava sendo instalada a estação ferroviária que conectava a cidade até Sorocaba, a Estrada de Ferro Sorocabana. Whitacker (2017-a, *online*) explica que o aumento da ocupação aconteceu em função da implementação da extensão da estrada de ferro, que dialeticamente criou sua demanda. Isso porque a urbanização no oeste paulista não ocorreu a partir do campo, ou seja, expressando sua centralidade como resultado ou para dar suporte às atividades agrícolas, pelo contrário, a colonização ocorreu para o campo, tomando como atrativos a negociação de terras rurais para produção de café.

Conforme os registros históricos, Coronel Goulart solicitou ao engenheiro João Carlos Fairbanks para que demarcasse uma avenida em frente à estação, que e que hoje permanece como a Av. Washington Luiz. Na área foram estabelecidos os primeiros empreendimentos comerciais que possibilitaram a chegada e o assentamento dos primeiros colonos. Essa porção da cidade que ficou conhecida como Vila Goulart pelos anos seguintes. Podemos ver a planta original do recorte indicado na figura 4, área que representa o chamado “quadrilátero central” e demarca até os dias atuais o centro principal da cidade (PRESIDENTE PRUDENTE, s.a; WHITACKER, 2017-a).

Em 1919 chegou à cidade o Coronel José Soares Marcondes (Cel. Marcondes), responsável pela Companhia Marcondes de Colonização, Indústria e Comércio<sup>7</sup>, por

---

<sup>7</sup> A Companhia Marcondes de Colonização, Indústria e Comércio preconizava não apenas lotear e ocupar o território, mas atuar na urbanização, trazendo médicos, criando escolas e indústrias. A

meio da qual foi criado o núcleo Vila Marcondes, situado na porção leste da cidade (à direita da ferrovia para quem vinha no leste do Estado – representada na figura 5), que na época, correspondia ao “lado de trás” da estação ferroviária.

Com o adensamento do núcleo, em 1920 a população na cidade atingiu a marca de 826 habitantes. Esse crescimento possibilitou que, no ano seguinte, o governador Washington Luiz assinasse o decreto que institucionalizou formalmente o município de Presidente Prudente. Em 1940 a cidade contava com uma população superior a 13 mil habitantes (PRESIDENTE PRUDENTE, s.a, *online*).

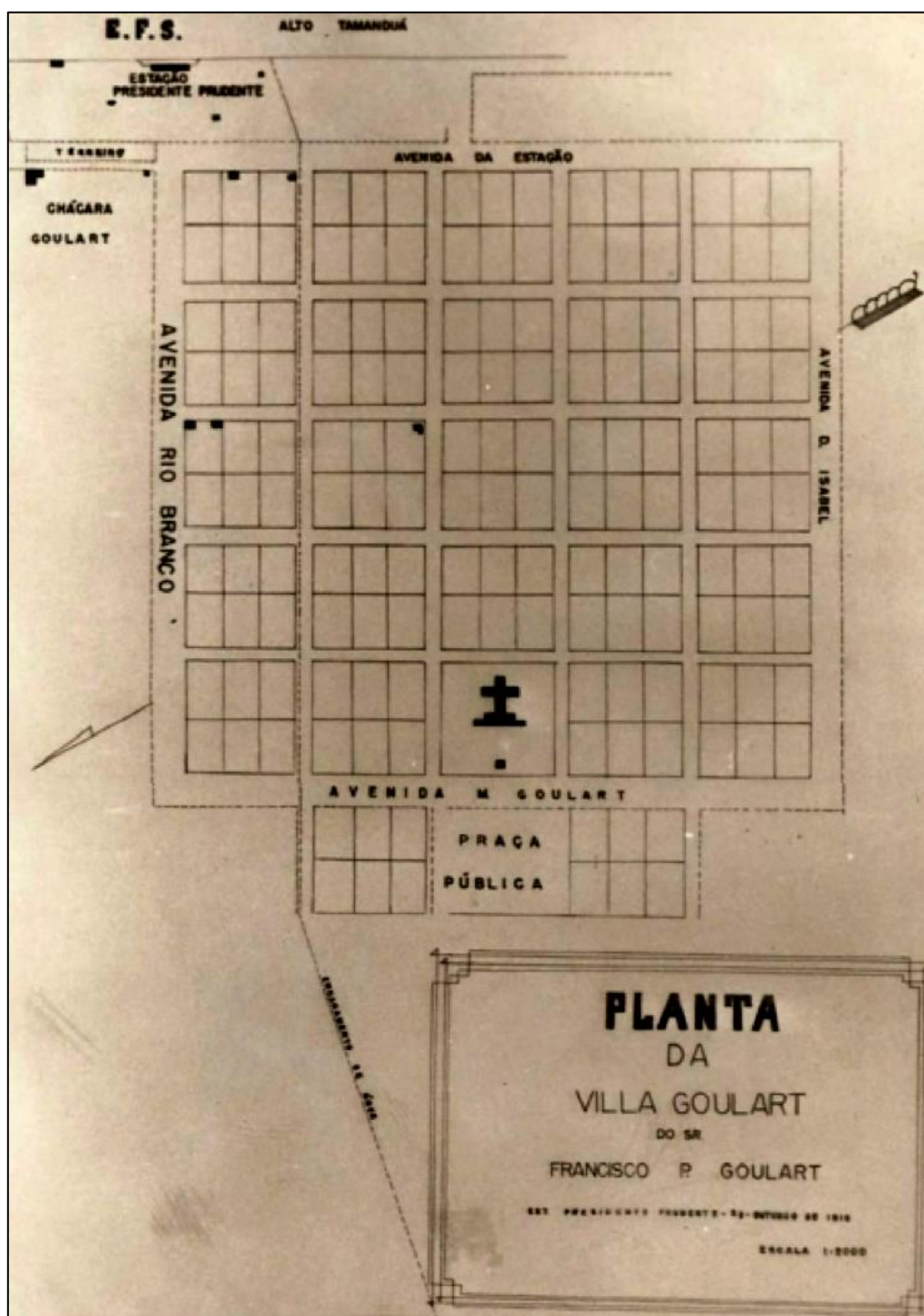
No período a economia da cidade se assentava no setor primário, com a produção de café como carro chefe até a crise de 1929. A busca por alternativas levou ao fortalecimento das lavouras de algodão, a diversificação da produção agrícola a partir do cultivo de feijão, batatas e milho e a entrada das indústrias de beneficiamento, como a filial das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo<sup>8</sup>, gerando novos empregos e possibilitando crescimento econômico (PRESIDENTE PRUDENTE, s.a, *online*).

---

empresa foi responsável pela primeira companhia de abastecimento elétrico que atuou na cidade, que iniciou as operações em 1924 (PRESIDENTE PRUDENTE, s.a, *online*).

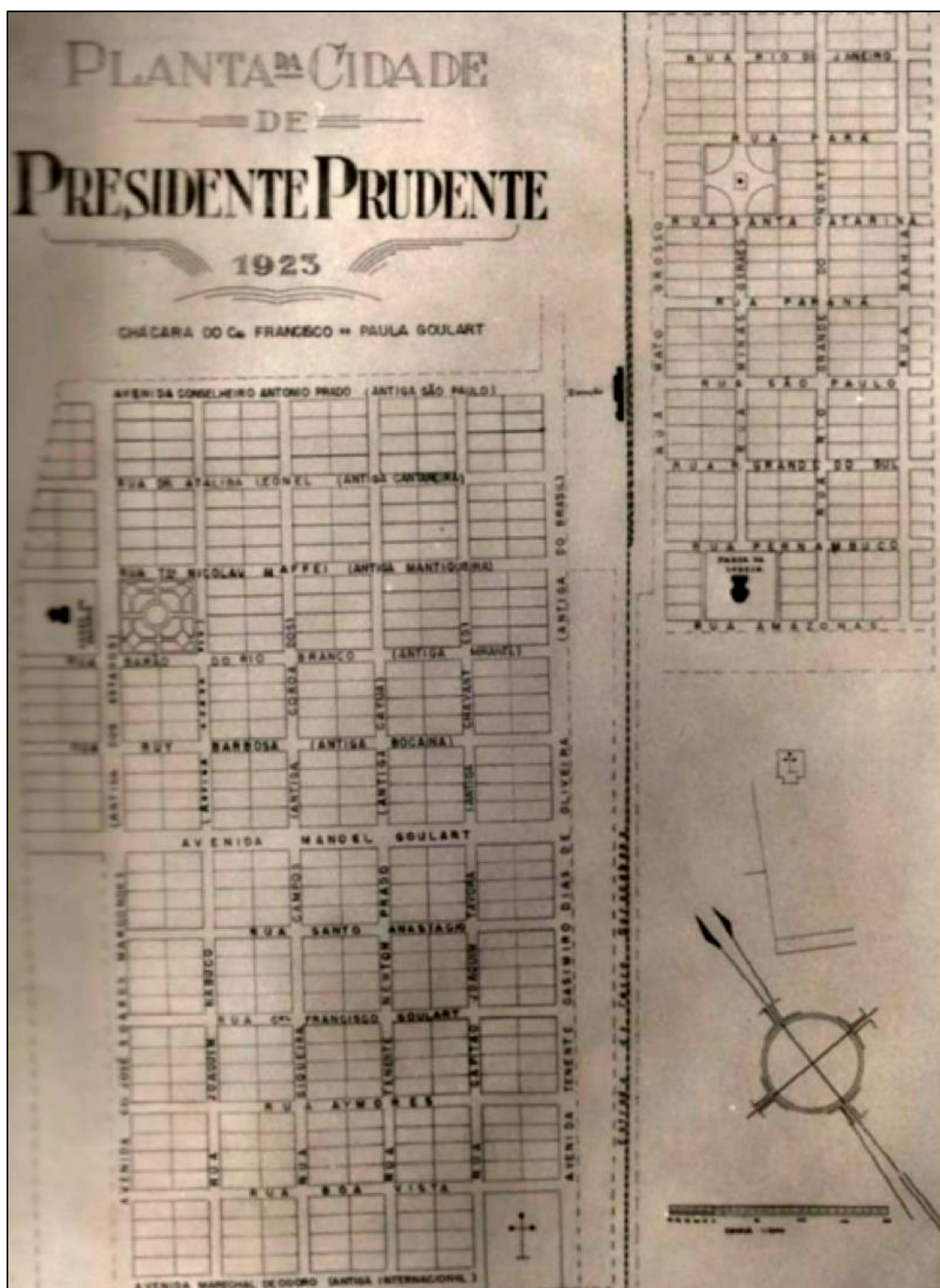
<sup>8</sup> A empresa iniciou suas operações em Presidente Prudente no ano de 1937 em um dos antigos prédios da Companhia Marcondes de Colonização, Indústria e Comércio, atuando na benfeitoria da produção de algodão e cereais.

Figura 4: Planta da Vila Goulart (1917), Presidente Prudente/SP



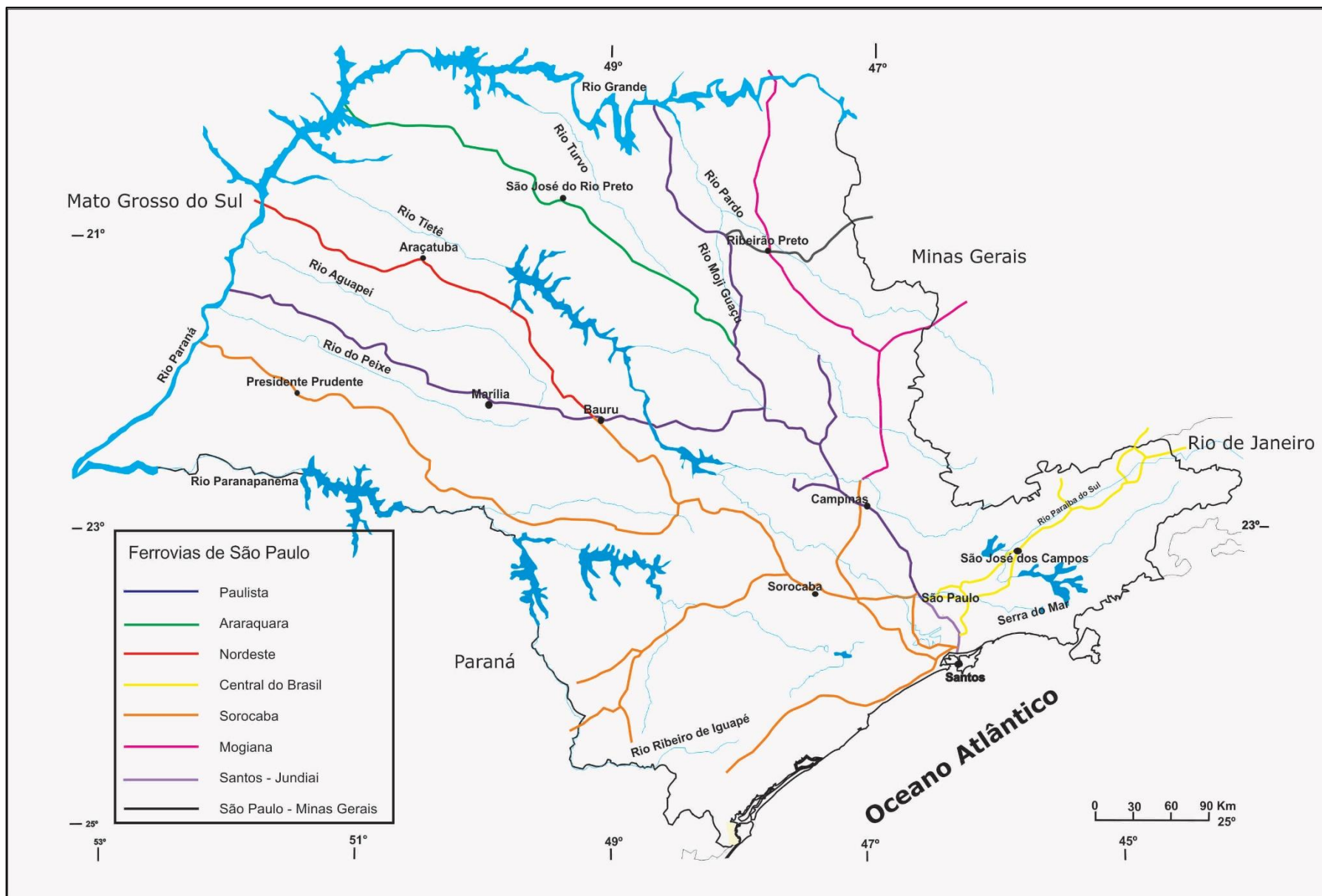
Fonte: Atlas Ambiental Escolar de Presidente Prudente, 2017 - 2024.

Figura 5: Planta da Cidade de Presidente Prudente/SP de 1923



Fonte: Atlas Ambiental Escolar de Presidente Prudente, 2017 - 2024.

Figura 6: Núcleos urbanos e ferrovias do Estado de São Paulo



Fonte: Atlas Ambiental Escolar de Presidente Prudente, 2017.

No continente americano as cidades se consolidaram a partir da colonização europeia, assumindo formações distintas e, no caso brasileiro, esse processo se intensificou apenas no século XX. Whitacker (2017-a) destaca como a extensão da linha férrea foi motriz do surgimento de inúmeras cidades no Estado de São Paulo, esse é o caso do nosso recorte analítico, Presidente Prudente. Conforme Abreu (1972) era preciso conectar o sertão<sup>9</sup> do Estado de São Paulo ao mundo povoado. No mapa da figura 6 estão destacados apenas alguns núcleos urbanos que se originaram a partir da presença da linha férrea.

Esses são elementos importantes pois reforçam, para o caso de Presidente Prudente, um entrelaçamento existente entre a mobilidade e a urbanização. A Estrada de Ferro Sorocabana, que foi implementada com o intuito de criar demanda e facilitar o escoamento da produção de café, acabou servindo como capital embrionário para urbanização na região. Com a chegada do Cel. Goulart, testemunhamos a construção da primeira avenida e superfície de consumo, possibilitando que os colonos exercessem atividades diversificadas em um modo de vida diferente do camponês, que não fosse estritamente baseado na subsistência. Com o crescimento da cidade e a ampliação do comércio, se intensificam o estabelecimento das relações de classes na cidade em formação<sup>10</sup>.

Sposito *et al.* (1987), Whitacker (2017-a) e Gazolla (2022) explicam que a cidade se diferenciava desde sua formação entre os lotes da Vila Marcondes e as terras do Cel. Goulart<sup>11</sup>. Os autores destacam que houve um maior crescimento da malha urbana a oeste da linha férrea, como pode-se verificar a partir do mapa da figura 8). Sposito *et al.* (1987) argumentam que isso ocorreu em função de uma topografia menos acidentada, mas também havia maior facilidade para aquisições de lotes na

---

<sup>9</sup> Segundo Whitacker (2017-a), a região era referida como sertão do Estado de São Paulo entre o final do século XIX e início do século XX.

<sup>10</sup> Capital primitivo, mercantilização e relações de classe são, segundo Stotz e Natal (2015), três elementos característicos da formação das cidades.

<sup>11</sup> Uma das marcas dessa polarização é representada pela presença das duas catedrais matrizes, uma na Vilas Goulart (Catedral São Sebastião), outra na Vila Marcondes (Santuário Diocesano Nossa Sra. De Aparecida).

Vila Goulart e a área já dispunha de serviços urbanos como cartório, prefeituras, pensões etc.

Percebemos, a partir do mapa da figura 8, que a cidade se expandiu a partir do seu núcleo originário, a estação ferroviária, com expressivo aumento da malha urbana a partir da década de 1970<sup>12</sup>, especialmente nas áreas que compõem atualmente a zona norte e oeste na cidade. Seu crescimento acompanhado de significativa influência entre os demais assentamentos urbanos da região, elevou a cidade ao *status* de sede de sua região administrativa na década de 1970 (PRESIDENTE PRDENTE, 2024).

Um elemento destacado por Santos (2019) é que havia uma condição favorável para seu crescimento, enquanto posto de abastecimento dispondo da oferta de bens e serviços, situado em um trecho que servia de conexão entre os estados do Mato Grosso e o norte do Paraná.

Na medida em que cidade foi se espalhando, seu núcleo originário na Vila Goulart tornou-se principal expressão de centralidade, e isso permanece atualmente. Hoje a área é o bairro “centro” da cidade, e centro tradicional, onde está situada a prefeitura, farmácia popular, igreja matriz e o calçadão, entre seus numerosos estabelecimentos comerciais, como verificamos a partir do mapa apresentado na figura 7, mas também as fotografias das figuras 9 a 11.

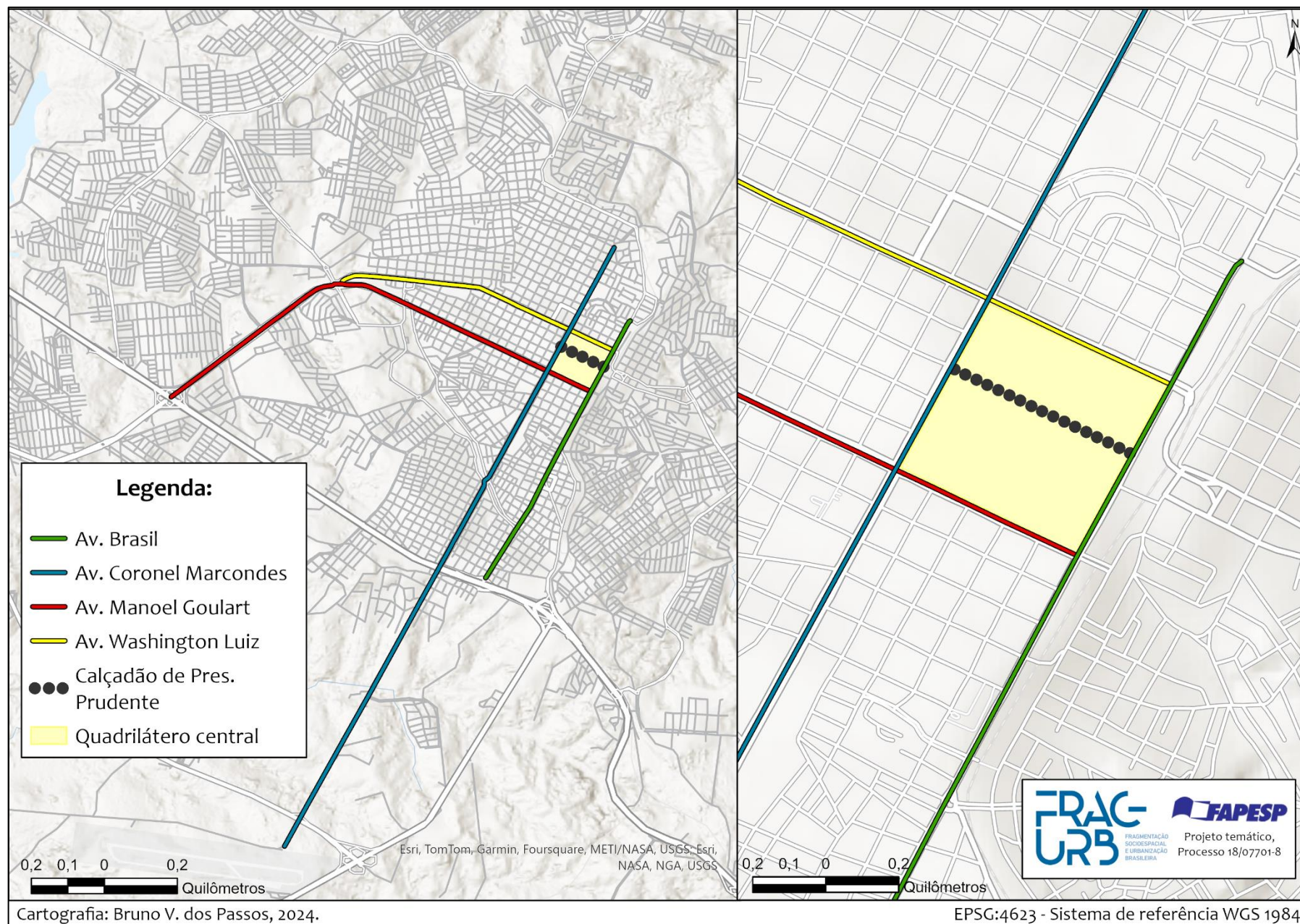
A Rua Quintino Bocaiuva, que se inicia a partir do Santuário Diocesano Nossa Sra. de Aparecida, marcava outra área de centralidade na Vila Marcondes (fotografias das figuras 12 a 14). Whitacker (2017-a) argumenta que a avenida atuou como um subcentro durante muito tempo<sup>13</sup>, contudo ela vem perdendo as características ditas como centrais, isso pela saída dos estabelecimentos comerciais, à medida que sua proximidade do centro principal a coloca, segundo autor, como uma zona periférica do centro principal.

---

<sup>12</sup> A partir da década de 1970 a configuração territorial da população brasileira passou a ser predominantemente urbana (IBGE, 2003).

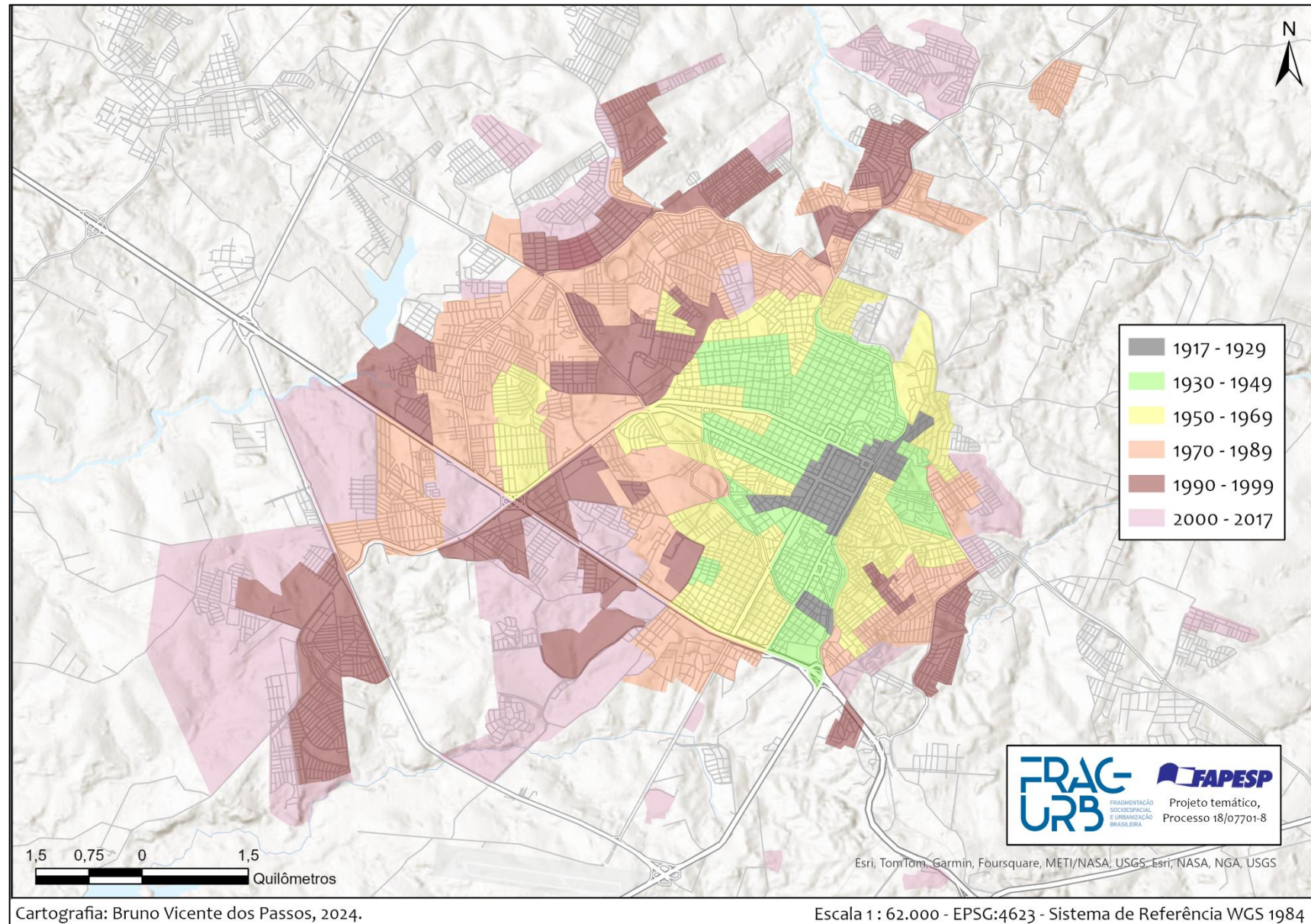
<sup>13</sup> Isso pode implicar que desde sua formação a cidade apresenta múltiplos centros.

Figura 7: Centro principal e avenidas principais da cidade de Presidente Prudente/SP



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

**Figura 8: Mapa da expansão da malha urbana em Presidente Prudente/SP (1917 - 2017)**



**Fonte:** Acervo pessoal, 2021.

**Figura 9: Calçadão de Presidente Prudente, Rua Ten. Nicolau Maffei (Janeiro/2024)**



**Fonte:** Acervo pessoal, 2024. Direção da lente: Leste.

**Figura 10: Calçadão de Presidente Prudente, Praça Nove de Julho (Janeiro/2024)**



**Fonte:** Acervo pessoal, 2024. Direção da lente: Norte.

**Figura 11: Catedral São Sebastião – Matriz de Presidente Prudente (Janeiro/2024)**



**Fonte:** Acervo pessoal, 2024. Direção da lente: Oeste.

**Figura 12: Santuário Diocesano Nossa Senhora de Aparecida, Vila Marcondes (Janeiro/2024)**



**Fonte:** Acervo pessoal, 2024. Direção da lente: Sul.

**Figura 13: Rua Quintino Bocaiuva, zona periférica do centro principal  
(Janeiro/2024)**



**Fonte:** Acervo pessoal, 2024. Direção da lente: Norte.

**Figura 14: Rua Quintino Bocaiuva, Vila Marcondes, Santuário Diocesano Nossa  
Senhora de Aparecida (Janeiro/2024)**



**Fonte:** Acervo pessoal, 2024. Direção da lente: Sul.

Ao longo da expansão da malha urbana os subcentros foram se reconfigurando, especialmente a partir da década de 1990 quando ocorreu a

canalização do córrego do veado e houve a inauguração do Prudenshopping. Contudo, antes de retratarmos seus arranjos temporais, vamos delimitar melhor nossa compreensão sobre os conceitos de centro e de centralidade.

## **A CIDADE MULTI(POLI)CÊNTRICA**

Whitacker (2017-b) percorre o estado da arte entre os estudos urbanos acerca dos conceitos de centro e centralidade ressaltando como para sua compreensão se faz necessária a distinção entre os conceitos de formas e processos espaciais.

O centro da cidade é uma forma espacial com conteúdos que se expressam em dimensões e níveis diversos. É um local de encontros, que podem ser contingentes ou não, os quais o tornam espaço de apropriação e representação. Se é local de encontros, é local de confluências. Os fluxos que para lá se dirigem e de lá partem não são apenas traduzidos nos deslocamentos de pessoas e de veículos; são movimentos materiais e imateriais que conferem ao centro da cidade uma dimensão econômica preponderante (WHITACKER, 2017-b, p. 150)

De acordo com o autor, o centro não pode ser explicado puramente enquanto uma unidade funcional que ocupa uma base territorial, mas a partir de uma análise relacional em seu conjunto de interações escalares e temporais, entendendo que sua configuração espacial pode assumir arranjos diversos a depender da interpenetração de relações entre o espaço concebido, percebido e vivido na produção e/ou apropriação dos espaços urbanos, combinando atributos e atores de ordem pública e privada. Nesse sentido, as cidades podem apresentar um único centro, mas também múltiplas centralidades com conteúdos e frequentadores distintos, ou mesmo, expressões de centralidade que são efêmeras (WHITACKER, 2017-b).

Nessa relação entre formas e processos, o centro, enquanto forma espacial não existiria se não exercesse centralidade: “[...] o recorte territorial não determina a centralidade, mas o centro. A centralidade é cambiante na medida em que não se define pela localização, mas pelo movimento e pela articulação das diferentes localizações” (WHITACKER, 2017-b, p. 170). Ou seja, o centro não se faz sem a centralidade, que vai determinar e reconfigurar ao longo do tempo sua base territorial.

A centralidade, para Silva *et al.* (2021), Whitacker (2017-b) e Sposito (2017), pode ser definida na combinação da atratividade que certas funções geram, induzindo tanto a realização de deslocamentos quanto de práticas espaciais. Nessa interação, suas expressões são determinadas pelos fluxos, percebidas através de processos espaciais que atravessam múltiplas escalas e relações de ordem econômicas e sociais, se reposicionando a depender do conjunto de interesses e interações que se desenrolam nos espaços urbanos<sup>14</sup>. Nesse sentido, fica mais clara a distinção necessária de centro enquanto forma espacial e da centralidade enquanto processo espacial (WHITACKER 2017-b), relevantes para adentrarmos nos arranjos possíveis e a análise do nosso recorte analítico.

A chamada estrutura monocêntrica é um formato em que a cidade apresenta um único centro (enquanto forma espacial) que exerce centralidade (enquanto processo espacial). Esse modelo pode ser discutido a depender de cada caso, uma vez que vem sendo superado pelas centralidades efêmeras, áreas que não compreendem necessariamente o centro a partir de sua forma espacial, mas que em determinados recortes temporais exercem centralidade entre certos grupos sociais, em função das representações simbólicas e práticas espaciais (WHITACKER, 2017-c).

A compreensão dos conceitos de multicentralidade e policentralidade marcam condições distintas, embora muitas vezes se confundam sem um consenso dentro da geografia<sup>15</sup>. De uma maneira sintética, eles se encontram no sentido em que envolvem a identificação de múltiplas formas espaciais que exercem centralidade em uma cidade, se distinguindo a partir dos conjuntos de interações escalares que configuram os fluxos e processos espaciais que ali ocorrem. Nessa leitura reconhecemos que as áreas centrais se diferenciam, passíveis de serem categorizadas e hierarquizadas (WHITACKER, 2017-c).

---

<sup>14</sup> É ressaltado por Sposito (2017) o caráter hegemônico na produção dos centros, movimentado principalmente por agentes detentores de grandes capitais locais e regionais, assim como a presença de grandes franquias.

<sup>15</sup> Embora distintos na geografia brasileira, na geografia portuguesa, por exemplo, ambas condições são denominadas policentralidade (FERNANDES e SPOSITO, 2013). Acreditamos que os distinguir e reconhecer suas nuances não torna sua compreensão mais complexa, muito pelo contrário, torna-a mais precisa.

As estruturas policêntricas representam múltiplas centros em uma cidade, cujos conteúdos, símbolos, frequência e usufruto se diferenciam. Tais centros se distinguem não apenas em suas formas e localização, mas por meio dos processos espaciais, que podem ser complementares, caracterizados pela especialização de serviços como a saúde ou lazer (entre outros), ou então pela diferenciação das classes sociais que o utilizam e efetivamente se apropriam desse espaço (WHITACKER, 2017-c).

Já as estruturas multicêntricas assumem essa função um tanto “genérica”, caracterizadas, especialmente, não pela distinção, mas pela escala, representando as formas espaciais que concentram as atividades essenciais para vida urbana, em núcleos diversos pela cidade, chamado também de subcentros. Nesse sentido, é comum haver uma relação de concorrência, principalmente com centro principal, embora sua presença seja garantida pelas demandas locais, sendo capazes de promover facilidade aos cidadãos para acessar determinados serviços urbanos dentro do próprio bairro ou nas proximidades (WHITACKER, 2017-c).

Podemos ainda entender que as estruturas policêntricas estão contidas na compreensão do que são as estruturas multicêntricas. Ou seja, cidades policêntricas, são também cidades multicêntricas, mas não o contrário, e, portanto, a policentralidade aparece enquanto uma propriedade da multicentralidade, mas isso vai depender do conjunto de processos socioespaciais que envolveram e envolvem a formação de cada cidade (WHITACKER, 2017-c). Contudo, o termo multi(poli)centralidade apresentado por Sposito (2010), combina adequadamente os conceitos ressaltando as diversas expressões de centro e centralidade que podem se manifestar na cidade.

Anteriormente, na cidade monocêntrica, as práticas espaciais seguiam predominantemente uma lógica socioespacial caracterizada pelos deslocamentos entre o centro da cidade e suas periferias ou subúrbios. No entanto, as atuais configurações da multicentralidade são processo e produto das redefinições dessa lógica, conduzindo-nos diretamente à hipótese principal desta pesquisa: a transição de uma lógica socioespacial centro-periférica para uma lógica fragmentária.

É crucial ressaltar que essa transição não implica no desaparecimento da lógica centro-periférica, e o centro principal se mantém como uma área de prestígio entre as cidades como é o caso do nosso recorte analítico; o que acontece é que novas dinâmicas de circulação e apropriação do espaço começaram a se manifestar e a se sobrepor, estas muito marcadas pelo avanço das relações neoliberais (DARDOT & LAVAL, 2016).

Diversos pesquisadores da geografia urbana estão associando a fragmentação socioespacial como uma manifestação intrínseca à fase atual do capitalismo (Calixto, 2021; Legroux, 2021; Sposito e Sposito, 2021; Dal-Pozzo, 2014). Ela é compreendida como um modelo, cujas teorias e metodologias desempenham um papel crucial na compreensão das cidades contemporâneas e sua diversidade em termos de formas, processos e conteúdos. Bem é ressaltado por Legroux (2021, p. 241):

[...] as lógicas neoliberais provocaram um enfraquecimento do Estado, e uma incorporação do mesmo nas suas estratégias de privatização e mercantilização do espaço. Há maior fragmentação socioespacial porque o espaço se tornou o foco principal de acumulação capitalista<sup>16</sup>.

A fragmentação socioespacial se dá com a intensificação das dinâmicas que promovem a separação entre as classes sociais no tecido urbano. Pode ser lida enquanto um fenômeno que envolve múltiplos processos que restringem o convívio com as diferenças, configurando “bolhas sociais” entre cidadãos que circulam em circuitos espaciais bem definidos. O fenômeno não é associado a apenas um, mas a um conjunto de processos acentuando a diferenciação e a segregação socioespacial nas cidades (CALIXTO, 2021; LEGROUX, 2021; SPOSITO E SPOSITO, 2021; DAL-POZZO, 2014).

De maneira exemplar, Legroux (2021) retrata o afastamento e/ou confinamento das classes populares em áreas carentes de infraestruturas, equipamentos e serviços urbanos, como uma das componentes da ordem neoliberal

---

<sup>16</sup> Isso vai de encontro a Stotz e Natal (2015) que afirmam que a cidade, a partir do advento do capitalismo, passa a ser mais uma expressão dele. Podemos associar também a teoria de Logan e Molotch (1979) tentando demonstrar como as cidades têm se tornado “*Growth Machines*” (máquinas de crescimento) e mecanismos de acumulação a partir da teoria da renda da terra.

que atua a nível do Estado e do planejamento e assim, acirram as dinâmicas de diferenciação e de segregação socioespacial, em um processo de segregação imposta, muito reproduzido entre os programas de produção de habitação social no Brasil.

No sentido oposto, eximir a distinção entre as classes sociais a partir da ocupação de áreas periféricas da cidade por parte das elites locais, usualmente em espaços residenciais fechados, representa o que Corrêa (1989) chamou de autossegregação. Esse formato de habitação vem se ampliando respaldado nos discursos relacionado a sensação de insegurança, o medo e à violência urbana (SPOSITO E GÓES, 2017-a).

Contudo, trazemos a questão: residir em uma área afastada dos núcleos centrais, mas não necessariamente estigmatizada – como são os condomínios fechados – implicaria de fato em uma condição de segregação socioespacial?

A partir de Negri (2008), a segregação socioespacial é uma condição intencional exercida como prática de controle social que ocorre pela valorização diferencial do espaço pelas classes hegemônicas; o afastamento das áreas centrais não caracteriza tal condição se não envolve relações desiguais que perpassam todas as dimensões da vida, desde a aquisição da moradia, até a mobilidade e o acesso à educação e saúde, entre outros serviços essenciais. Isso significa que a segregação é um processo necessariamente imposto às classes sociais mais vulneráveis, em oposição a expressão empregada por Corrêa (1989) no termo autossegregação<sup>17</sup>.

A lógica fragmentária de deslocamentos é definida a partir do paradigma da fragmentação socioespacial, assim como também representa uma chave analítica para sua explicação. Isso porque as configurações da cidade contemporânea e seus arranjos multi(poli)cêntricos não podem mais ser explicados apenas pelas interações

---

<sup>17</sup> De todo modo, ainda podemos dizer que o autor tenta designar um processo que vem se manifestando na produção do espaço urbano. Podemos discutir o termo, mas não refutamos o processo de afastamento das elites locais em espaços residenciais fechados descontínuos da malha urbana. O termo empregado por Corrêa (1989) parte de uma publicação anterior (Corrêa [1986]) em que o autor classifica a presença de dois tipos de periferias, definidas pela sua posição nos limites do perímetro urbano e pela classe social residente, sendo uma periferia popular e a outra a periferia das elites.

diametrais que ocorrem entre o centro principal e as periferias, mas a partir de localizações que vão se conectar como um mosaico ou um “[...] arquipélago de fragmentos mal articulados entre si e com altos níveis de desigualdades em termos de acessos a infraestruturas e serviços urbanos” (LEGROUX, 2021, p. 239).

Essa lógica se torna mais evidente a partir das relações das elites com os espaços urbanos, acessando espaços específicos em circuitos bem delimitados, áreas cujas formas, funções são pensadas para atender públicos de classes sociais distintas. Uma das contribuições de José [nome fictício], motorista de aplicativos desde 2019, diz respeito aos deslocamentos realizados por cidadãos que residem nos condomínios residenciais fechados de Presidente Prudente:

*“Tinham muitos adolescentes, por exemplo, quando eu transportava um deles, acontecia bastante de eu levar ou para outros condomínios, ou para um shopping center ou algum outro comércio específico”.*

Como é indicado por Jouffe (2010), observamos que esse movimento ainda se contrapõe à concepção do direito à cidade, ressaltando a importância de reconhecer que, enquanto a urbanidade é sustentada pelo encontro das diversidades, a vida urbana demanda a abolição de fronteiras, distâncias e discriminações, com o objetivo de assegurar o acesso de todos aos diferentes espaços urbanos.

Nossa abordagem concentra-se na análise da manifestação de uma lógica fragmentária em Presidente Prudente, explorando os deslocamentos dos cidadãos por meio de aplicativos de transporte e do sistema de transporte coletivo. Para atingir esse objetivo, é imperativo inicialmente delimitar os arranjos de centro e centralidade presentes na cidade, bem como suas redes de mobilidade e o funcionamento do transporte coletivo urbano.

O calçadão de Presidente Prudente foi inaugurado em 1979 na Av. Tenente Nicolau Maffei (mapa da figura 10). Segundo Sposito e Góes (2017-b), a iniciativa ocorreu por meio do poder público e pretendia reafirmar a centralidade da área que compõe o quadrilátero central, atendendo a reivindicação dos comerciantes que já estavam instalados no local, muito embora, como indicam as autoras, existia um

interesse demarcado por um modismo na constituição desse modelo de superfície de consumo.

De acordo com Whitacker (1997), entre as décadas de 1970 e 1980 a área onde era a Vila Goulart assumiu a identidade de fato do centro principal quando começou a concentrar cada vez mais estabelecimentos comerciais, e isso também envolve a implantação do calçadão, à medida em que foi havendo uma popularização das atividades do setor terciário na cidade, hoje representando a principal fonte de receita no Produto Interno Bruto (PIB) municipal<sup>18</sup>.

A ação de agentes locais, mas também a entrada de capitais externo para empreendimentos de médio porte foram significativas na reconfiguração e expansão tanto da malha urbana como dos centros na cidade. Whitacker (1997) situa, como em um primeiro momento, as imediações do centro principal se espalharam através das Av. Brasil, Av. Washington Luiz, Av. Manoel Goulart e Av. Coronel José Soares Marcondes, que delineiam o quadrilátero central, como já verificamos a partir do mapa da figura 10.

A canalização do córrego do Veado (entre 1973 e 1974) e a expansão das avenidas principais tiveram grande importância para expansão da malha territorial urbana (PEREIRA, 2006; SPOSITO, 1983), mas também pode-se dizer que houve relativa contribuição no processo de dispersão das atividades ligadas ao setor terciário e das pequenas indústrias alimentícias (padarias, confeitarias e restaurantes) e de confecção e costura (SILVA, 2021).

De acordo com Santos (2015, p. 63) houve uma reestruturação que ocorreu por meio da reorganização das atividades comerciais e de serviços, que surgiram ou se realocaram como resposta à crescente segmentação do uso residencial do espaço urbano. Tal segmentação resultou da ocupação de vazios urbanos formados nas décadas de 1970 e 1980, coincidindo com uma nova onda de expansão do tecido urbano, gerando tanto alterações funcionais no uso do solo urbano, como mudanças

---

<sup>18</sup> 0,5% do PIB de Presidente Prudente advém do setor primário, 11,7 do setor secundário, 73,5% do setor terciário e 11,2% da administração pública.

entre seus conteúdos sociais. O mesmo pode-se ser dito sobre a implantação dos *shopping centers* na cidade.

Originalmente chamado de *Shopping Center Americanas*, atualmente Parque *Shopping Prudente* (desde 2007), foi inaugurado em 1986 em uma área já densamente ocupada ao sul do centro principal e ao lado do terminal rodoviário. O Prudenshopping foi inaugurado em 1990 no encontro entre as Avenidas Washington Luiz e Manoel Goulart; Manoel Goulart e 14 de setembro, combinando dois elementos que o beneficiaram: a convergência das vias, mas também o processo de valorização da área após a criação do parque do povo<sup>19</sup> (SPOSITO E GÓES, 2017-b, p. 50).

Conforme Sposito e Góes (2017-b), a presença dos *shoppings centers* não desqualificaram a importância do centro principal, independente que o Prudenshopping tenha configurado um novo subcentro, uma vez que as autoras ressaltam a diferenciação entre os perfis dos frequentadores, acentuada pela seletividade de tais superfícies de consumo.

Os trabalhos conduzidos por Silva *et al.* (2021), Silva (2021) e Santos (2015) possibilitam verificar múltiplas formas e conteúdos que assumem as áreas de centralidade na cidade de Presidente Prudente, tendo como principais metodologias as análises na distribuição de atividades comerciais e serviços no perímetro urbano.

Santos (2015) demonstra uma tendência entre os empreendimentos que compõem a centralidade no prolongamento da Av. Manoel Goulart, marcada pela presença das concessionárias de veículos<sup>20</sup>. Silva *et al.* (2021) e Silva (2021) identificam os centros e subcentros por meio da espacialização dos dados do Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos (CNEFE, 2010), evidenciando áreas onde há um adensamento de atividades comerciais – mapa da figura 15.

No âmbito do projeto temático Fragmentação Socioespacial e Urbanização Brasileira (FragUrb – processo Fapesp 18/07701-8) foram produzidos mapas de

---

<sup>19</sup> Não podemos menosprezar que a instalação do shopping center representou assim como foi o parque do povo, um elemento de valorização da terra urbana na área.

<sup>20</sup> A autora tinha como objetivo explicar as estratégias espaciais adotadas pelas empresas do setor de automotores, associando sua locação a presença das rodovias.

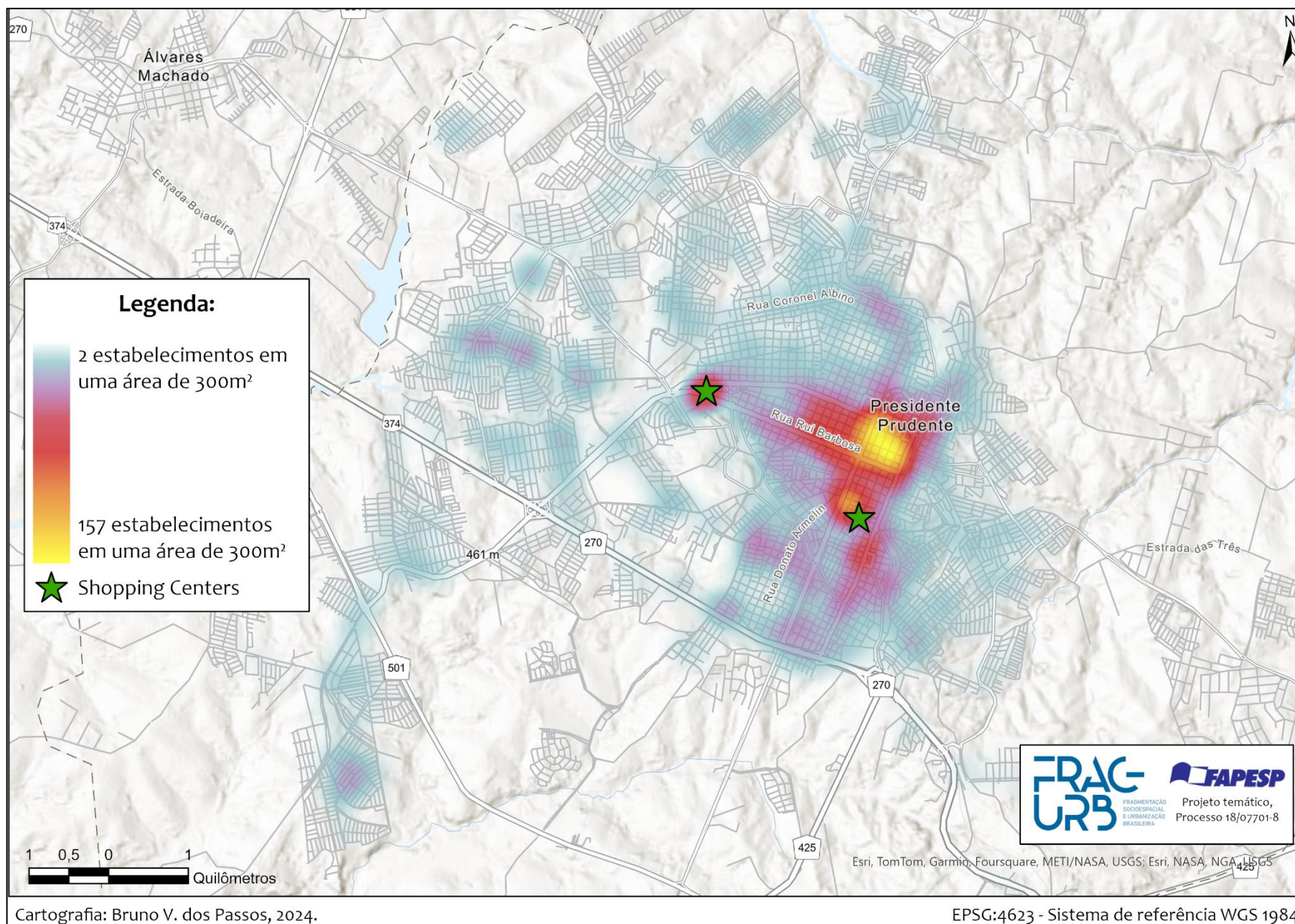
densidade para os estabelecimentos comerciais de Presidente Prudente, utilizando os dados do Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (CNPJs) para julho de 2021, metodologia disponível em Britto e Silva (2024).

A partir dos mapas das figuras 15 e 16 fica ressaltada a importância do centro principal e seus eixos de expansão, além de um expressivo aumento do número de registros ao longo da última década<sup>21</sup>. Notamos que, em 2021, o centro principal reúne em seus pontos mais densos cerca de 518 estabelecimentos comerciais em uma área de 300m<sup>2</sup>. Os estabelecimentos espraiam as adjacências do centro principal, assim como também se destacam os shoppings centers, entre outras pequenas expressões de centralidade percebidas entre bairros variados.

---

<sup>21</sup> Devemos ter a clareza ao compará-los de que os dados advêm de instituições distintas e sua organização conta com metodologias variadas.

Figura 15: Mapa da concentração de estabelecimentos comerciais em Presidente Prudente (Dados do CNEF, 2010)

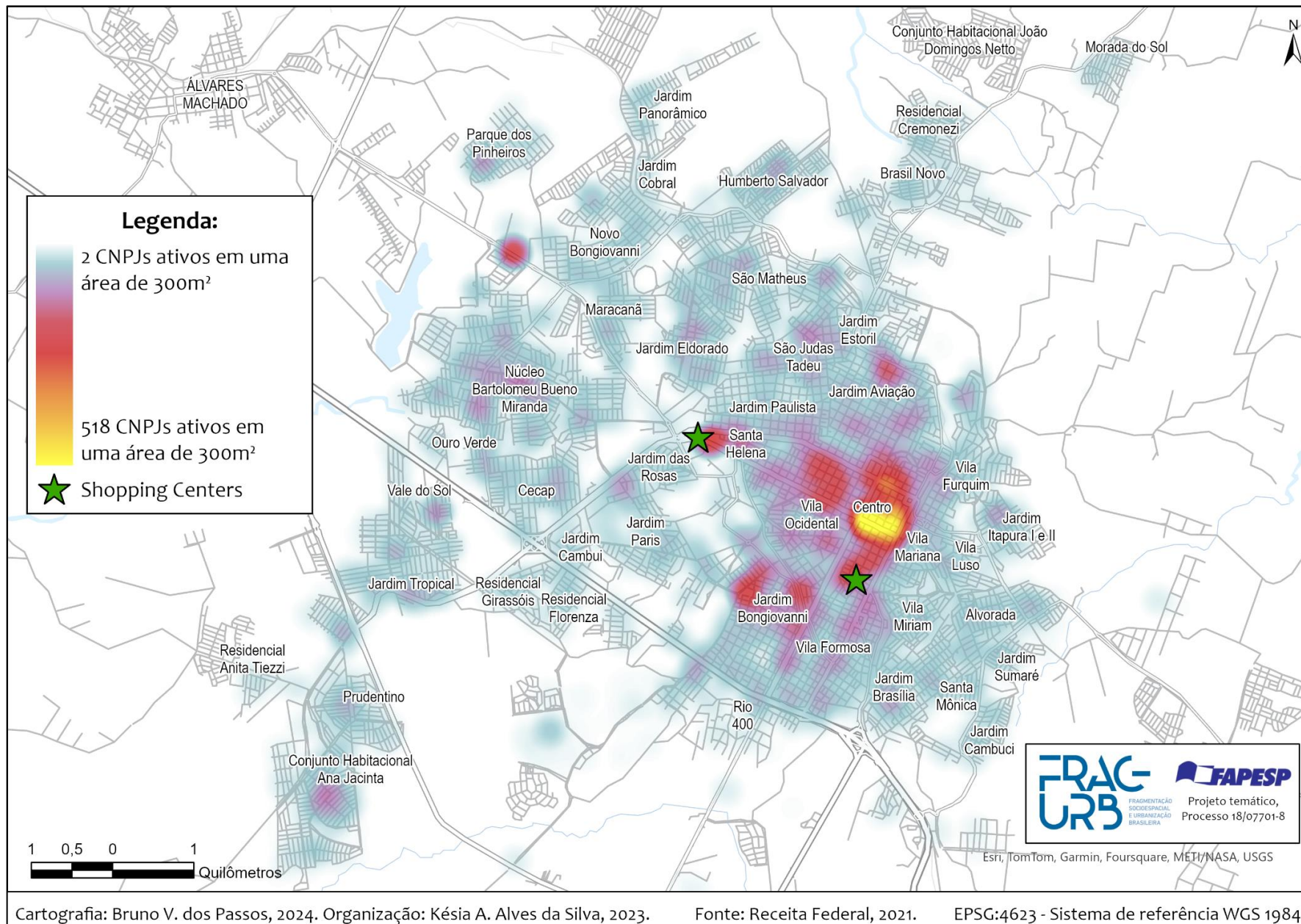


Cartografia: Bruno V. dos Passos, 2024.

EPSG:4623 - Sistema de referência WGS 1984

Fonte: elaborado pelo autor, a partir dos dados organizados por Silva (2021), 2024.

**Figura 16: Mapa da concentração de estabelecimentos comerciais em Presidente Prudente (Dados de CNPJs da Receita Federal, 2021)**



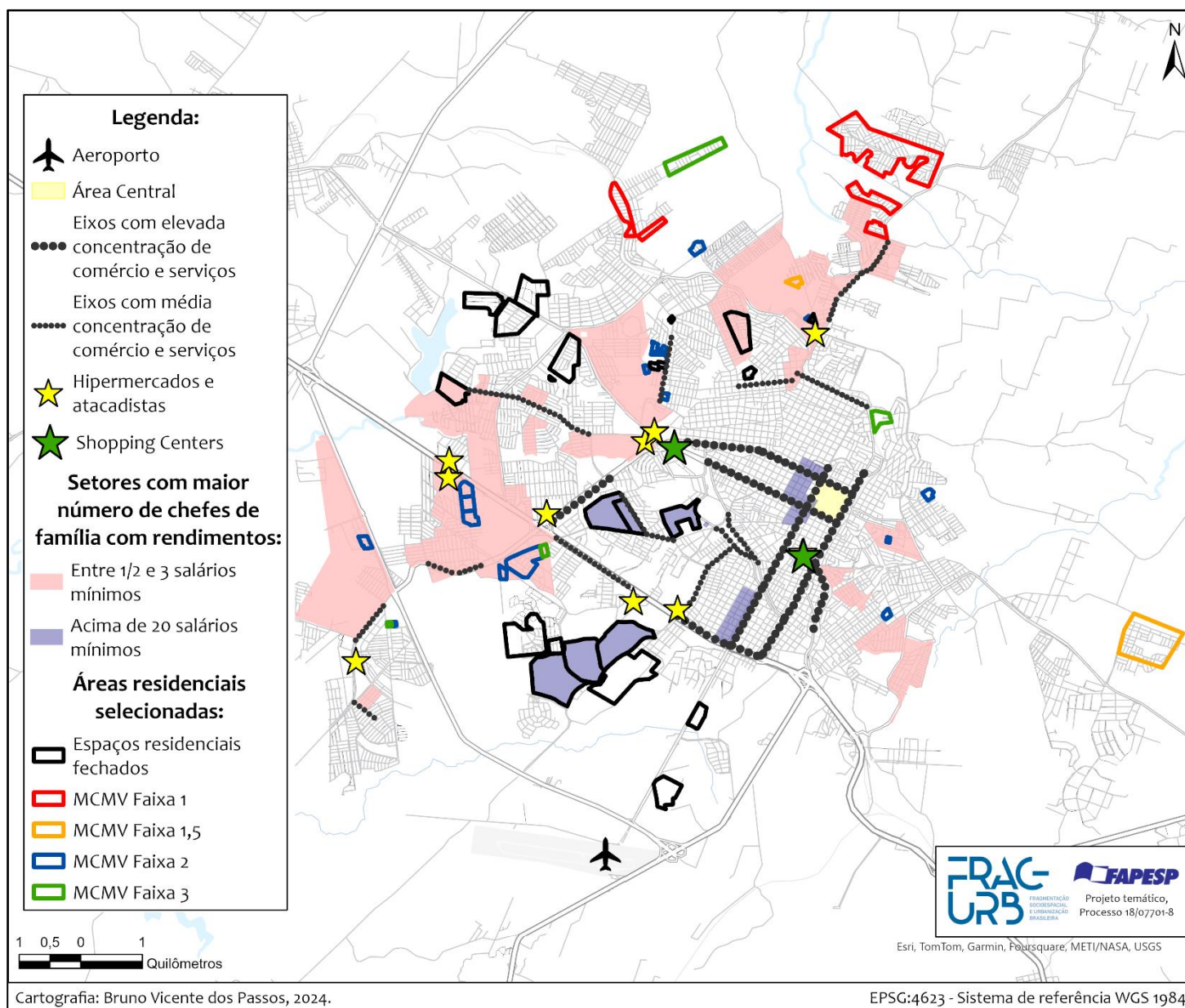
**Fonte:** elaborado pelo autor, a partir dos dados organizados por Silva (2021), 2024.

É importante reconhecer que tanto os dados do CNEFE como os dados de CNPJ não adentram nas múltiplas dimensões que implicam em uma compreensão mais profunda dos centros e da centralidade intraurbana. Isso porque, neste formato analítico, não podemos verificar as dimensões simbólicas e, além disso, os dados não podem identificar espaços de lazer que podem exercer centralidade, mas não são determinados pelo consumo, como praças e parques públicos, especialmente aqueles presentes na escala do bairro. De toda maneira, não menosprezamos seu potencial, uma vez que podemos associar a concentração de atividades do setor de comércio e varejo a capacidade de atrair os cidadãos no exercício de suas práticas espaciais e demandas cotidianas.

Silva *et al.* (2021), buscando superar a problemática de uma abordagem estreita e quantitativa, mas também tentando entender manifestações da diferenciação e da segregação socioespacial, conduziram entrevistas com cidadãos destacando dois atributos, as áreas preferenciais de consumo e as opções de deslocamentos para realizá-los. Isso possibilitou, aos autores, relacionarem tais áreas aos centros, bem como, evidenciou seu distanciamento dos empreendimentos habitacionais populares.

O mapa da figura 17 traz uma representação recente da distribuição de equipamentos, empreendimentos residenciais e grandes superfícies de consumo na cidade de Presidente Prudente.

**Figura 17: Equipamentos públicos, vias centrais, superfícies de consumo e indicadores de renda média per capita por setores censitários (2010) em Presidente Prudente**



**Fonte:** Elaborado pela equipe do projeto temático FragUrb, 2024.

Correlacionando os indicadores apresentados, verificamos uma cidade com centralidades diversas e uma forma espacial caracterizada por múltiplos núcleos e eixos centrais; isso nos leva, portanto, à compreensão do recorte analítico em uma cidade que é multi(poli)cêntrica. As figuras 18 a 20 trazem fotografias dos *shopping centers* da cidade.

Esse diagnóstico sobre o desenvolvimento da estrutura urbana que hoje define a cidade é essencial, conforme Sposito *et al.* (1987), para uma avaliação das infraestruturas para mobilidade e dos sistemas de transporte urbano operantes, pois, segundo os autores, as redes de circulação urbana são reflexo e condição da estruturação da cidade capitalista.

**Figura 18: Entrada principal do Parque Shopping, Rua Siqueira Campos, Presidente Prudente (Janeiro/2024)**



**Fonte:** Acervo pessoal, 2024. Direção da lente: Sudeste.

**Figura 19: Entrada principal do Prudenshopping, Av. Washington Luiz, Presidente Prudente (Janeiro/2024)**



Fonte: Acervo pessoal, 2024. Direção da lente: Oeste.

**Figura 20: Entrada principal do Prudenshopping, Av. Washington Luiz, Presidente Prudente (Janeiro/2024)**



Fonte: Acervo pessoal, 2024. Direção da lente: Sul.

## O MEIO DE TRANSPORTE E A CIDADE

Neste estudo, a mobilidade desempenhou um papel crucial como um aporte teórico e metodológico, possibilitando leituras para compreender as complexas relações de uso e apropriação dos espaços urbanos. Sua transversalidade entre as dimensões socioespaciais foi uma ferramenta essencial para a identificação e qualificação de áreas da cidade.

No Brasil, o Presidente Washington Luiz (1926 - 1930), em seu mandato já incitava a adoção do modal rodoviarista; contudo, conforme De Paula (2010, p. 144), tal movimento ganhou força a partir da década de 1950, especialmente com o plano de metas no governo Juscelino Kubistchek (1955 - 1960), que possibilitou a entrada de montadoras automobilísticas estrangeiras e propiciou um conjunto de infraestruturas do setor rodoviário.

Segundo a autora, as políticas voltadas a constituição de um modal rodoviarista eram definidas pelos interesses de grandes grupos de pressão, entre montadoras, multinacionais do petróleo e da borracha e empreiteiras nacionais. De acordo com Castillo (2004), havia também um interesse para expansão da fronteira agrícola nas regiões Norte e Centro-Oeste e as rodovias eram necessárias para escoar a produção. As iniciativas foram sustentadas pelo discurso de modernização e, nesse processo, as ferrovias foram sendo progressivamente desativadas.

Ainda conforme De Paula (2010, p. 146), a adoção do modal rodoviarista no Brasil teve forte influência da Exposição Rodoviária de Chicago (1949), que preconizava a presença das infraestruturas para o tráfego e gestão para circulação eficiente de automóveis nas cidades e das propostas do diagnóstico da economia brasileira elaborado pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (CMBEU), segundo as quais o país estava passando por um “estrangulamento” e o investimento em infraestruturas e transporte seria uma saída para dinamização da indústria.

Legroux (2021-b) explica que esse formato orientou a configuração de cidades cujas estruturas são pensadas em função da circulação de veículos automotores, com

o predomínio de infraestruturas viárias (as próprias vias, rotatórias, pontes, túneis etc.), elementos que fazem parte da ordem do espaço concebido.

O modelo rodoviarista criou e continua a criar inúmeras vias dedicadas exclusivamente à circulação, pronunciando a fragmentação física do espaço urbano. O autor lança o diagnóstico de que, embora uma via rápida possa conectar duas áreas centrais de forma eficiente, ela também pode dificultar o acesso a bairros intermediários e comprometer a mobilidade dos pedestres. Do ponto de vista socioespacial, esse modelo acentua a fragmentação, intensificando rupturas e descontinuidades no ambiente urbano, associadas a um estilo de vida que prioriza a mobilidade entre áreas especializadas e separadas, como casa, trabalho, academia e shopping. Assim, a mobilidade na dimensão do espaço concebido reflete uma divisão social no movimento, criando circuitos distintos para diferentes grupos, como pobres, ricos, mulheres e idosos, com diferentes graus de acessibilidade.

Sposito (2022, p. 541) vem reforçar que: “em termos gerais, as opções pelo transporte motorizado individual no Brasil têm guiado todas as políticas e ações que se referem a mobilidade (individual e coletivo)”. Para refletirmos um pouco mais sobre essa intersecção entre as componentes do meio de transporte na produção do espaço em sua dialética e suas contradições:

O predomínio dos deslocamentos utilizando veículo particular exige a criação de estacionamentos (públicos ou privados), especialmente em zonas centrais, além de pontes, viadutos, rotatórias e obras de duplicação rodoviária, quando deveriam ser articuladas a outros modais de transporte e terminais em zonas periféricas para evitar a circulação de veículos particulares em zonas centrais que, em geral, são mais congestionadas. A solução, em muitas metrópoles globais, foi taxar o estacionamento e cobrar pedágios em zonas centrais para limitar a chegada de automóveis como forma de estimular o transporte público ou as deslocações a pé ou por meios não motorizados.

Entre os resultados, a frota de veículos do país vem se tornando cada vez mais alta. Legroux (2021-b) apontou um crescimento de 58% da frota de automotores no país entre 2001 e 2012. Sposito (2022) demonstra que o número dobrou entre 2010 e 2020. Presidente Prudente já conta com o registro de mais de 185 mil veículos (IBGE,

2022), isso corresponde a cerca de 82% da população do município<sup>22</sup>. A alta concentração de automóveis particulares circulando na cidade, vai ocasionar em determinados momentos o que Sposito *et al.* (1987, p. 141) se referiram como áreas de atrito, ou seja “[...] pontos de estrangulamento do tráfego que ocorrem ao longo do traçado das vias”.

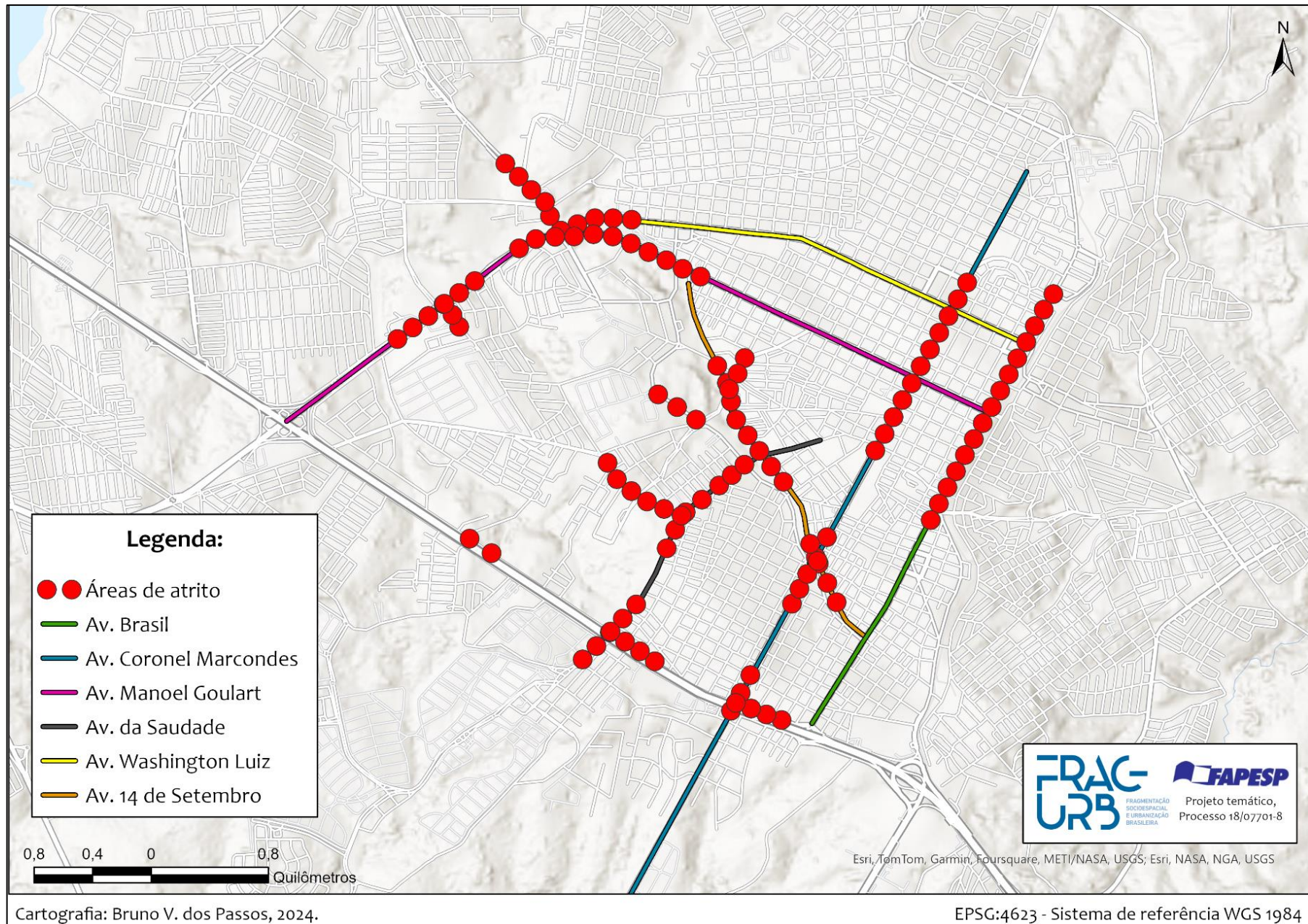
Na cidade, essas áreas de atritos são percebidas principalmente ao final do horário comercial, por volta de 18h00 (mas também no horário do almoço entre 11h e 13h). Elas estão situadas, como bem indicadas no mapa da figura 23 e nos exemplos apresentados nas fotografias das figuras 21 a 30:

- 1 -) no encontro das Av. Manoel Goulart e Washington Luiz, próximo ao Prudenshopping (sentido sudoeste), se estendendo até a rotatória onde é o encontro da Av. Salim Farah Maluf com a Av. Ana Jacinta (sentidos norte e oeste);
- 2 -) no prolongamento da Av. Manoel Goulart, rotatória do Cristo Redentor (sentidos sul e oeste), nos últimos quatro anos, ao longo da gestão do prefeito Edson Tomazini (2020 - 2024) houve intervenções no trecho, que não contavam com semáforos e passou a contar;
- 3 -) nas Av. Brasil e Av. Coronel José Soares Marcondes, nas imediações do quadrilátero central (sentidos norte, sul e leste);
- 4 -) ao longo da Av. 14 de setembro, pelo Parque do Povo, passando pela Av. da Saudade (sentidos sul e oeste);
- 5 -) nos cruzamentos das Av. Coronel José Soares Marcondes e da Av. da Saudade com Av. Joaquim Constantino, próximas ao acesso à Rod. Raposo Tavares (sentido sul).

---

<sup>22</sup> Essa é apenas uma abordagem relacional e não implica que 82,2% da população possua automóveis particulares.

Figura 21: Trechos de trânsito lento em horários de pico em Presidente Prudente/SP



Fonte: elaborado pelo autor, 2024.

**Figura 22: Av. Manoel Goulart, 3000, Presidente Prudente (horário: 18h12 – Janeiro/2024)**



Fonte: Acervo pessoal, 2024. Direção da lente: Leste.

**Figura 23: Av. Manoel Goulart, 3000, Presidente Prudente, (horário: 18h18 – Janeiro/2024)**



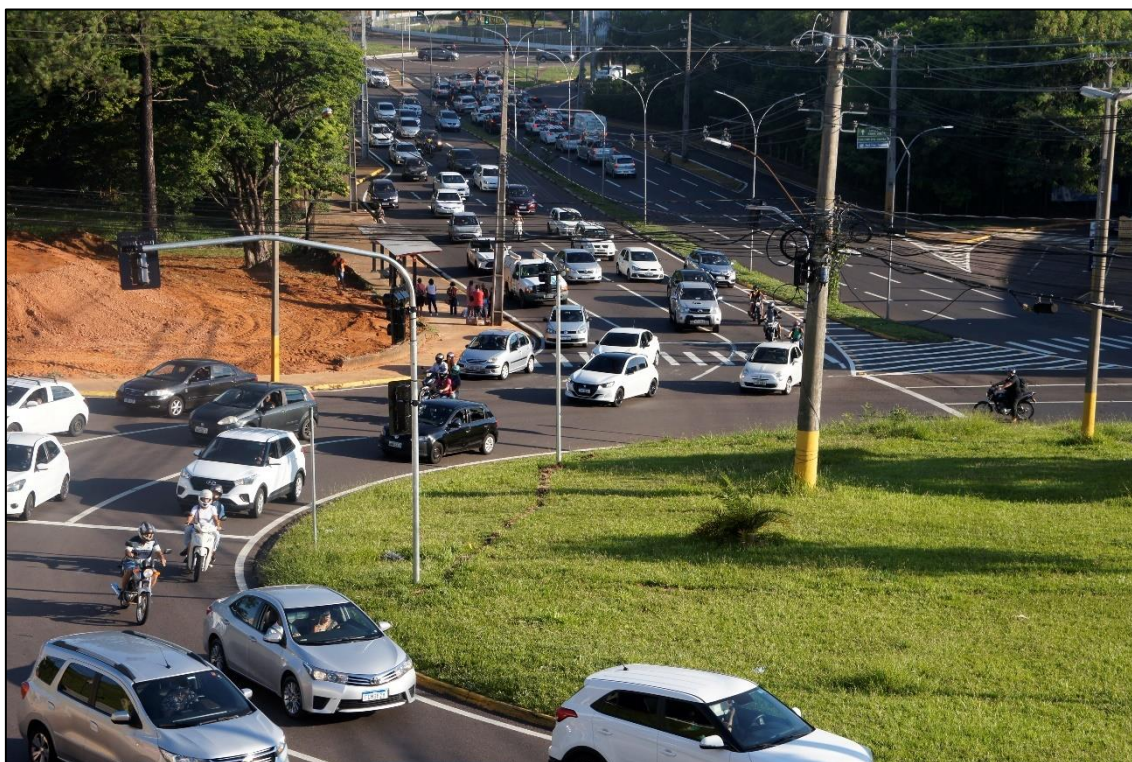
Fonte: Acervo pessoal, 2024. Direção da lente: Nordeste.

**Figura 24: Av. Manoel Goulart, 3000, Presidente Prudente (horário: 18h16 – Janeiro/2024)**



Fonte: Acervo pessoal, 2024. Direção da lente: Sudeste.

**Figura 25: Rotatória na Av. Salim Farah Maluf, Presidente Prudente, após a instalação dos semáforos (horário: 17h45 – Janeiro/2024)**



Fonte: Acervo pessoal, 2024. Direção da lente: Sudeste.

**Figura 26: Rotatória na Av. Salim Farah Maluf, Presidente Prudente, após a instalação dos semáforos (horário: 17h49 – Janeiro/2024)**



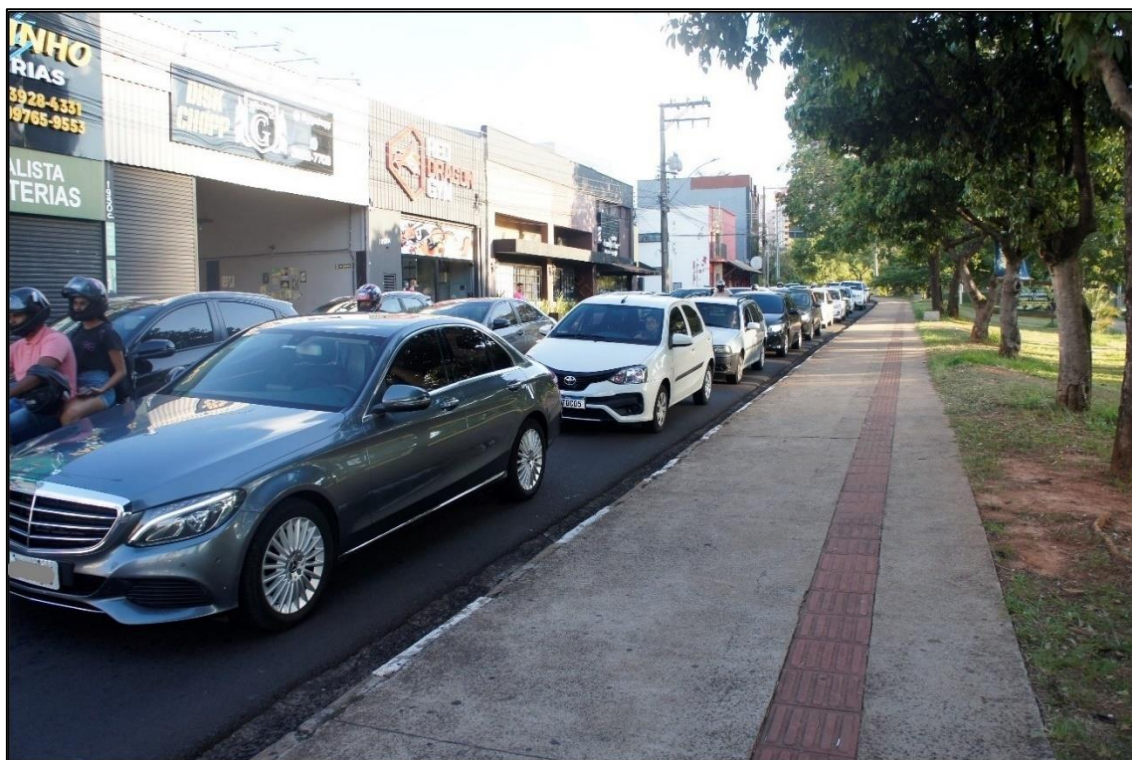
Fonte: Acervo pessoal, 2024. Direção da lente: Sudeste.

**Figura 27: Av. 14 de Setembro, 2000, Presidente Prudente (horário: 18h12 - Janeiro/2024)**



Fonte: Acervo pessoal, 2024. Direção da lente: Noroeste.

**Figura 28: Av. 14 de Setembro, 2000, Presidente Prudente (horário: 18h19 - Janeiro/2024)**



Fonte: Acervo pessoal, 2024. Direção da lente: Sudeste.

**Figura 29: Celestino José Figueiredo, 500, Presidente Prudente (horário: 18h25 - Janeiro/2024)**



Fonte: Acervo pessoal, 2024. Direção da lente: Sudoeste.

**Figura 30: Av. da Saudade, 1900, Presidente Prudente (horário: 18h07 - Janeiro/2024)**



Fonte: Acervo pessoal, 2024. Direção da lente: Sul.

Sposito et al. (1987) ressaltam que a configuração da malha urbana da cidade se constituía por meio de descontinuidades, isso porque a valorização do preço da terra era determinada pelo grau de acessibilidade até as áreas que exerciam centralidade, assim, lotes mais distantes do centro tinham um preço mais baixo<sup>23</sup>. Essa estrutura dispersa, acentuou segundo os autores, a necessidade de uma rede de circulação urbana conectando os setores da cidade, com destaque para a presença do transporte coletivo, que assume o papel do transporte das massas de mais baixo poder aquisitivo. As enquetes aplicadas no terminal urbano indicaram para 90,3% daqueles que responderam à questão, que a renda média domiciliar mensal não é superior a três salários-mínimos.

Na cidade as concessões de operações do transporte coletivo são marcadas por dois longos monopólios. A primeira empresa a operar o sistema de transporte interurbano foi a companhia Transporte Coletivo Brasília (TCB), que atuou entre os

---

<sup>23</sup> Essa lógica persiste na cidade até então como é bem ressaltado por Silva et al. (2021).

anos 1961 até 1993. O monopólio perdurou por mais de três décadas, até uma ação do então prefeito Agripino de Oliveira Lima Filho (mandatos de 1993 a 1996; 2001 a 2007), abrindo a concessão para entrada de uma concorrente de propriedade do prefeito anterior, Paulo Constantino (mandatos de 1977 a 1981; 1989 a 1992), apresentando alegações controversas de veículos lotados, ausência de itinerários, má higienização do equipamento (MATIVE, 2021; PEREIRA, 2006-b).

A empresa *Company-Tur Transporte e Turismo Ltda* manteve a concessão para operar o transporte coletivo em Presidente Prudente por quase trinta anos sob os nomes fantasias *Pruden Express* e *Transporte Coletivo de Presidente Prudente (TCPP)*. Suas atividades se iniciaram em 1993 e encerram ao final de 2021, quando a empresa concessionária entrou na justiça (Vara da Fazenda Pública da Comarca de Presidente Prudente) solicitando o rompimento do contrato de concessão.

A empresa, que assim como outras tantas no Brasil, atuava explorando a lotação de veículos, passou por uma crise durante a pandemia provocada pela Covid-19, com a necessidade de manter um número mínimo de linhas operando sem efetivo contingente de passageiros. Seu contrato foi rescindido no dia 3 de dezembro de 2021 e, logo em seguida, um contrato emergencial foi firmado com a *Santa Cecília Turismo Ltda* (com sede no Rio de Janeiro), que iniciou suas atividades na cidade no dia 8 de dezembro de 2021 sob o nome fantasia *Sistema de Ônibus Urbano (SOU)*. A empresa firmou novo contrato de concessão em 2022 e continua responsável pelo transporte coletivo até o momento (HAMADA E PASCHOALLOTO, 2021).

Sposito e Sposito (1991) e Sposito *et al.* (1987) fizeram uma análise do sistema de transporte coletivo urbano que operava na cidade na época, TCB, e trouxeram proposições para sua melhoria, considerando nove atributos que constituem um bom sistema de transporte coletivo urbano: 1) itinerários em vias de circulação rápida para agilizar o deslocamento; 2) atendimento proporcional às densidades das áreas urbanas; 3) sinalização clara e compreensível nos pontos de ônibus e terminais; 4) conforto nos veículos e confiabilidade a respeito dos horários; 5) é crucial ter um terminal central e *layouts* de itinerários intuitivos para facilitar a compreensão; 6) manter comunicação constante entre empresa concessionária e poder público com a comunidade por meio de canais diversificados; 7) priorizar o atendimento à

população sobre o lucro; 8) manter linhas com distâncias máxima de 400m de qualquer ponto de referência; 9) buscar recursos além das tarifas (SPOSITO *et al.* 1987, p. 144).

Os autores propunham para a melhoria do sistema uma refuncionalização do caráter das linhas a partir das demandas de usuários, definindo estratégias pensadas com a comunidade para que o transporte coletivo exerça adequadamente sua função social. Um dos exemplos é a incorporação de linhas semi-expressas nos bairros com maior densidade populacional, conectando as periferias as áreas centrais realizando poucas paradas. Além disso, foi proposta a criação de uma faixa exclusiva para circulação de ônibus à direita e terminais urbanos estratégicos, pensados a partir do zoneamento funcional da cidade e seus eixos de expansão e circulação (SPOSITO E SPOSITO, 1991, p. 236 - 238).

Apesar de as propostas apresentadas por Sposito e Sposito (1991) possuírem legitimidade e potencial, passadas três décadas desde sua formulação, ainda não se observa uma mudança substancial na estrutura operacional do serviço de transporte coletivo e na rede de circulação urbana. Um dos motivos é que tal abordagem exige a adoção de uma postura incisiva do poder público na gestão e financiamento do serviço.

O que identificamos foi uma transição suave entre as concessões, onde a TCPP assumiu progressivamente as rotas anteriormente operadas pela TCB até sua completa substituição. O sistema foi mantido com poucas alterações na constituição das linhas, se adaptando à expansão da malha urbana. Após a saída da TCPP, uma das condições estabelecidas para o contrato emergencial firmado com a SOU foi a manutenção do quadro de funcionários e itinerários já estabelecidos na cidade, até porque, sua saída foi marcada pelas pressões dos funcionários que, em função de atrasos salariais, entraram em greve por quase quatro meses, entre agosto e novembro de 2021.

Por meio dos dados documentados por Sposito e Sposito (1991) e Sposito *et al.* (1987), durante o final da década de 1980 e início da década de 1990, notamos uma expansão do sistema de transporte coletivo de Presidente Prudente, então operado

pela TCB, que passou de 24 para 39 linhas, abrangendo a cidade com duas principais lógicas de rota: diametrais ou radiais. O ponto central de convergência dessas linhas, estava situado na Avenida Coronel José Soares Marcondes, em frente à Praça 9 de Julho (percebemos no mapa da figura 31 pelo fluxo de veículos em circulação na avenida), que atuava como um terminal urbano central simbólico.

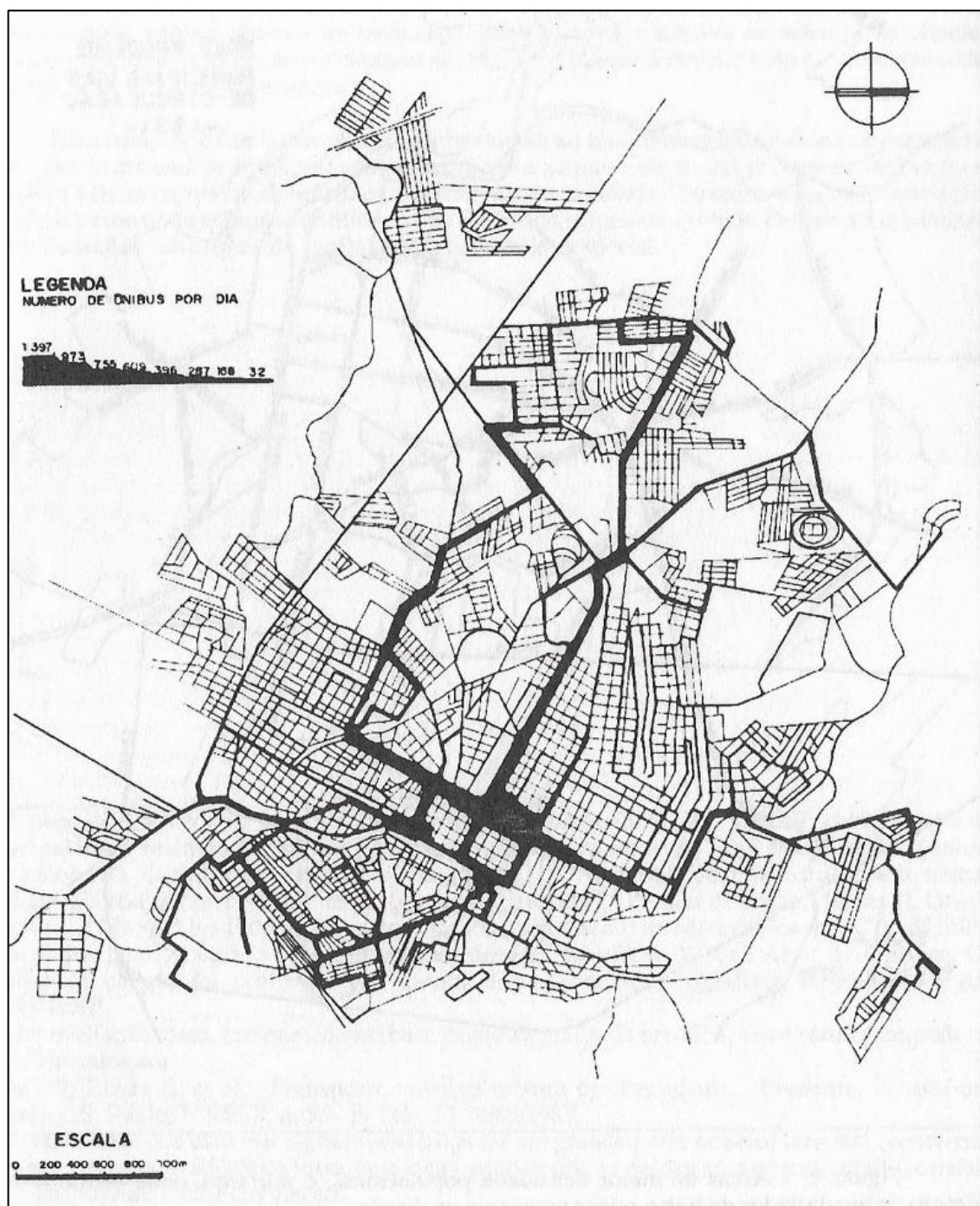
Atualmente, a praça assume o papel de terminal urbano secundário, ao passo que o terminal urbano central foi estabelecido entre as Avenidas Brasil e Dr. José Foz. É importante salientar que esses terminais mantêm uma relação de interdependência, sendo que as linhas de ônibus normalmente passam apenas por um deles em seus trajetos, exceto por algumas poucas exceções. Embora o terminal urbano central seja considerado uma das peças-chave para o funcionamento eficaz do sistema, conforme descrito por Sposito *et al.* (1987), sua implementação é deficitária em diversos aspectos. A área disponível proporciona amplo espaço para o tráfego de veículos, porém carece de uma cobertura adequada, assentos suficientes para os usuários e uma sinalização clara que identifique as linhas e forneça informações sobre os itinerários<sup>24</sup>.

As fotografias das figuras 32 a 37 representam o terminal urbano central e alguns pontos de espera situados na Praça 9 de Julho.

---

<sup>24</sup> Mesmo que a empresa concessionária atualmente disponha os traçados das rotas *online*, assim como a localização dos veículos em tempo real, sua presença nos terminais, bem-sinalizada é indispensável, não sendo razoável supor que todos os usuários do sistema estão familiarizados com o uso das tecnologias da informação e comunicação, para se informar quanto aos itinerários.

**Figura 31: Mapa do fluxo diário de veículos do transporte coletivo que circulavam em Presidente Prudente (1991)**



Fonte: Sposito e Sposito, 1991.

**Figura 32: Terminal Urbano Central, Av. Brasil, 1000, Presidente Prudente  
(Janeiro/2024)**



Fonte: Acervo pessoal, 2024. Direção da lente: Oeste.

**Figura 33: Terminal Urbano Central, Av. Brasil, 1000, Presidente Prudente  
(Janeiro/2024)**



Fonte: Acervo pessoal, 2024. Direção da lente: Leste.

**Figura 34: Terminal Urbano Central, Av. Brasil, 1000, Presidente Prudente  
(Janeiro/2024)**



Fonte: Acervo pessoal, 2024. Direção da lente: Leste.

**Figura 35: Pontos de espera na Praça 9 de Julho, Av. Coronel José Soares  
Marcondes, 1200, Presidente Prudente (Janeiro/2024)**



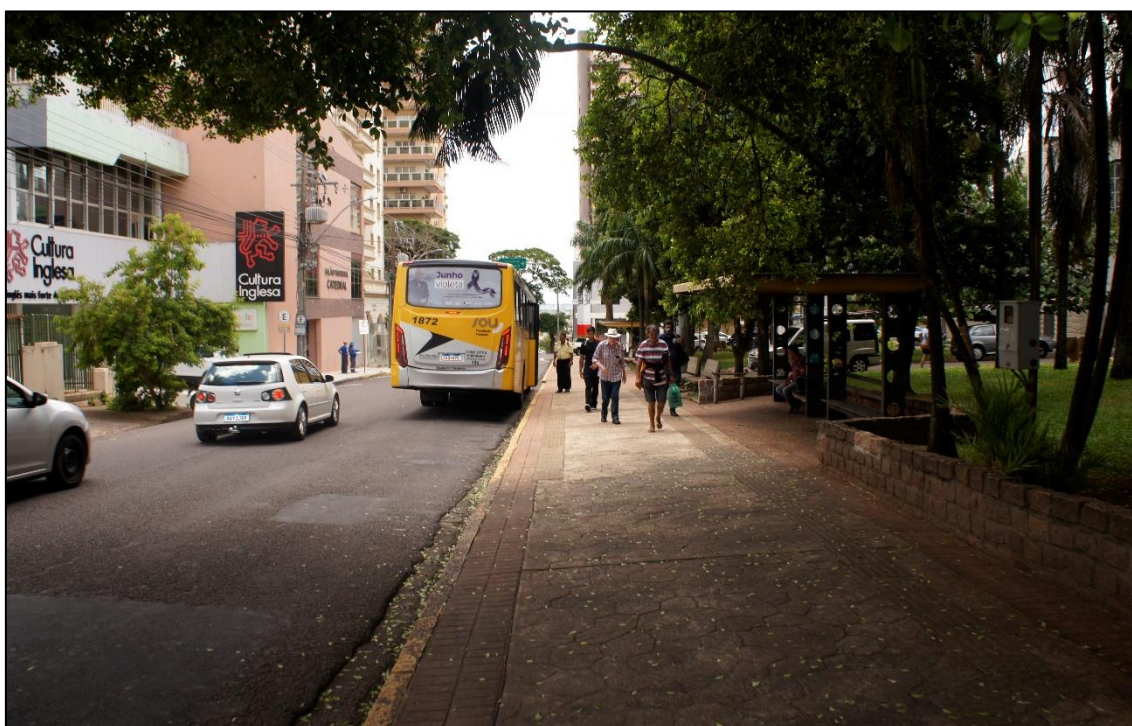
Fonte: Acervo pessoal, 2024. Direção da lente: Noroeste.

**Figura 36: Pontos de espera na Praça 9 de Julho, Av. Coronel José Soares  
Marcondes, 1200, Presidente Prudente (Janeiro/2024)**



Fonte: Acervo pessoal, 2024. Direção da lente: Sudoeste.

**Figura 37: Pontos de espera na Praça 9 de Julho, Rua Barão do Rio Branco, 660,  
Presidente Prudente (Janeiro/2024)**



Fonte: Acervo pessoal, 2024. Direção da lente: Oeste.

Na cidade circulam 37 linhas atualmente, que reproduzem as mesmas lógicas em rotas diametrais e radiais, informações agrupadas na tabela 1. Contudo, há hoje um predomínio das linhas radiais (ou semirradiais) que representam 51,3% do total, como já especulavam Sposito e Sposito (1991). Com o crescimento da cidade e a necessidade de acessar novas áreas, foram sendo anexados novos trechos entre os itinerários já operantes; dessa maneira, linhas que operavam em uma lógica diametral, em um trajeto marcado pela linearidade, foram gradativamente sendo redesenhados para acessar novos trechos nas imediações.

Para entender essa superação das linhas diametrais, vamos trazer como exemplo a rota da linha 111 (representada no mapa da figura 38) Ana Jacinta x Parque Furquim, que parte do extremo sul da cidade, do bairro Ana Jacinta, segue em seguida a sudoeste, embora o centro esteja a leste em um trajeto retilíneo, mas o veículo irá acessar antes outros bairros populares adensados a oeste, como o Vale do Sol, CECAP e o Núcleo Bartholomeu Bueno Miranda. Dessa maneira, seu percurso desenha um traçado radial, e ao longo do trajeto o veículo acessa as imediações do Prudenshopping, de quatro grandes hipermercados, O campus II da Universidade do Oeste Paulista (Unoeste) e a Universidade Estadual Paulista (Unesp) antes de chegar ao centro principal.

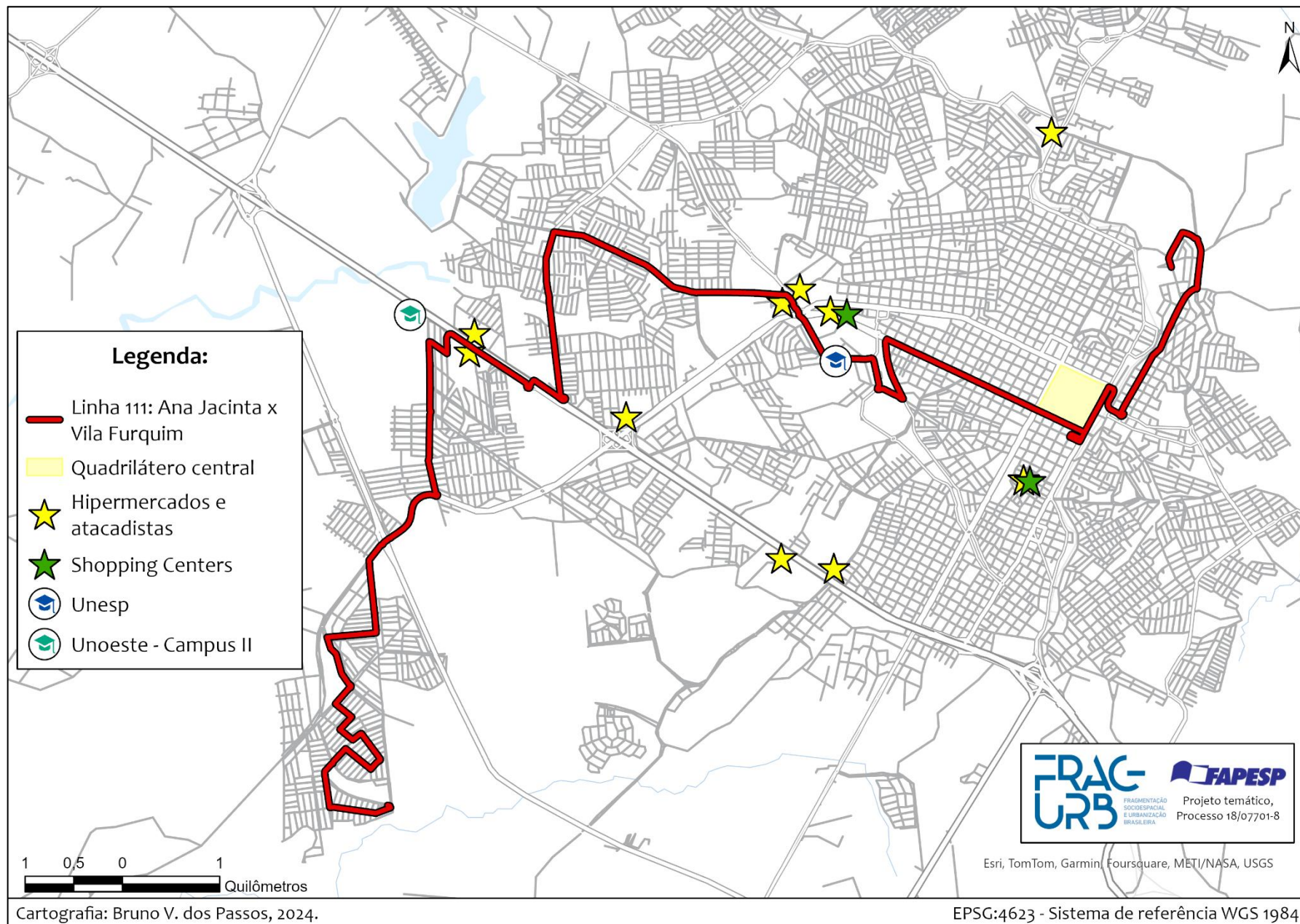
**Tabela 1: Conjunto de itinerários do transporte coletivo em Presidente Prudente (SOU – empresa concessionária)**

| <b>Linhas diametrais</b>                   | <b>Zonas acessadas</b> |
|--------------------------------------------|------------------------|
| 103 - Ana Jacinta/ Centro/ Jd. Vale do Sol | Centro – Sul           |
| 104 - Jd. Cica/ Via Safira                 | Centro – Sul           |
| 112 - Ana Jacinta/ João Domingos           | Sul – Centro – Norte   |
| 114 - Green Vile/ Itapura                  | Oeste – Centro – Leste |
| 117 - Jd. América/ Rio 400                 | Norte – Centro – Sul   |
| 119 - Ana Jacinta/ Cambuci                 | Sul – Centro – Leste   |
| 122 - Jd. Eldorado/ Terminal Central       | Oeste – Centro         |
| 123 - Pq. Primavera/ Aeroporto             | Norte – Centro – Sul   |
| 125 - Ceasa/ Nova Prudente                 | Oeste – Centro – Leste |
| 126 - Vale Verde/ Terminal Central         | Oeste – Centro         |
| 127 - Alexandrina/ Rodoviária              | Norte – Centro         |
| 131 - Ameliópolis/ Rodoviária              | Norte – Centro         |
| 132 - Montalvão/ Rodoviária                | Norte – Centro         |
| 133 - Humberto Salvador/ Terminal          | Norte – Centro         |
| 134 - Residencial Dayane/ Morumbi          | Norte – Centro         |

|                                                   |                                |
|---------------------------------------------------|--------------------------------|
| 135 - Circular - Humberto Salvador/ Terminal      | Norte – Centro                 |
| 136 – Res. Vida Nova Pacaembu/ Terras Imoplan     | Leste – Centro                 |
| 138 - João Domingos/ Boa Vista                    | Norte – Centro – Sul           |
| <b>Linhas radiais (e semiradiais)</b>             | <b>Zonas acessadas</b>         |
| 102 - São Lucas/ São Florenza                     | Norte – Centro – Sul           |
| 105 - Ana Jacinta/ Santa Fé/ Anita Tiezzi/ Centro | Sul – Leste – Centro           |
| 106 - Ana Jacinta/ João Domingos Neto via APEC    | Sul – Centro – Norte           |
| 107 - Jd. Paraíso/ Jd. Panorâmico                 | Leste – Centro – Norte         |
| 108 - Jd. Alto da Boa Vista/ Jd. Planalto         | Sul – Centro – Leste           |
| 109 - Inocoop/ Jd. Jequitibás                     | Norte – Centro – Oeste         |
| 110 - Residencial São Paulo/ Pq. Furquim          | Norte – Centro – Leste         |
| 111 - Ana Jacinta/ Vila Furquim                   | Sul – Oeste – Centro – Leste   |
| 113 - Jd. Ouro Verde/ Santa Mônica                | Oeste – Centro – Leste         |
| 115 - Jd. Mediterrâneo/ Jd. Cambuci               | Oeste – Centro – Leste         |
| 116 - Anita Tiezzi/ Vila Operária                 | Sul – Centro – Leste           |
| 118 - Mediterrâneo/ Cambuci via Santa Paula       | Oeste – Centro – Leste         |
| 120 - Ana Jacinta/ Jd. Regina                     | Sul – Centro – Norte           |
| 121 - Jd. Universitário/ Jd. Maracanã             | Sul – Centro – Norte – Centro  |
| 124 - Maré Mansa/ Jd. Sumaré                      | Norte – Oeste – Centro – Leste |
| 128 - Brasil Novo/ Distrito Industrial            | Norte – Leste                  |
| 129 - Brasil Novo/ 3º Milênio                     | Norte – Centro – Oeste – Norte |
| 130 - Jd. Cobral/ Rodoviária                      | Norte – Oeste – Sul – Centro   |
| 139 - UPA Ana Jacinta/ UBS João Domingos          | Sul – Oeste – Centro – Norte   |

**Fonte:** elaborado pelo autor.

Figura 38: Mapa representando o trajeto da linha 111: Ana Jacinta x Parque Furquim (Janeiro/2024)



Fonte: elaborado pelo autor, 2024.

## **SOCIOTECNOLOGIAS E PLATAFORMIZAÇÃO DO ESPAÇO**

Para uma análise da cidade contemporânea, partimos da reflexão de Santos (2002) na obra “A natureza do espaço”. De acordo com o autor, esta não deve ser considerada apenas em sua condição imutável, independente do trabalho humano, mas sim como resultado de uma relação contínua e dialética entre meio ambiente e sociedade, compreendendo suas transformações e antropomorfizações.

O que o autor denomina como primeira natureza representa a condição natural do ambiente, que oferece as condições primárias nas quais as transformações humanas ocorrem, transformando-se assim em uma segunda natureza. Nesse contexto, a segunda natureza é o resultado direto da intervenção humana na primeira, manifestando-se tanto por meio de infraestruturas e edificações quanto pela utilização dos recursos naturais.

Santos (2002) avança propondo o conceito de terceira natureza que nos ajuda a descrever a paisagem urbana contemporânea, onde elementos naturais e sociais interagem com elementos técnicos e tecnológicos de forma complexa e cada vez mais inseparáveis. A terceira natureza compreende os artefatos criados pelo homem e os processos sociais que transformam o ambiente natural, impulsionado pelo avanço da ciência e das Tecnologias da Informação e Comunicação (TIC), abrangendo desde infraestruturas técnicas, redes de comunicação e internet, sistemas de informação, até mesmo a manipulação genética e a fabricação da vida.

Os artefatos técnicos e os sistemas de informação desempenham um papel central na concepção da terceira natureza, reconfigurando o espaço urbano e as interações sociais de maneira complexa e dinâmica. Essas tecnologias exercem uma influência direta na organização e funcionamento das cidades e da sociedade como um todo. Esse fenômeno caracterizado pela ampliação da cultura humana para um âmbito digital representa o que Bordignon (2020) chama de cibercultura.

Israel (2019) reconhece a incorporação do conjunto de tecnologias no cotidiano como uma essência do espaço contemporâneo, distinguindo três dimensões espaciais que envolvem a compreensão do ciberespaço, uma das

expressões dessa terceira natureza. São elas: conectividade, lógica-informacional e normativa. As dimensões da conectividade e normativa equivalem respectivamente ao conjunto de infraestruturas e aparatos técnicos (como os cabos submarinos de fibra ótica, parques de servidores, satélites ou nossos dispositivos de trocas de dados) que constituem e que vão regular o ciberespaço (sejam agentes governamentais, entidades privadas ou sem fins-lucrativos).

No caso específico da dimensão lógica-informacional, principal dimensão de interesse da pesquisa, a autora analisa as implicações socioespaciais da difusão dos softwares e sua integração a sistemas e objetos de naturezas distintas, com incalculáveis potenciais de aplicação decorrentes de uma hibridização entre as arquiteturas de protocolos e o espaço técnico (científico e informacional). Isso representa um processo de virtualização dos espaços.

A autora faz a distinção entre as noções de espaços codificados e espaços/código, propostos por Dodge *et al.* (2009), verificando a imprescindibilidade da mediação de softwares para funções e práticas espaciais. Logo, os espaços codificados são aqueles em que foram incorporadas aplicações lógicas para emitir determinada resposta de acordo com a entrada de dados; no entanto, isso não interfere diretamente no seu funcionamento. Um excelente exemplo para nossa pesquisa são os serviços de monitoramento e geolocalização do transporte coletivo em tempo real, cuja operação não está atrelada ao funcionamento do serviço, ou seja, o mal funcionamento ou inoperância dos códigos não irá interferir nas linhas em circulação.

Já os espaços/códigos são aqueles cuja essência depende de funções determinadas pelas arquiteturas de protocolos, ainda que se manifestem e apresentem implicações espaciais, como a circulação de cripto moedas ou ativos das bolsas de valores contemporâneas. Outro exemplo são os aplicativos de transporte, cuja operação depende tanto da conexão com *internet*, dos aparatos técnicos e equipamentos, assim como adequação em um regime normativo em vigor, mas seu bom funcionamento pode ser comprometido e o serviço pode ficar completamente inoperante em caso de falha do *software*, ou mesmo problemas com servidores e ausência de conexão.

É destacado pela autora que tais distinções tendem a diminuir com a expressiva incorporação e dependência total das aplicações na estrutura de funcionamento e gestão de atividades. Exemplificando:

Os trens subterrâneos que operam no Brasil, chamados de Metrô, não possuem mais operadores humanos para os veículos. Hoje, toda sua dinâmica é programada por códigos que regulam sua velocidade, assim como a sincronia e distância entre os vagões. Na medida em que a ausência do software implicar na suspensão ou comprometimento do funcionamento do serviço, o transporte subterrâneo terá se tornado um espaço/código (ISRAEL, 2019, p. 117).

A pandemia causada pela *Covid-19* acelerou a incorporação das TICs nas cidades, especialmente pela demanda de tecnologias na mediação de atividades diárias como trabalho, educação, consultas e comércio eletrônico, além dos deslocamentos. Isso significa a introdução dos algoritmos por meio de dispositivos e *softwares* que, na atualidade, mediam um conjunto de relações sociais incidiram sobre nossas práticas espaciais.

Entre as consequências, enquanto Montenegro (2023) destaca um significativo aumento do poder e influência de grandes corporações detentoras dos principais aplicativos de comércio eletrônico e intermediação de serviços, Rossi (2022) aponta o aumento na conscientização sobre a importância da conectividade para disseminação de informações de interesse coletivo, e na adoção de medidas para gestão urbana.

Picon (2017) enfatiza que as cidades têm incorporado aparatos sociotécnicos para o controle dos eventos em todas as escalas da infraestrutura urbana, distinguindo-se das antecessoras, organizadas a partir do domínio dos fluxos. A concentração de dados por parte dessas plataformas gera preocupações significativas relacionadas à privacidade e à segurança dos usuários, assim como esse poder de controle e influência sobre as vidas das pessoas levanta questões éticas.

De acordo com Srnicek (2017), está havendo uma transição no regime de acumulação, marcado para além das inovações tecnológicas, pelas inovações organizacionais e novas estratégias de espoliação. Para o autor, este é um novo estágio do capitalismo, a que se refere como “capitalismo de plataforma”, onde a

exploração econômica de dados de usuários estaria se tornando um novo modelo hegemônico de acumulação. *Big techs* como *Google*, *Apple*, *Microsoft* e *Meta* lideram a configuração dos grandes bancos de armazenamento de dados (*Big Data*), cujas aplicações estão voltadas a todo e qualquer interesse, desde publicidade direcionada até o planejamento de estratégias para atuação em corridas eleitorais.

Uma das consequências, como Duarte (2023) explica, é que os agentes capitalistas têm incorporado ferramentas tecnológicas através das arquiteturas de protocolos em novos modelos de extração de mais-valia, na mesma medida em que buscam moldar o ambiente regulatório ao seu favor, pressionando autoridades por incentivos variados e flexibilização jurídica.

Montenegro (2023) sintetiza alguns dos principais impactos socioespaciais nesse processo de incorporação sociotecnológica, que segundo a autora, se constituem em novas formas de reprodução da pobreza urbana. O impacto das plataformas digitais nos padrões de consumo é evidente, facilitando o acesso rápido e conveniente a produtos e serviços. Contudo, essa transformação não ocorre de maneira uniforme, pois ela reconfigura o espaço urbano de forma desigual. As desigualdades socioespaciais são exacerbadas, com áreas urbanas beneficiadas pelo acesso ampliado a serviços, enquanto outras enfrentam a segregação socioespacial.

A ascensão do capitalismo de plataforma contribui para a reprodução da pobreza urbana de maneiras específicas. O trabalho precarizado por meio de aplicativos, principalmente para motoristas e entregadores, é uma manifestação dessa realidade, onde esses trabalhadores são submetidos a condições laborais instáveis, sem vínculos empregatícios sólidos e remuneração incerta, tendo ainda que arcar com os custos operacionais relacionados à atividade.

Um formato bastante empregado também é o trabalho remoto, especialmente nos setores relacionados às TICs ou em empresas multinacionais e instituições governamentais, frequentemente caracterizado por contratos de curto prazo, destinados a atividades específicas ou à conclusão de um produto/projeto

A expropriação dos ganhos pelos circuitos superiores da economia é outra faceta preocupante desse processo, com grandes corporações controlando a

remuneração dos trabalhadores e cobrando taxas sobre os serviços prestados, implicando em uma desestruturação de setores econômicos tradicionais. Essas transformações não apenas delineiam uma nova face da pobreza urbana, mas também ressaltam a importância de abordagens e estratégias de intervenção adaptadas a contextos locais<sup>25</sup> (MONTENEGRO, 2023).

Conforme destacado por Tozi (2023), as plataformas digitais de transporte e entrega desempenham papel central no processo de digitalização do espaço no Brasil, ao mesmo tempo em que contribuem ativamente para a geração de novas disparidades socioespaciais. Segundo o autor, apesar de se autodenominarem "disruptivas", essas plataformas revelam uma inclinação conservadora ao excluir áreas consideradas indesejadas. Em termos práticos, isso implica na priorização das regiões com alta demanda (zonas luminosas) a áreas que já enfrentam dificuldades de acesso (zonas opacas), sejam os municípios periféricos em uma aglomeração urbana, ou áreas segregadas das cidades, desde habitações de interesse social, ocupações e comunidades caracterizados pelo baixo poder econômico.

Dessa forma, as plataformas digitais impactam significativamente a mobilidade urbana no Brasil, introduzindo novas camadas de desigualdades a partir da dimensão informacional que vai se somar àquelas já existentes na estrutura socioespacial do país. O resultado é um cenário onde a promessa de inovação e eficiência das plataformas coexiste com a ampliação das desigualdades (TOZI, 2023).

É imperativo considerarmos os impactos sociais dessas transformações e sua dualidade, promovendo facilidades e oportunidades na medida em que explora o capital humano, direta e indiretamente. Além disso, o avanço das TICs não se restringe exclusivamente aos grandes centros urbanos, mas permeia todas as esferas sociais, impactando a dinâmica das cidades de maneira complexa. A expansão do número de empresas caracterizadas por modelos de negócios baseados no capitalismo de plataforma, reconfiguraram significativamente as relações entre consumo, mobilidade e trabalho, inserindo novas relações no cotidiano dos cidadãos e na forma como as cidades são vivenciadas, assim como novos formatos de

---

<sup>25</sup> Adiante iremos apontar algumas estratégias que vêm sendo bem-sucedidas pelo Brasil.

reprodução das desigualdades e controle da vida (MONTENEGRO, 2023; BORDIGNON, 2020; SRNICEK, 2017; HAN, 2016).

O surgimento da empresa *Uber* é um exemplo emblemático de como uma tecnologia pode provocar uma ruptura em um mercado consolidado. A rápida popularização da *startup* resultou da oferta de um serviço de transporte mais atrativo aos cidadãos, em comparação com as empresas de táxis tradicionais, com maior praticidade e preços significativamente mais baixos, serviço de localização em tempo real, além de possibilitar o contato instantâneo entre motorista e passageiro para acertar qualquer detalhe.

Apesar da rápida aceitação pela sociedade, os profissionais que aderiram à plataforma *Uber* enfrentaram retaliações por parte dos taxistas que, inicialmente, reagiram com violência, atacando os novos motoristas. Essa foi uma reação global, que evidenciou a urgência e importância da regulamentação do serviço a fim de garantir equidade no mercado de transportes, evitando práticas concorrenciais desleais e assegurando uma taxa adequada, além de determinar diretrizes para segurança dos usuários, entre verificação de identidade e antecedentes criminais (SENADO FEDERAL, 2018; GLOBO, 2015).

Contudo, a opção por deslocamentos através dos aplicativos, utilizando veículos particulares, contribui para o adensamento e congestionamento do tráfego urbano e no aumento da emissão de poluentes nas cidades, ressaltando uma das contradições principais da pesquisa, no sentido oposto ao objetivo de desenvolvimento sustentável 11 (ODS 11), que preconiza investimentos no setor de transporte coletivo, visando torná-lo acessível, seguro e eficiente, contribuindo para a melhoria da qualidade do ar nas áreas urbanas (NAÇÕES UNIDAS, 2023).

José [nome fictício] é motorista de aplicativos desde 2019, e colaborou com a pesquisa concedendo uma entrevista. Seu relato demonstra contradições, vantagens e desvantagens de um regime de trabalho flexível:

*“Eu comecei a trabalhar quando eu ainda estava na faculdade e precisava conciliar melhor minhas atividades, entre fazer uma renda e estudar. Então eu comecei a partir daí porque o Uber era uma oportunidade que eu tinha de ingressar em algum meio de*

*trabalho, alguma fonte de renda, mesmo que não tivesse carteira assinada e tudo, eu ainda preferia, para eu poder ter um dinheiro e conciliar com meus horários de estudo. Então, eu poderia a trabalhar a quantidade de tempo que eu quisesse, poderia ganhar um dinheiro, mesmo estudando, dedicava o tempo que eu queria”.*

Ademais, quando consultado se exerce outra atividade ele respondeu:

*“Hoje eu comecei a dar aulas, tem sido mais favorável, infelizmente desde sempre eu já via dessa forma, que era só um complemento de renda. Mas por conta dos gastos tem ficado inviável e não chega ao nível de renda que eu almejo. Por isso comecei a focar mais em dar aulas, que tem sido economicamente melhor”.*

Luciano [nome fictício] de 51 anos, trabalha como técnico de laboratório, mas iniciou suas atividades como motorista de aplicativos em 2021 durante a pandemia causada pela Covid-19. Ele afirma que o que motivou a atividade foi a tentativa de gerar renda extra:

*“Fiz porque, embora estivesse empregado, queria tentar obter renda extra”*

Fonseca (2024) realizou uma pesquisa etnográfica onde atuou como motorista de aplicativos na empresa Uber por um período de quatro meses em Salvador - BA. Diferente das abordagens aqui empregadas, o autor segue na linha da fenomenologia trazendo como objeto principal as relações de trabalho entre motoristas e a plataforma, além das impressões e experiências particulares que decorreram no período em que trabalhou na plataforma.

A pesquisa apresentou um conjunto de aspectos tentando demarcar a subordinação dos motoristas as condições de trabalho impostas pela plataforma, como por exemplo o sistema de avaliação e as punições com bloqueios temporários e/ou permanentes utilizados pelas empresas, além da falta de canais de comunicação para mediação de conflitos e defesa adequada de usuários (motoristas ou passageiros).

Como explicou Fonseca (2024) os trabalhadores nesse regime são encantados pela falsa percepção de ser o próprio chefe e fazer o próprio horário, seus ganhos virão imediatamente dependendo de seu esforço, o discurso meritocrata baseado na razão neoliberal. Contudo, uma pesquisa do IBGE (2023) revelou que na verdade os

trabalhadores de *e-hailing*, entre motoristas e motoboys, recebem em média valores mais baixos por hora trabalhada e trabalham mais dias na semana que aqueles que trabalham fora das plataformas.

Essa contradição ressalta como o mercado incide sobre nossas práticas espaciais a partir de problemáticas socialmente colocadas e as lacunas que aparecem na ausência de ação do poder público. Inobstante, sua incorporação acaba exercendo um valor simbólico no imaginário dos cidadãos, a partir da expansão das opções e oportunidades de se locomover, até mesmo de trabalhar, mas sobretudo o poder de escolher como se deslocar. Os aplicativos de transporte não são o único exemplo, isso inclui outras opções de consumo a partir da difusão da internet, dos *smartphones* e o hábito de adquirir mercadorias através de *e-commerces*, o poder de escolher onde comprar.

Em outra perspectiva, a fim que as inovações tecnológicas não perpetuem as desigualdades e práticas trabalhistas exploratórias, é crucial buscarmos alternativas anti-hegemônicas se apropriando dessas ferramentas de maneira transformadora pois, é possível imaginar e implementar plataformas de transporte que operem sob princípios de cooperativismo, onde os motoristas tenham maior controle e participação nos processos decisórios e nos lucros. Ou mesmo, uma modalidade semelhante operando veículos para transporte coletivo de massas, como vans e ônibus em horários específicos. Políticas públicas que regulem boas práticas podem consolidar um sistema mais justo e inclusivo.

Vejamos a Liga Coop, uma proposta de múltiplas cooperativas nacionais de motoristas de aplicativos que vem desenvolvendo seu próprio *software* para competir com gigantes do setor, buscando demonstrar de que é possível reverter a lógica neoliberal predominante e que a tecnologia pode e deve ser utilizada como ferramenta de emancipação promovendo melhores condições de trabalho e remuneração (LUCINDO, 2023; CUT, 2023).

Em Minas Gerais, a cidade de Santa Rita do Sapucaí é considerada um polo de formação tecnológica e de inovações, com mais de 60% do PIB oriundo de empresas e incubadoras ligadas a pesquisa e desenvolvimento tecnológico. Não atoa a cidade

ficou conhecida por contar com sete aplicativos locais que atuam nas imediações para transporte de passageiros e encomendas, todos eles de iniciativa popular. Ainda em Minas Gerais, na cidade de Ituiutaba, o aplicativo de transporte *Juice* tem sido a opção dos cidadãos para se deslocar (O GLOBO, 2024).

Reconhecer o espaço como produto, intermediário e produtor das relações e estruturas sociais implicam considerar a coexistência de diferentes níveis de densidade tecnológica em um mesmo território com variadas representações socioespaciais. Assim, a relevância do planejamento e gestão territorial reside na compreensão e organização das dinâmicas espaciais, levando em consideração as distintas relações e estruturas sociais que o constituem.

Essa abordagem possibilita a construção de processos mais eficientes e sustentáveis de uso e ocupação do espaço, promovendo a melhoria da qualidade de vida dos residentes (LEMOS *et al.*, 2019). No entanto, a inserção das tecnologias em uma dada realidade e a codificação dos espaços acontecem apesar do planejamento regional e territorial, não necessariamente envolvendo os cidadãos. Como percebemos ao longo do texto. Apesar dos esforços para compreender e organizar as dinâmicas socioespaciais, as ferramentas sociotecnológicas aparecem superando fronteiras, transformando os espaços e criando contradições no cotidiano das pessoas.



# **CAPÍTULO II**

## **PROCEDIMIENTOS METODOLÓGICOS**

Neste capítulo iremos explorar os procedimentos e técnicas que foram empregadas no desenvolvimento da pesquisa. Nesse sentido, é pertinente iniciarmos o debate buscando legitimar, através da reflexão crítica, como determinadas estratégias são capazes de explicar uma parcela da realidade, qual tomamos como nosso objeto de estudo<sup>26</sup>. Construimos um raciocínio evidenciando as relações entre objetivos e procedimentos metodológicos, objeto e pesquisador, para verificar nossas hipóteses, buscando respaldo na filosofia da ciência, entre as teorias sobre método científico e algumas chaves teóricas consideradas relevantes.

O método científico muitas vezes se confunde com o que são as metodologias empregadas em uma pesquisa. Todavia, sua distinção foi bem apresentada por Sposito (2004), enaltecendo seu valor paradigmático, concebido enquanto a categoria máxima que diferencia as representações da realidade, distinguindo o que é um conhecimento ou produto próprio do pensamento científico, e aquilo que é fruto do senso comum, do pensamento teológico ou filosófico.

Se uma situação ou problema torna-se alvo de investigação, questões centrais vão movimentar técnicas e procedimentos, buscando demonstrar conceitos que expliquem determinados fenômenos, a partir dos resultados de múltiplas experimentações. O método científico corresponde então a maneira como o pensamento é operado nesse processo (SPOSITO, 2004).

Sposito (2004) categorizou os métodos científicos a partir de suas correntes filosóficas e postura metodológica, caracterizadas especialmente por relações diferenciadas entre sujeito e objeto. São eles os métodos: hipotético-dedutivo, dialético e fenomenológico.

Descartes (2010 [1596-1650]), que é reconhecido como um dos precursores do método científico, preconizou a busca de uma verdade objetiva através da dúvida, da observação metódica e análise racional, enfatizando a clareza e a distinção das ideias

---

<sup>26</sup> Ambos Santos (2020) e Turra Neto (2012) destacaram a escassez de reflexões teóricas e críticas relacionadas ao emprego e à adequada utilização de instrumentos e metodologias diversas na pesquisa em geografia. Os autores apontam que, frequentemente, essas ferramentas são utilizadas sem uma articulação adequada ou discussão sobre sua eficácia, baseando-se em pressupostos ou autorreflexão simplificada sobre sua validade em relação aos objetivos da pesquisa.

como fundamentos para a investigação, além da separação entre o sujeito/pesquisador e objeto da análise.

Conforme Sposito (2004), as raízes do método hipotético dedutivo se assentam no pensamento de Descartes, mas também vão se combinar com a perspectiva de Karl Popper, que vincula à compreensão da realidade a sua materialidade e a possibilidade de comprovação dos resultados através da experiência empírica.

Hegel (1953) propôs uma visão em que a consciência é entendida como parte de um todo em constante movimento. Isso implica que a verdade não é simplesmente descoberta através da análise individual, mas emerge da interação entre diferentes perspectivas e momentos históricos. Ele argumenta que a verdade é dinâmica e contextual, assim como a realidade é processual e dialética, e enquanto método, se faz evoluindo através de contradições e sínteses sucessivas.

A dialética marxista compartilha raízes com a dialética hegeliana, mas difere em sua ênfase. Enquanto a dialética hegeliana está mais focada na evolução do pensamento e da história em termos ideais e conceituais, para Marx, a dialética era uma ferramenta para entender os conflitos de classe, a exploração econômica e o desenvolvimento histórico das relações de produção (SPOSITO, 2004; LEFEBVRE, 1983).

Parte da essência do método dialético se assenta na compreensão de que todo conhecimento acumulado é uma forma de conhecimento humano, representados por categorias utilizando símbolos que são produtos sociais, para explicar através de correntes distintas uma realidade. Como exercício podemos pensar de maneira elementar o espaço, conceito fundamental da geografia. O espaço existe enquanto substrato superficial material, mas a possibilidade de defini-lo e traçar qualquer compreensão a seu respeito, embora apresente inúmeros arranjos, ocorrerá sempre em uma perspectiva ontológica pois, no caso do pensamento científico por exemplo, o pesquisador precisa determinar critérios que validem sua explicação a respeito do objeto. Essa característica marca uma relação de

proximidade e intersecções entre sujeito/pesquisador e objeto de análise, que constituem o método dialético (SPOSITO, 2004; LEFEBVRE, 1983).

Já fenomenologia é o método científico em que o sujeito/pesquisador se destaca em relação ao objeto. Trata-se de uma abordagem que busca compreender a essência dos fenômenos tal como são vivenciados e percebidos pelos participantes de um grupo. Suas técnicas se concentram na compreensão direta e imediata das experiências vividas pelos participantes, buscando descrever e interpretar os fenômenos em sua essência. Ele enfatiza a suspensão de preconceitos, julgamentos e interpretações para se concentrarem exclusivamente nas experiências dos participantes como meio de alcançar uma compreensão mais profunda do objeto de estudo (SPOSITO, 2004).

Sposito (2004) argumenta a favor de uma abordagem que seja comprometida com seu contexto e ao mesmo tempo pluralista, através de múltiplos cruzamentos, combinando diferentes técnicas e abordagens metodológicas em uma postura crítica a fim de obter uma compreensão mais abrangente do objeto de estudo.

Importante destacar que o autor não está se referindo a uma pesquisa onde múltiplos métodos são empregados. O que acontece é que ainda que muitas técnicas sejam associadas à um método - por exemplo, o método hipotético-dedutivo conhecido por sua rigorosa lógica e a formulação de hipóteses testáveis, ou a dialética marcada pela ênfase nas contradições materiais/históricas e na negação da negação – suas técnicas não são exclusivas e devem ser combinadas, e o que de fato determinará o método empregado é a relação estabelecida com o objeto na análise dos resultados.

Nossa pesquisa encontra respaldo em tais considerações. Embora utilizemos muitas técnicas descritivas e estatísticas na pesquisa, comuns do método hipotético dedutivo, é a partir da dialética que analisamos os fenômenos estudados, dentro de um contexto histórico, verificando tanto as contradições como as relações de classes que atravessam nosso objeto analítico.

Ademais, a organização de materiais e procedimentos foi apoiada por várias etapas do processo de análise da dialética descendente de Marre (1991), que são:

desenvolver as dimensões práticas e definir os indicadores necessários; determinar o tipo de amostragem a ser utilizado, quantitativo ou qualitativo; conduzir experimentos ou controle dos dados e informações gerados; seleção das metodologias de codificação adequadas para análise dos dados; e por último, realizar uma revisão da literatura pertinente, materiais já produzidos sobre o mesmo objeto de estudo.

Köche (1997, p. 67) afirma que:

não existe um modelo com normas prontas, pelo simples fato de que a investigação deve-se orientar de acordo com as características do problema a ser investigado, das hipóteses formuladas, das questões conjunturais e da habilidade crítica e capacidade criativa do investigador.

Nesse processo, nossas metodologias foram definidas a partir dos objetivos específicos colocados, onde destacamos o nosso principal objeto de estudo: as relações de circulação e de apropriação do espaço urbano na cidade a partir dos aplicativos de transporte e do transporte coletivo urbano.

Para tanto, seria necessário verificar os hábitos de circulação dos cidadãos através dos modais definidos, e, portanto, nossa dimensão empírica se direcionaria diretamente a mobilidade. Entendemos, então, que através dos deslocamentos podemos verificar nossa hipótese, analisando os padrões que se configuram de acordo com as linhas dos itinerários realizados por cidadãos que residem em diferentes áreas da cidade. Olhar a fundo os deslocamentos também possibilitaria identificar as representações que são atribuídas aos espaços acessados por grupos distintos.

Definimos uma frente metodológica ampla voltada a construção de um banco de dados de informações primárias, combinando três procedimentos principais:

I - A condução de percursos sistemáticos no transporte por aplicativos. Técnica que envolveu a realização de trajetos como motorista utilizando as plataformas das empresas *Uber* e *99*, com o intuito de coletar informações com os usuários relacionadas a utilização dos espaços urbanos – a metodologia contribui para respondermos os objetivos específicos I, II, III e V;

II – Aplicação de enquetes no Terminal Urbano Central e na Praça 9 de Julho, localizadas próximas ao centro principal da cidade. As enquetes foram aplicadas a fim de estabelecer uma comparação com os dados obtidos por meio dos percursos realizados no transporte por aplicativos – a metodologia contribui para respondermos os objetivos específicos I, II, III e V;

III – Processamento de dados utilizando o *software Microsoft Excel*. Foi realizado o tratamento estatístico, preparando os dados para geoprocessamento e análises posteriores. O banco constitui nossa principal base de informações – a metodologia envolve a organização da pesquisa.

Realizamos em seguida a geocodificação dos endereços por meio do *software ArcGIS Pro*, o que nos possibilitou a elaboração de representações cartográficas, pois, como foi bem colocado por Sposito e Camacho (2022), entendemos que a cartografia temática valoriza a dimensão espacial para apreensão de fenômenos variados, e uma boa representação das informações é capaz de sintetizar os resultados da pesquisa – a metodologia contribui para respondermos os objetivos específicos II e III.

Também foram aplicadas entrevistas com motoristas de aplicativo e cidadãos de diferentes condições socioespaciais, como uma ferramenta complementar buscando endossar as análises ao relacionar com os indicadores obtidos e organizados – a metodologia contribui para respondermos o objetivo específico II, IV e V.

Adicionalmente, a pesquisa não se sustentaria sem uma compreensão mais profunda sobre o espaço urbano e as dinâmicas socioespaciais de Presidente Prudente. Por isso a pesquisa conta com uma revisão histórica sobre a formação da cidade desde sua colonização, com foco para os estabelecimentos das redes de circulação e suas centralidades – a metodologia contribui para respondermos os objetivos específicos II e IV.

Por fim, é importante destacar que todos os procedimentos e informações foram tratados em conformidade com a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais

(LGPD) de 2018<sup>27</sup>. Nossas análises e tomadas de decisão são embasadas em revisões bibliográficas, documentais e estatísticas, demonstrando nosso compromisso em validar os resultados obtidos.

## **PERCURSOS NOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE**

Durante os meses de maio e junho de 2022, nos dedicamos intensamente à coleta de dados através das plataformas das empresas *Uber* e *99*. Utilizamos uma metodologia de percursos, adaptada aos interesses da pesquisa. Embora isso tenha representado um desafio significativo, a execução dessa abordagem possibilitou que alcançarmos os objetivos propostos.

Ao longo de um período de seis semanas o pesquisador assumiu o papel de motorista nas plataformas de aplicativos mencionadas, permitindo assim a coleta de dados diretamente com os passageiros. O cronograma estabelecido orientou o procedimento para coletar informações em uma variedade de horários e dias da semana, conforme detalhado na tabela 2.

Além disso, foi feito o registro das condições meteorológicas diárias, uma vez que as precipitações poderiam influenciar nos padrões habituais de deslocamento dos habitantes da cidade, especialmente entre os usuários de motocicletas (correspondente a 20% da frota de veículos do município), e entre os usuários do transporte coletivo urbano, que atende cerca de 70 mil usuários por dia<sup>28</sup>. Nota-se que durante a realização do procedimento, não houve registros de precipitação, e a temperatura média foi de 20°C.

---

<sup>27</sup> Lei nº 13.709 de 2018, disponível em: < [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2018/lei/l13709.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13709.htm)>.

<sup>28</sup> Dado cedido pela Secretaria de Mobilidade Urbana e Cooperação em Segurança Pública de Presidente Prudente – SEMOB (Outubro/2023).

**Tabela 2: Calendário da coleta de dados em aplicativos em Presidente Prudente**

| Maio - 2022 |      |      |      |      |      |      |      |
|-------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Período     | Seg. | Ter. | Qua. | Qui. | Sex. | Sáb. | Dom. |
|             | 02   | 03   | 04   | 05   | 06   | 07   | 08   |
| 18h - 00h   | 09   | 10   | 11   | 12   | 13   | 14   | 15   |
| 12h - 18h   | 16   | 17   | 18   | 19   | 20   | 21   | 22   |
| 06h - 12h   | 23   | 24   | 25   | 26   | 27   | 28   | 29   |
| 18h - 00h   | 30   | 31   |      |      |      |      |      |

|           | Seg. | Ter. | Qua. | Qui. | Sex. | Sáb. | Dom. |
|-----------|------|------|------|------|------|------|------|
| 18h - 00h |      |      | 01   | 02   | 03   | 04   | 05   |
| 12h - 18h | 06   | 07   | 08   | 09   | 10   | 11   | 12   |
| 06h - 12h | 13   | 14   | 15   | 16   | 17   | 18   | 19   |

Legenda:



99



Uber

Fonte: elaborado pelo autor, 2023.

Os percursos são um valioso instrumento metodológico nas pesquisas urbanas e podem ser empregados para interesses diversificados. Tanto Redón *et al.* (2022) como Silva Júnior e Rutkovisk (2011) argumentam sobre seu potencial para obtenção de informações que qualifiquem os espaços da cidade. Embora a natureza da metodologia muitas vezes se associe a pesquisas qualitativas, nossa abordagem seguiu por um caminho distinto, com interesse na análise quantitativa. Desse modo, o volume de dados seria relevante para observarmos padrões diversificados de deslocamentos e suas finalidades.

No desenvolvimento da metodologia foi fundamental estabelecermos certos hábitos que contribuíssem para a qualidade do estudo. Isso envolveu a comunicação clara aos usuários sobre a natureza e objetivo do procedimento que estava sendo executado. Nesse caso em particular, consistiam na compreensão das dinâmicas de deslocamentos e de utilização dos espaços urbanos em diferentes momentos, por cidadãos de bairros diversos da cidade. Nesse sentido, durante a interação com os passageiros, tomamos o cuidado de apresentar a proposta de forma concisa, para em seguida, solicitar as informações pertinentes para o estudo, evidenciadas na tabela 3.

Dados como horários de embarque e desembarque, endereços, tempo de deslocamento e distância percorrida durante os trajetos estavam disponíveis nos *softwares* utilizados. Detalhes como faixa etária, gênero e propósito do deslocamento, juntamente com observações adicionais, foram fornecidos diretamente pelos passageiros. Já informações relacionadas as condições meteorológicas, número de passageiros ou paradas foram registradas pelo pesquisador.

**Tabela 3: Informações coletadas por meio do software, passageiro ou pesquisador**

| Software                | Passageiro                 | Pesquisador           |
|-------------------------|----------------------------|-----------------------|
| Horários                | Faixa etária               | Condição temporal     |
| Endereço de embarque    | Gênero                     | Número de passageiros |
| Endereço de desembarque | Finalidade do deslocamento | Paradas               |
| Tempo                   | Observações                |                       |
| Distância               |                            |                       |

**Fonte:** elaborado pelo autor.

A operação das plataformas para motoristas é semelhante quando comparamos as interfaces dos aplicativos *Uber* e *99*. Essa semelhança se desenrola da seguinte maneira: ao acessar a página inicial do aplicativo, um mapa local é exibido, guiado pelo Sistema de Posicionamento Global (GPS) do *smartphone*. Os mapas nas aplicações destacam as áreas de maior demanda na cidade em que está operando.

As empresas procuram encaminhar corridas próximas, dentro de uma distância de até 2,9 km até o embarque, mas não restringe o envio somente às proximidades quando não há solicitações de corrida na região em que o motorista se encontra. Quando uma solicitação é recebida pelo motorista, ele dispõe de até 15 segundos para avaliá-la antes de decidir aceitar ou recusar. A solicitação contém informações como o valor a ser ganho, a distância até o local de embarque e a extensão do trajeto.

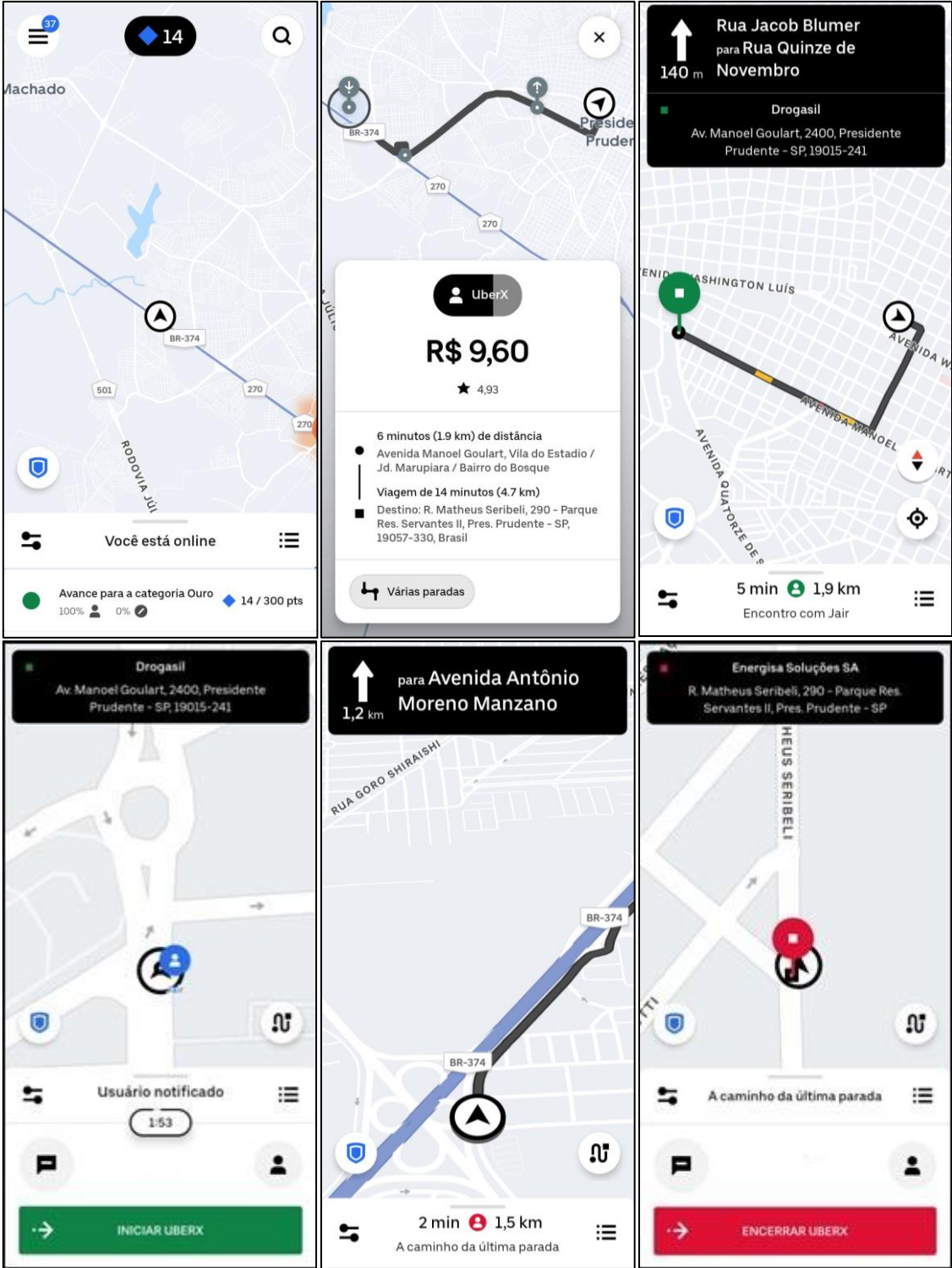
Uma vez que o motorista aceita a corrida, o mapa exibe o itinerário até o passageiro. Após confirmar a chegada ao ponto de embarque, o motorista pode iniciar a corrida assim que o passageiro entra no veículo. O mapa da plataforma, nesse momento, irá orientar o caminho até o destino. Finalmente, quando a corrida é concluída, o pagamento é efetuado de acordo com as opções disponíveis (pagamento no aplicativo por cartão ou em dinheiro com o motorista).

Os passageiros que colaboraram nessa fase da pesquisa responderam às perguntas sem oferecer qualquer resistência. Pelo contrário, eles mostraram interesse significativo no estudo e compartilharam suas queixas em relação ao sistema de transporte coletivo urbano, alguns elogios e problemáticas que se deparam quando o assunto é acessibilidade.

As informações coletadas foram organizadas ao longo dos meses seguintes em planilhas, visando a análise estatística e o geoprocessamento dos dados. Esse processo culminou na criação de infográficos e cartogramas. Ao todo, foram registrados 566 trajetos, dos quais 297 foram realizados com o serviço *99 Pop* e 269 foram realizados via *Uber* (dados disponíveis no apêndice 1). As ilustrações

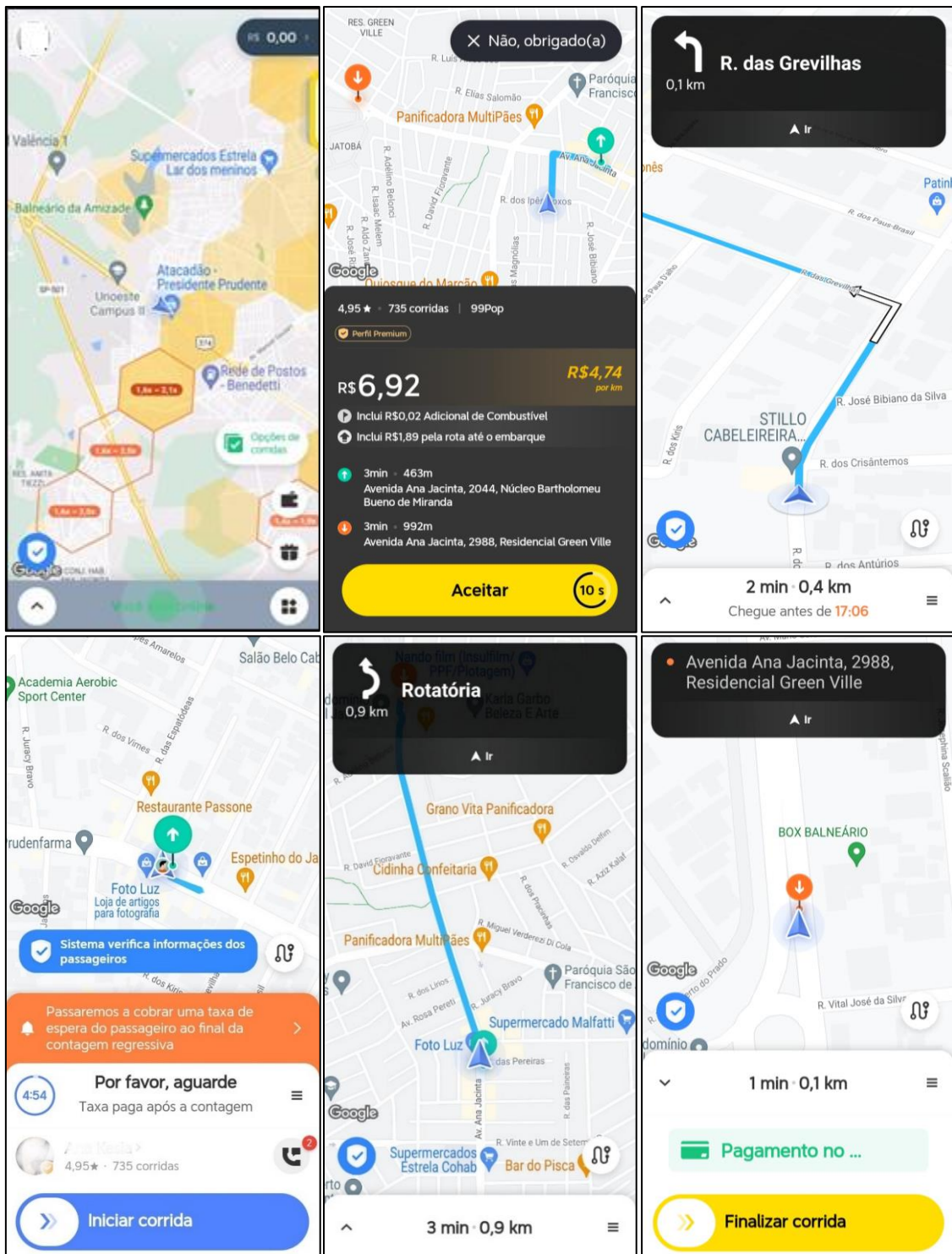
apresentadas nas figuras 40 e 41 consistem em capturas de tela dos aplicativos para motoristas em operação, conforme previamente descrito.

Figura 40: Capturas de tela do software *Uber Driver* em Presidente Prudente - SP



Fonte: organizado pelo autor, 2022.

Figura 41: Capturas de tela do software 99 em Presidente Prudente - SP



Fonte: organizado pelo autor, 2022.

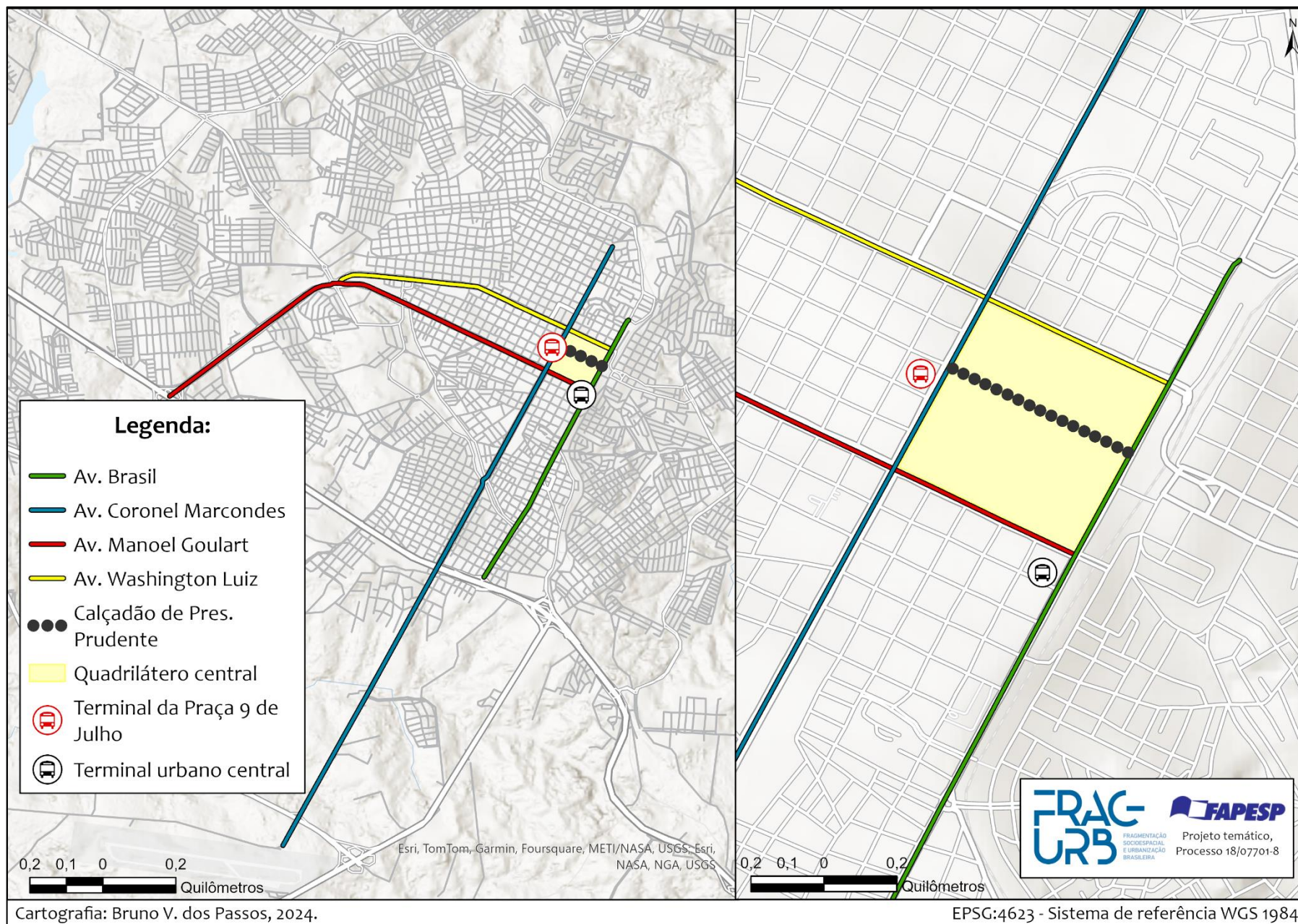
## ENQUETES APLICADAS NO TRANSPORTE COLETIVO

As aplicações das enquetes aconteceram em dois momentos e contaram com técnicas distintas. Os terminais selecionados para a aplicação foram determinados a partir do número de linhas convergentes entre os itinerários dispostos pela empresa concessionária. Assim, nos dias 24 e 25 de março de 2023, foram aplicadas enquetes no Terminal Urbano Central, localizado entre a Avenida Brasil e a Rua Dr. José Foz. Nos dias 15 e 16 de dezembro de 2023, as enquetes foram aplicadas na Praça 9 de Julho, situada na Av. Coronel José Soares Marcondes, em frente ao calçadão da cidade. Ambas as localizações estão indicadas no mapa da figura 42.

Já a tabela 3 lista as questões formuladas para a enquete, com perguntas simples e diretas para alcançar os usuários de forma eficiente, uma vez que muitos passageiros estão com pressa ao desembarcar. Assim como nos aplicativos de transporte, incluímos uma breve explicação dos objetivos do procedimento, aguardando o consentimento dos participantes; neste caso, o objetivo era conhecer o perfil dos usuários do transporte coletivo, principais finalidades de seus deslocamentos e as áreas da cidade que mais dependem do serviço, para uma comparação posterior com os indicadores coletados através dos percursos nos aplicativos de transporte.

Após a experiência da primeira aplicação no terminal urbano, onde utilizamos a versão impressa do formulário e realizamos transcrição posterior das informações coletadas, as aplicações na Praça 9 de Julho foram realizadas com um formulário eletrônico. Isso possibilitou maior precisão e praticidade na coleta das informações, além de uma organização mais eficiente dos materiais. As respostas eram registradas através da ferramenta *Google Forms* por meio dos *smartphones* dos pesquisadores.

Figura 42: Local de aplicação das enquetes nos terminais urbanos de Presidente Prudente (2023)



Fonte: elaborado pelo autor, 2024.

As enquetes foram aplicadas em horário comercial em uma sexta-feira (07h00 – 18h00) e um sábado (08h00 – 12h00) em cada um dos terminais, alcançando um total de 645 usuários do transporte coletivo, dentre os quais obtivemos 354 respostas no Terminal Urbano Central e 291 respostas na Praça 9 de Julho. Os dados obtidos e organizados no procedimento encontram-se disponíveis no apêndice 2.

**Tabela 4: Formulário da enquete aplicada no Terminal Urbano Central e na Catedral São Sebastião de Presidente Prudente – SP**

| Idade | Sexo | Faixa de renda | Está Indo ou Vindo | Bairro | Destino | Número de veículos | Tempo | Finalidade | Satisfeito com o serviço? | Observações |
|-------|------|----------------|--------------------|--------|---------|--------------------|-------|------------|---------------------------|-------------|
|       |      |                |                    |        |         |                    |       |            |                           |             |

Fonte: Projeto temático: FragUrb, 2022.

## ENTREVISTAS

Marangoni (2005), Santos (2020) e Góes et al. (2022) defendem a potencialidade da realização de entrevistas enquanto uma das mais (se não a mais) relevante abordagem metodológica para de coletar informações qualitativas. Em Góes et al. (2022, p. 72):

[...] as entrevistas são constituídas por relações interpessoais e intersubjetivas estabelecidas entre entrevistador e entrevistado, na qual se busca produzir conhecimento acerca das vivências e representações dos entrevistados, como representativos de grupos ou subgrupos sociais.

Nesse sentido propomos a coleta de depoimentos relacionados às condições de mobilidade e acessibilidade dos residentes de diferentes regiões da cidade, bem como experiências compartilhadas por um motorista de aplicativos, utilizando roteiros pré-definidos, detalhados nas tabelas 5 e 6.

A seleção de perfis para aplicação das entrevistas exigiu cuidado, para tanto, elas foram definidas estrategicamente após uma primeira análise dos coletados por

meio dos percursos no transporte por aplicativos, e nas enquetes aplicadas no terminal urbano central. Os colaboradores foram definidos através de contatos estabelecidos entre conhecidos, que indicaram pessoas cujas experiências e vivências seriam relevantes para o estudo.

No dia 7 de agosto de 2023, realizamos a primeira entrevista com um morador da cidade. Nosso entrevistado foi um estudante de 31 anos que, recentemente, mudou de endereço em busca de maior conveniência em sua mobilidade diária. Ele buscou residir mais próximo dos locais que frequenta, com o objetivo de reduzir sua dependência de aplicativos de transporte ou do transporte público coletivo. A aplicação desta entrevista contribuiu para aprimorar o roteiro original, resultando em uma versão mais eficaz mediante os interesses da pesquisa.

**Tabela 5: Roteiro de entrevista com cidadãos atualizado**

| Entrevistas com cidadãos                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nome;<br>Endereço (há quanto tempo reside, onde morou antes);<br>Ocupação e faixa de renda (se não for um problema informar);<br>Como é sua rotina diária e quais deslocamentos ela envolve (tentar descobrir a finalidade)?<br>Quais os principais modais que utiliza e o que leva a escolhê-los?<br>Sente que tem facilidade em se deslocar pela cidade?<br>Você diria que a infraestrutura da cidade tem favorecido modais coletivos e não motorizados?<br>Possui veículo particular? Qual importância para sua rotina?<br>Costuma utilizar aplicativos de transporte como Uber ou 99? Com qual frequência?<br>Qual sua avaliação a respeito do transporte por aplicativos?<br>O que acha que poderia melhorar quando falamos de mobilidade em Presidente Prudente? |

Fonte: elaborado pelo autor, 2023.

**Tabela 6: Roteiro de entrevista com agentes bem-informados**

| Entrevistas com agentes bem-informados                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nome;<br>Endereço;<br>Exerce outra atividade?<br>Faixa de renda (se não for um problema informar)<br>Com quais aplicativos costuma trabalhar?<br>Desde quando trabalha como motorista de aplicativo?<br>O que levou a seguir essa ocupação?<br>Existem espaços da cidade em que você prefere não trabalhar? Justifique;<br>Percebe a preferência dos aplicativos de transporte em alguma região da cidade? |

A infraestrutura de mobilidade (vias, pavimentação, etc.) favorece o exercício da atividade?  
 Pensa em deixar essa ocupação?  
 O que acha que poderia melhorar quando falamos de mobilidade em Presidente Prudente?

**Fonte:** elaborado pelo autor, 2023.

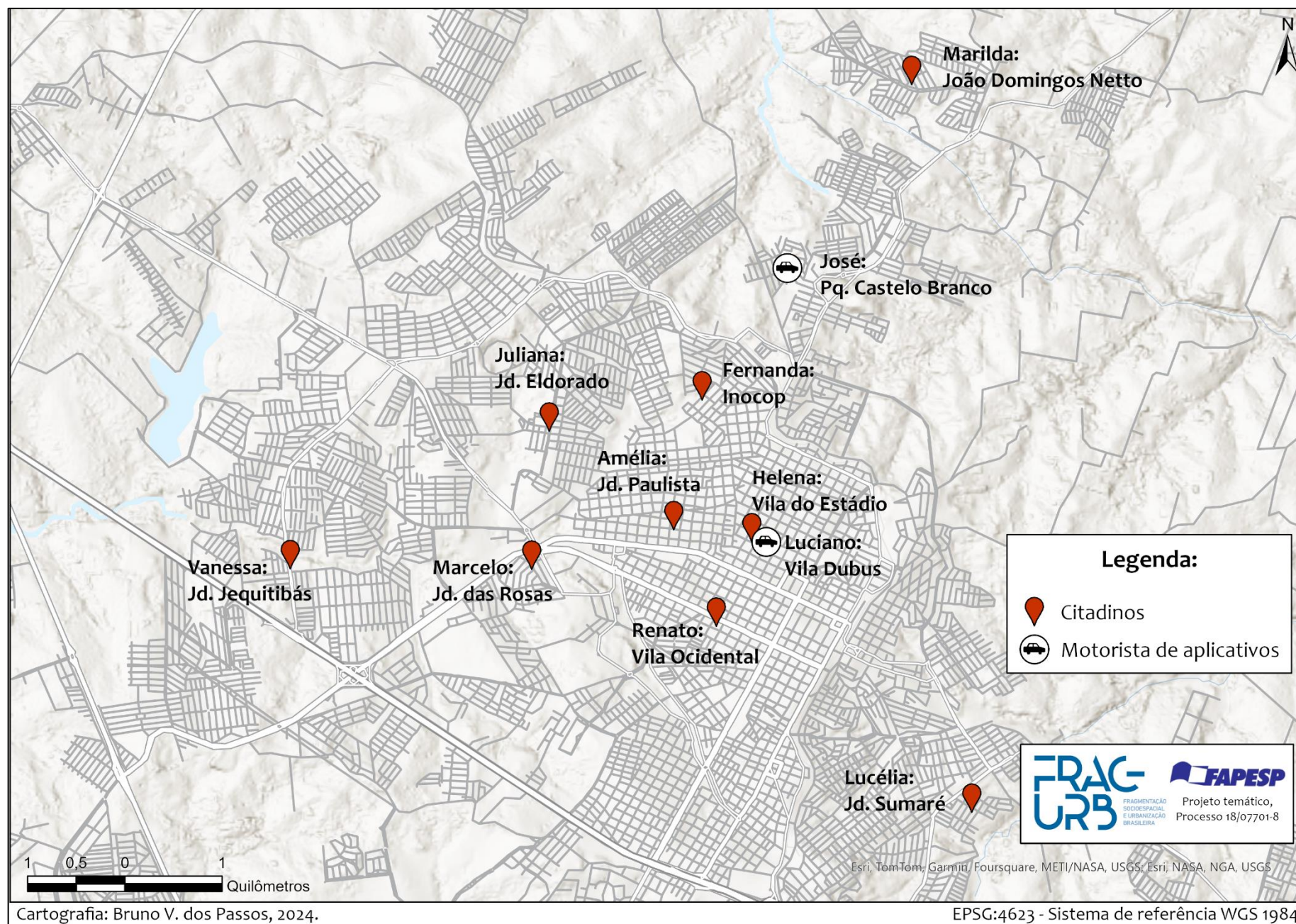
Enquanto algumas entrevistas foram executadas utilizando o *software Google Meet*, outras foram conduzidas presencialmente, utilizando um gravador para registrar as conversas diretamente com os colaboradores. A tabela indica o perfil dos entrevistados, atribui um nome fantasia pelo qual iremos nos referir, bairro em que reside, data em que as entrevistas foram realizadas e instrumento para sua execução. Já o mapa da figura 43 situa a localização dos bairros em que residem os colaboradores.

**Tabela 6: Quadro de entrevistas realizadas com colaboradores**

| Perfil                                    | Nome fictício | Bairro             | Data       | Instrumento |
|-------------------------------------------|---------------|--------------------|------------|-------------|
| Motorista de aplicativo - 24 anos         | José          | Castelo Branco     | 14/11/23   | Google Meet |
| Motorista de aplicativo - 51 anos         | Luciano       | Vila Dubus         | 23/06/2024 | MS Word     |
| Estudante - 31 anos                       | Marcelo       | Jd. das Rosas      | 07/08/23   | Google Meet |
| Estudante - 25 anos                       | Renato        | Vila Ocidental     | 18/10/23   | Gravador    |
| Estuda e trabalha - 32 anos               | Helena        | Vila do Estádio    | 18/10/23   | Gravador    |
| Aposentada - 64 anos                      | Marilda       | João Domingos Neto | 17/11/23   | Gravador    |
| Trabalha no comércio - 57 anos            | Vanessa       | Jd. Jequitibás     | 17/12/23   | Gravador    |
| Trabalha no centro - 63 anos              | Lucélia       | Jd. Sumaré         | 18/12/23   | Gravador    |
| Trabalha no comércio - 47 anos            | Fernanda      | Inocop             | 18/12/23   | Gravador    |
| Trabalha na Rod. Raposo Tavares - 64 anos | Amélia        | Jd. Paulista       | 18/12/23   | Gravador    |
| Trabalha na periferia - 31 anos           | Juliana       | Jd. Eldorado       | 18/02/24   | Google Meet |

**Fonte:** elaborado pelo autor, 2024.

Figura 43: Mapa dos bairros de residência dos colaboradores que participaram das entrevistas



Fonte: elaborado pelo autor, 2024.



# **CAPÍTULO III**

## **RESULTADOS E DISCUSSÕES**

## PRINCIPAIS USUÁRIOS DOS TRANSPORTES POR APLICATIVOS E DO TRANSPORTE COLETIVO

Nossos resultados possibilitaram verificar o perfil geral dos usuários do sistema de transporte coletivo e dos aplicativos de transporte (*Uber* e *99*) em Presidente Prudente. Fica evidente que, em ambas as modalidades, há grandes semelhanças. Notavelmente, as pessoas que se identificaram como do gênero feminino foram as que mais utilizaram as formas de deslocamento analisadas, como indicado pelos dados da organizados na tabela 8. Além disso, a faixa etária predominante entre os principais utilizadores desses serviços está entre 20 até 39 anos, sendo o trabalho e o consumo as principais razões que motivam as pessoas a se deslocarem diariamente por meio dos modais, dados na tabela 9.

Especificamente no transporte coletivo, existe um percentual maior de deslocamentos realizados por cidadãos com destino ao trabalho ou com objetivo de acessar um serviço e/ou realizar suas compras, podemos verificar essa informação na tabela 10. Já para atividades que estão relacionadas ao lazer e isso inclui visitar amigos e familiares, os aplicativos representaram o modal preferível.

**Tabela 8: Perfis de usuários dos transportes por aplicativos e do transporte coletivo urbano em Presidente Prudente (2022 - 2023)**

| Origem da informação | Perfil   |           |             |                    |                    |                    |                    |                    |                    |             |
|----------------------|----------|-----------|-------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|-------------|
|                      | Gênero   |           | Idade       |                    |                    |                    |                    |                    |                    |             |
|                      | Feminino | Masculino | Até 09 anos | Entre 09 e 14 anos | Entre 15 e 19 anos | Entre 20 e 29 anos | Entre 30 e 39 anos | Entre 40 e 49 anos | Entre 50 e 59 anos | Acima de 60 |
| Uber                 | 69%      | 31%       | 3%          | 2,5%               | 7%                 | 40%                | 23%                | 9,1%               | 5,2%               | 10%         |
| 99                   | 71,8%    | 28,2%     | 4,1%        | 1,4%               | 7,1%               | 36%                | 18%                | 14%                | 2,5%               | 17%         |
| Transporte coletivo  | 68,4%    | 31,6%     | 0%          | 1%                 | 15%                | 27%                | 17%                | 12%                | 9%                 | 19%         |

Fonte: elaborado pelo autor.

**Tabela 9: Finalidades dos deslocamentos realizados por meio do transporte coletivo urbano e dos transportes por aplicativos em Presidente Prudente (2022 - 2023)**

| Origem da informação | Finalidade do deslocamento |          |         |       |                |       |          |
|----------------------|----------------------------|----------|---------|-------|----------------|-------|----------|
|                      | Consumo                    | Educação | Família | Lazer | Local de culto | Saúde | Trabalho |
| Uber                 | 21%                        | 7%       | 15%     | 17%   | 2%             | 11%   | 27%      |
| 99                   | 16%                        | 4%       | 13%     | 22%   | 2%             | 10%   | 32%      |
| Transporte coletivo  | 32,4%                      | 9%       | 0,6%    | 6,5%  | 1,5%           | 11%   | 39%      |

Fonte: elaborado pelo autor.

Enquanto o grupo etário de usuários dos modais analisados corresponde principalmente a População Economicamente Ativa (PEA), em todos os casos aproximadamente 70% se identificaram com o gênero feminino. Isso é relevante quando comparamos com o percentual de gênero do município que corresponde a 51% de habitantes de sexo feminino 49% masculino (IPEA, 2023; IBGE, 2022). Embora não possamos explicar esse dado, uma vez que não correspondia a um dos objetivos propostos, podemos contribuir com algumas considerações a partir dos materiais obtidos com a pesquisa.

Trazemos o relato de Amélia [nome fictício]:

*“De manhã eu vou com o meu esposo trabalhar, porque eu trabalho longe, lá na rodovia, então de manhã eu vou com meu esposo (de carro) e na volta eu pego um ônibus de lá até a catedral, e depois pra minha casa”.*

Juliana [nome fictício] também conta com seu cônjuge e familiares para muitos dos deslocamentos diários:

*“Às vezes eu pego carona com minha mãe porque meu irmão estuda no colégio JP, aí ela já me pega na porta de casa, senão eu vou com meu namorado [...] quando meu namorado não pode me levar, aí eu vou de Uber”.*

Outra pista é deixada por Juliana envolve um receio e falta de experiência ao lidar com o trânsito na cidade:

*“Um dos motivos de eu não dirigir é porque andando de carona eu passo por muitos apertos e isso me dá um pouco de medo, porque pra enfrentar o trânsito aqui é bem complicado”.*

Entre as enquetes também obtivemos comentários de mulheres que contam com cônjuges para levar ou buscar no trabalho: *“meu marido fica com o carro, às vezes ele me dá carona”*; *“volto de moto com meu namorado, apenas venho de ônibus”*.

O trabalho de Macêdo *et al.* (2020) indicou a partir da Pesquisa Nacional de Amostra por Domicílios (PNAD) como nas regiões metropolitanas de Florianópolis, São Paulo e Salvador, as mulheres realizam proporcionalmente mais deslocamentos que os homens, assim como também utilizam muito mais os modais coletivos como meio de transporte. Para as autoras isso decorre de uma condição estrutural baseada na divisão sexual do trabalho, onde historicamente a mulher foi privada de exercer sua cidadania plena, do direito de trabalhar fora de casa e ainda hoje, existem diferenças salariais definidas pelo gênero.

Essa é uma condição que está ganhando novos contornos recentemente, mas não deixou de existir. Tomamos como exemplo a fala do ex-presidente Jair Bolsonaro (2018 - 2022) enquanto ainda exercia mandato de Deputado Federal em 2015, em relação ao discurso em prol da igualdade salarial de gênero no mercado de trabalho, proferido pela atriz Patrícia Arquette, no ano em que ganhou o Oscar de melhor atriz coadjuvante:

Não é justo mulher ganhar igual porque engravida [...] eu sou liberal. Defendo a propriedade privada. Se você tem um comércio que emprega 30 pessoas, eu não posso obrigá-lo a empregar 15 mulheres. A mulher luta muito por direitos iguais, legal, tudo bem. Mas eu tenho pena do empresário no Brasil, porque é uma desgraça você ser patrão no nosso país, com tantos direitos trabalhistas. Entre um homem e uma mulher jovem, o que o empresário pensa? Poxa, essa mulher tá com aliança no dedo, daqui a pouco engravida, seis meses de licença-maternidade (LIMA, 2015, *online*).

Adicionalmente, reconhecemos que existe uma construção cultural que associa a figura masculina ao automóvel. Essa é uma das características destacadas por Souza (2005, p 65) em função de estar intimamente ligadas aos arquétipos masculinos:

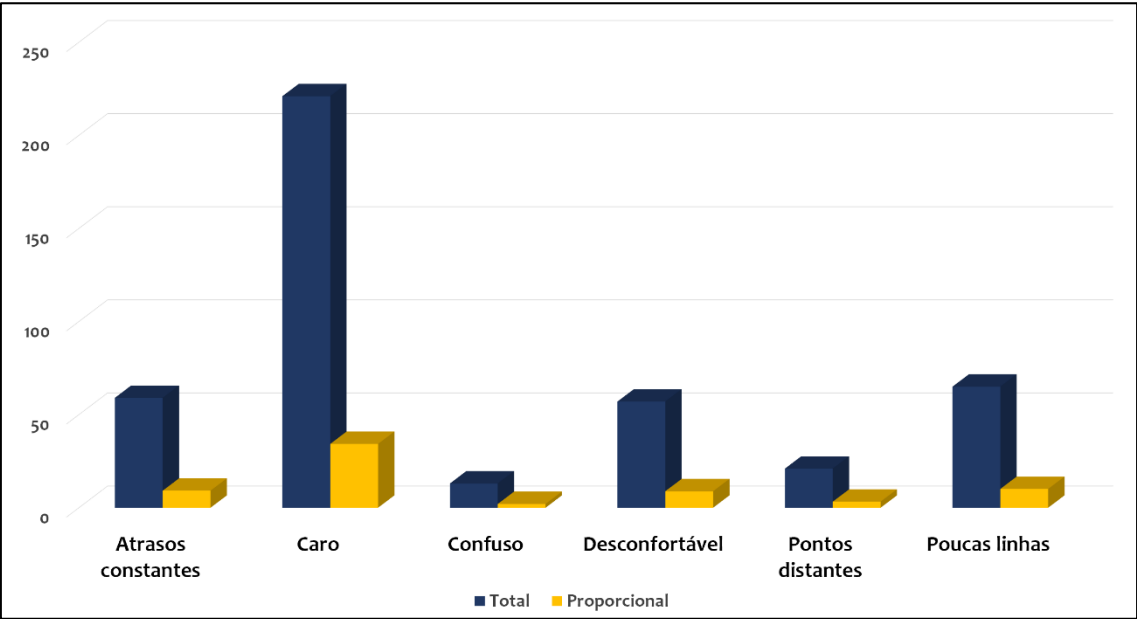
os carros simbolizam poder de locomoção, velocidade, liberdade e status social, que são signos de sucesso e de sedução. As armas têm o poder de submeter o outro a seus desejos e interesses, o poder de vida ou morte. Esses objetos são introduzidos desde cedo na vida do menino, na forma de brinquedos, e passam a fazer parte do universo masculino com todos os simbolismos que possuem no contexto capitalista ocidental contemporâneo.

Ainda que nossos indicadores não sejam capazes de responder o que determina esse predomínio do sexo feminino no transporte coletivo urbano e nos transportes por aplicativos, esse panorama geral possibilita desenhar uma hipótese deixando o caminho aberto para investigações futuras. Considerando o uso dos modais especialmente pelas famílias de classe média baixa, no caso do transporte coletivo por exemplo, famílias cuja faixa de renda tem um teto de três salários-mínimos, quando há apenas um veículo domiciliar quem faz uso dele é o homem em função de valores arcaicos.

## **PERCEPÇÕES DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE COLETIVO E APLICATIVOS DE TRANSPORTE**

Muitas críticas apareceram em relação ao transporte coletivo urbano, como já mencionamos, mas reforçamos esse aspecto a partir dos resultados obtidos com a aplicação das enquetes e das entrevistas. Primeiramente, ressaltamos que as queixas se diferenciam entre os terminais onde aplicamos as enquetes (pode-se verificar a partir da tabela 10), mas de todo modo, os usuários direcionaram suas reclamações principalmente ao valor da tarifa (atualmente fixada em R\$ 5,00); também os atrasos constantes, a dificuldade de entender os horários e itinerários, ao número de linhas que consideram insuficientes e a distância até o ponto (dados indicados no gráfico da figura 44).

**Figura 44: Gráfico com as principais queixas relatadas pelos usuários do transporte coletivo urbano em Presidente Prudente/SP (2023)**



Fonte: elaborado pelo autor, 2024.

**Tabela 10: Principais queixas relatadas pelos usuários do transporte coletivo urbano em Presidente Prudente/SP (2023)**

| Comentários        | Terminal Urbano Central | Praça 9 de Julho | Total | Proporcional <sup>29</sup> |
|--------------------|-------------------------|------------------|-------|----------------------------|
| Atrasos constantes | 15                      | 44               | 59    | 9,1%                       |
| Caro               | 141                     | 80               | 221   | 34,3%                      |
| Confuso            | 7                       | 6                | 13    | 2%                         |
| Desconfortável     | 6                       | 51               | 57    | 8,8%                       |
| Pontos distantes   | 11                      | 10               | 21    | 3,3%                       |
| Poucas linhas      | 10                      | 55               | 65    | 10,1%                      |

Fonte: elaborado pelo autor, 2024.

As considerações dos colaboradores percorrem as dimensões do espaço vivido e do espaço percebido, a partir do espaço concebido. Ou seja, os relatos são baseados na própria experiência envolvendo a mobilidade e acessibilidade dos usuários sobre as circunstâncias que envolvem o meio de transporte. Contudo, notamos e vamos tentar evidenciar como o espaço percebido penetra na experiência particular de circulação especialmente a partir da razão neoliberal demonstrando um conjunto de contradições.

<sup>29</sup> Relativo ao total de usuários que participaram da aplicação das enquetes.

Algumas das críticas em relação ao valor da tarifa são bem justificadas e assim como pela ausência de linhas expressas e itinerários mais eficientes. Os cidadãos também apontam que o serviço não oferece conforto ou segurança, segundo os relatos depender do transporte coletivo criam constrangimentos e a sensação de imobilidade, de incapacidade para acessar efetivamente determinados espaços das cidades.

Vanessa [nome fictício], de 57 anos, é residente do Jd. Jequitibás e se desloca diariamente para o trabalho, na Av. da Saudade, utilizando o transporte coletivo. Ela se queixa do serviço, especialmente das longas esperas:

*“Deixa muito a desejar. É péssimo em questão de horários, (precisavam) mais ônibus... Perco muito tempo no ponto esperando o ônibus. É assim, quando eles passam, já passam todos com uma diferença de cinco ou dez minutos. Se você perdeu um perdeu todos. É péssimo nesse sentido”.*

Lucélia [nome fictício], de 63 anos, moradora do Jd. Sumaré, trabalha como cuidadora nas imediações do centro, e sem veículos em casa, se desloca de ônibus. Em sua opinião:

*“Ah, é difícil hein! Para pegar um ônibus demora, pelo amor de Deus! [...] às vezes o ônibus vem assim (pausa para responder), quente, não têm um ar-condicionado, são poucos que tem [...] eu gostaria que eles viessem no horário certo, sabe, porque no horário de almoço, por exemplo, as vezes eu venho pagar as contas aqui no centro e fico duas horas aguardando aqui; uma hora, duas horas, às vezes com fome, com sede e eles não vem, você tem que pegar um Uber”.*

Marilda [nome fictício] tem 64 anos, e deixou de residir no centro quando conseguiu um imóvel na inauguração do Conjunto Habitacional João Domingos Netto, pelo Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) em 2015. Atualmente sem veículo, ela depende do transporte coletivo para acessar serviços de saúde. Ela relata:

*“Agora está muito ruim, tem dias que eu perco a hora da consulta com o doutor por causa dos ônibus. Está todo mundo reclamando [...] de um tempo para cá tenho tido que esperar bastante tempo no ponto.”*

No sentido oposto, Marcelo [nome fictício] de 31 anos, residia no Conjunto João Domingos Netto com familiares, se mudou para o bairro Jd. Das Rosas buscando maior acessibilidade.

Juliana [nome fictício] de 31 anos foi moradora (entre 2016 e 2023) e ainda trabalha no bairro Terceiro Milênio. Recentemente passou a residir no Jd. Eldorado. Ela detalha as problemáticas em sua experiência com o transporte coletivo:

*“Entrevistador: Sente facilidade em acessar as áreas que precisa na cidade ao utilizar o transporte coletivo?”*

*Resposta: Pelo transporte coletivo não, eu sinto bastante dificuldade, não pelo trajeto em si, isso é ok, mas pelo horário do ônibus, se for um compromisso o qual você tem hora para chegar, não dá para contar com o ônibus, provavelmente você vai chegar atrasado, quando é assim eu particularmente não gosto de contar com o ônibus. Nunca passa no horário certo.*

*Quando eu morava no Terceiro Milênio o ônibus nunca passava no horário certo [...] o problema que eu via muito no bairro é que eram poucos ônibus, e ali é assim, é o Terceiro Milênio, o Panorâmico, tem o Leonor e agora lá embaixo o Santo Expedito. O Santo Expedito é enorme, são várias casinhas, enorme, mas é só um ônibus que chega lá, que é a linha Brasil Novo via Terceiro Milênio, eles até colocam Santo Expedito, porque o final da linha é lá no bairro Santo Expedito. Só tem ele e passa em poucos horários. Passava um 6h00, depois só passava outro 7h40, depois só 8h40, sabe, então o pessoal que entra no trabalho às 7h00 até 7h30 tem que pegar o ônibus da 6h00, e ele vai lotado, lotado, porque é o único que chega até lá. Era horrível, tinham dias que a gente esperava, pegava o próximo porque é muito cheio”.*

Vilma [nome fictício] de 47 anos, reside a mais de 30 anos no bairro Inocop, e utiliza o transporte coletivo urbano para muitas de suas práticas espaciais, entre ir ao trabalho, para fazer compras, serviços de saúde, financeiros etc. Assim como Lucélia [nome fictício], sua insatisfação leva a optar pelos aplicativos de transporte:

*“O serviço está péssimo. Onde eu moro mesmo, ali no Inocop, às vezes eu pego ônibus para ir ao trabalho, como eu trabalho todos os dias de manhã eu prefiro pegar ônibus, mas à tarde eu vou de moto Uber. Nós não temos ônibus de sábado e domingo, aí é só o aplicativo de transporte”.*

Amélia [nome fictício] de 64 anos, residente do Jd. Paulista há pelo menos 62 anos conforme seu relato, e precisa utilizar dois veículos no trajeto do trabalho para casa, mas conta com o marido para ir ao trabalho de manhã. Ela não apenas relata sua experiência, mas apresenta sua opinião para uma melhoria do serviço:

*“Na minha opinião, deveríamos ter outra empresa (pausa para responder), sem ser a SOU, mais uma outra empresa, às vezes, não só para mim, mas para as outras pessoas. Para a maioria dos bairros o ônibus demora muito, mais de uma hora. Às vezes eu chego no ponto e vejo pessoas reclamando que estão aqui desde não sei que horários. Eu acho que deveriam ter outra (empresa)”.*

O relatório final da CPI foi aprovado em janeiro de 2024, realinhando alguns compromissos estabelecidos entre a empresa concessionária e a SEMOB, para adoção e regularização de determinadas medidas como: divulgação mais adequada dos horários e itinerários das linhas em circulação; fiscalização sobre a prestação adequada do serviço (tanto pela SEMOB como pelo Ministério Público), assiduidade, qualidade e quantidade do equipamento disponível, sob pena de multa; compensação aos funcionários por atrasos salariais; além disso, o relatório determina o pagamento de subsídio em atraso pela SEMOB à empresa concessionária<sup>30</sup>.

Traçamos então algumas análises sobre a condição dos sistemas de mobilidade atuando na cidade. Considerando o transporte coletivo urbano, pelos últimos 30 anos não podemos falar de uma mudança nas suas estruturas de operação e circulação para promover efetivamente acessibilidade entre os cidadãos; o que notamos é uma modernização superficial dos equipamento de um lado, com a sobreposição de tecnologias da informação e comunicação - por exemplo, a catraca eletrônica, o georreferenciamento dos veículos para rastreamento online, presença de ar condicionado em alguns veículos; a precarização do trabalho de outro, pois, além dos atrasos salariais, sem a presença de um cobrador nos veículos tal tarefa muitas vezes acaba sobre atribuição dos motoristas, enquanto a população que depende do modal se mantém passiva, insatisfeita com a situação.

---

<sup>30</sup> valor superior a quatro milhões de reais

Inobstante, a PNMU foi introduzida no Plano Diretor Municipal de 2018, mas desde então nunca existiu um planejamento orientado para sua adequação (isso também é um reflexo da intermitência entre as governanças). Vamos considerar os semáforos que foram recentemente inseridos em duas áreas de atrito do tráfego da cidade (na Av. Manoel Goulart e na Av. Salim Farah Maluf). Embora possibilitem que a circulação não acabe restrita as vias preferenciais, essa não é uma resposta capaz de lidar com o adensamento das vias nos horários mais movimentados; especialmente mediante as dinâmicas de circulação que envolvem a cidade média, tanto a sua capacidade de atrair consumidores e trabalhadores dos municípios em sua região de influência, como a partir dos efeitos do encontro entre as malhas urbanas com as cidades vizinhas.

É difícil, nesse sentido, especular que a frota de veículo tenderá a diminuir nos anos seguintes em nosso recorte, principalmente sem uma resposta efetiva do poder público e da empresa concessionária, ainda que as medidas mais adequadas para a problemática estejam colocadas tanto na PNMU como no Plano Diretor Municipal, ou seja, o incentivo à utilização dos modais coletivos e não motorizados. Essa lacuna abre espaço para os deslocamentos individuais, que não mais dependem de um automóvel particular com a difusão dos aplicativos de transporte. O uso dos aplicativos de transporte foi mencionado tanto na aplicação das enquetes como nas entrevistas, destacando a conveniência das funções que dispõe.

Renato [nome fictício], que morava em Santo André/SP, agora vive há mais de seis anos na cidade de Presidente Prudente, no bairro Vila Ocidental. Ele menciona que prefere se locomover a pé ou por meio dos aplicativos de transporte justamente pela praticidade, todavia, demonstrou interesse no veículo particular:

*“De bicicleta eu acho que não dá (para se locomover) porque como o parque do povo ali é um fundo de vale, então é aquele “V”, eu teria que descer e subir, ficaria ruim para mim esse trajeto, casa-faculdade (principal deslocamento diário – são gastos aproximadamente 25 minutos). Eu não tenho condições financeiras para andar de carro, então ando a pé pela praticidade eu acho. Eu não tenho habilitação de moto e... assim, eu gostaria de ter uma moto para me deslocar em Presidente Prudente, eu ando a pé mais pela praticidade e a questão financeira.*

O entrevistado descreve as dificuldades que encontra ao se deslocar a pé:

*“Colocando em contexto, como estou perto da universidade, estou perto do mercado, estou perto de farmácia e eu não preciso me deslocar para trabalhar, apesar de eu ir para a faculdade todos os dias, eu não tenho uma rigidez no horário, é indiferente se eu apareço lá às 6h, 7h ou 8h a.m. Então pra mim é tranquilo ir a pé, eu coloco meu fone vou ouvindo música ou podcasts, vou no meu tempo, apesar do calor da cidade, da pouca arborização, mas poderia ser muito pior”.*

*“Eu acho que alguns modais são preferíveis na cidade, por exemplo, eu ando a pé, mas a minha rua é horrível. Tem, literalmente, trechos da calçada que devem ter menos de 1,5m de largura, quando vem duas pessoas e tem algum carro estacionado você tem que ir para o meio da rua. O pessoal também não toma cuidado, em calçadas com azulejos, quando chove você vê muitas pessoas caindo, é ridículo. Então eu acho que não existe essa preocupação em relação as pessoas que andam a pé, com exceção das áreas centrais, ali o parque. Eu penso também nos idosos, um idoso não consegue andar na minha rua, ainda mais se ele tiver algum problema para andar. Acho que como a maioria das cidades, é priorizado o transporte individual”.*

Renato [nome fictício] afirmou utilizar e fez um relato sobre o uso que faz dos aplicativos de transporte:

*“Entrevistador: você nota alguma diferença entre os aplicativos?”*

*Resposta: Eu sinto diferença (entre os aplicativos), muito pelo preço. O que minha experiência diz, e conversando com os motoristas eu percebi isso, conforme vão mudando a situação dos aplicativos, os motoristas vão migrando de um aplicativo para o outro. Então já houve época em que o Uber foi o aplicativo que todo mundo usava, então você não conseguia pegar um carro com a 99, demorava muito porque todo mundo só usava Uber. Depois mudou, por muito tempo foi só 99, todo mundo usando a 99. Eu costumo usar o 99 porque nas últimas semanas está sendo muito, muito mais barato que no Uber. Por exemplo, uma corrida de R\$ 12,00 na Uber, na 99 sai por R\$ 8,00 ou R\$ 9,00”.*

Helena [nome fictício] tem 32 anos, trabalha e estuda na cidade, e apesar de possuir uma moto relata frequentemente utilizar os aplicativos de transporte:

*“Eu tenho uma moto, mas nem sempre eu consigo me deslocar com ela... Muitas vezes eu não me sinto tão segura com a moto, principalmente quando chove, então eu acabo utilizando algumas vezes o serviço do aplicativo do Uber e 99 (pausa para responder). Às vezes quando dá eu pego carona com meu namorado.”*

Ela elencou a questão econômica, a sensação de segurança e efetividade dos aplicativos sobre sua tomada de decisão para se deslocar:

*“Eu tenho a moto por ter um custo baixo, e eu costumo pedir Uber também porque cabe no meu orçamento, ou uma carona, quando eu não posso sair com a moto. [...] eu utilizo mais o Uber e 99 por uma questão de segurança, eu acho que o InDriver e outros aplicativos não me trouxeram bastante segurança, e porque também sempre tem motoristas disponíveis”.*

Entre os usuários do transporte coletivo, Marilda [nome fictício] relatou:

*“Quando o ônibus demora eu utilizo Uber”.*

Já Fernanda [nome fictício] ressalta:

*“Para quem não tem carro, os aplicativos ajudam muito”.*

Na opinião de Lucélia [nome fictício]:

*“Os aplicativos são bem melhores. Porque você chama e eles já vem na porta, não tem que ir ao ponto de ônibus”.*

Conforme Juliana [nome fictício]:

*“[...] o Uber acaba sendo mais rápido e te deixa na porta”.*

O conjunto dos relatos vem apontando os aplicativos como uma resposta ou solução para o problema da mobilidade urbana. Mas o fato não é bem assim. Muitos dos problemas que são apontados no uso do transporte coletivo, também ocorrem a partir do uso dos aplicativos de transporte. Por exemplo: áreas periféricas das cidades onde é mais difícil encontrar um motorista podendo haver longas esperas; e preço dinâmico em função da relação de oferta e demanda (pouca oferta e muita demanda o preço aumenta), um elemento que atinge as áreas segregadas com mais intensidade.

O que então condiciona a preferência pelos aplicativos está especialmente atrelado a ideia de individualidade pois o serviço não é necessariamente mais barato, ou de fato mais confortável, na verdade ele se caracteriza por muita instabilidade, motoristas cancelando corridas, tarifas que oscilam, tempo de espera variável. Não estamos afirmando que o transporte coletivo urbano seja melhor, ou que apresente condições adequadas atualmente, mas tentamos entender como essa dimensão do espaço percebido se sobrepõe ao espaço vivido para desenhar uma ideia geral de que o transporte coletivo não é bom, não é o ideal.

A SEMOB regulamenta o exercício da atividade de motorista autônomo na cidade muito antes da chegada dos aplicativos, isso inclui os serviços de taxis, veículos escolares, transporte profissional, entre outros. Para tanto, novos condutores da categoria deveriam atender alguns requisitos, entre eles: abrir uma inscrição municipal para regulação fiscal da atividade; adquirir um seguro para cobertura integral de despesas médicas para motorista e passageiros em caso de acidentes; e passar pela vistoria veicular dos agentes municipais.

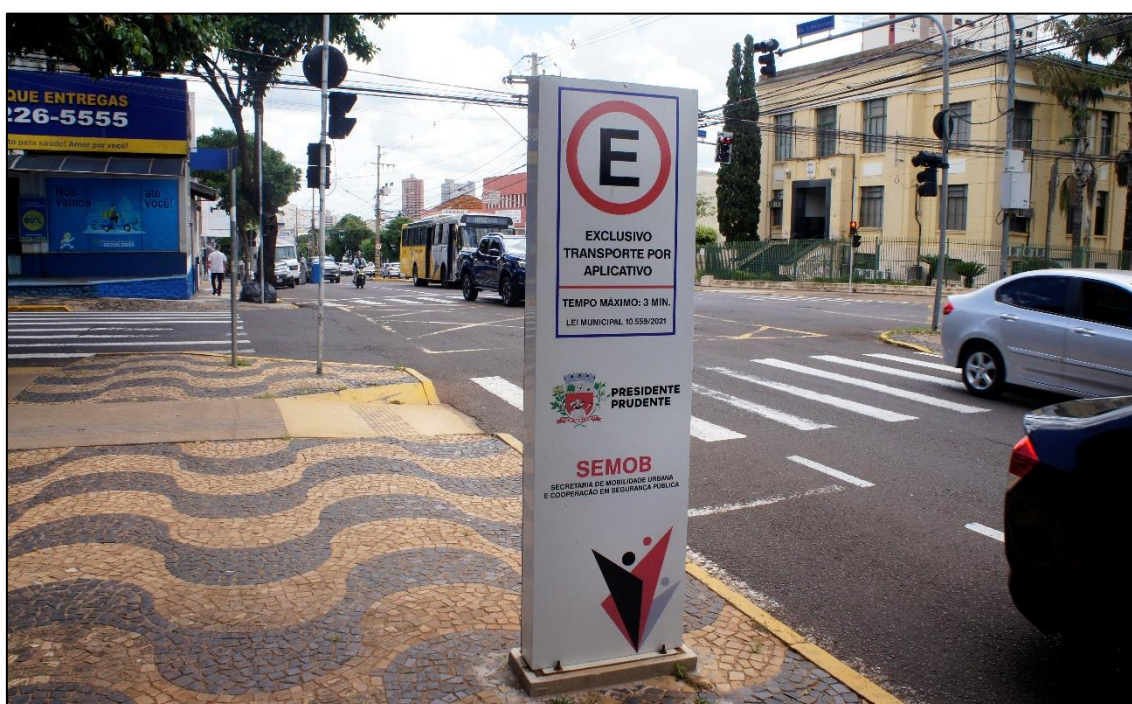
Todavia, a Associação dos Motoristas de Aplicativos do Oeste Paulista (AMOESP) estima que apenas 30% dos condutores têm a situação regular com a SEMOB, enquanto mais de 2 mil motoristas atuam por meios dos aplicativos na cidade, não apenas *Uber* e *99*, mas também *InDriver* e *ChameCar*. A partir das reivindicações da AMOESP foram instalados no centro principal no final do ano de 2022, totens indicando áreas de espera, embarque e desembarque dedicados exclusivamente aos motoristas de aplicativos, podemos ver alguns exemplos nas figuras 45 e 46.

**Figura 45: Totem no Calçadão de Presidente Prudente/SP. Ponto exclusivo para transporte por aplicativos (Janeiro/2024)**



Fonte: Acervo pessoal, 2024. Direção da lente: Norte.

**Figura 46: Totem na Praça 9 de Julho em Presidente Prudente/SP. Ponto exclusivo para transporte por aplicativos (Janeiro/2024)**



Fonte: Acervo pessoal, 2024. Direção da lente: Sudeste.

Ademais, os serviços de taxi não desapareçam da cidade. Os pontos de taxi ainda estão presentes em áreas centrais e no terminal rodoviário, como indicamos

através das figuras 47 e 48. Apesar da tarifa diferenciada o serviço oferece mais estabilidade e possibilita agendamentos. Na cidade a empresa Rádio Taxi Presidente Prudente, é uma central 24h que faz o direcionamento de veículos para passageiros, enquanto a empresa 99 ainda dispõe a modalidade taxi aos interessados.

**Figura 47: Ponto de Taxi situado na Rua Joaquim Nabuco, Centro, Presidente Prudente/SP**



Fonte: Acervo pessoal, 2024. Direção da lente: Sul.

**Figura 48: Ponto de Taxi situado na Rua Barão do Rio Branco, Centro, Presidente Prudente/SP**



Fonte: Acervo pessoal, 2024. Direção da lente: Oeste.

Com base nas análises, torna-se evidente que a população enfrenta desafios significativos no que diz respeito ao transporte coletivo urbano, que abrangem desde o valor da tarifa, a falta de pontualidade, até a inadequação das rotas e o desconforto dos veículos. Outras intervenções urbanas recentes, como a instalação de semáforos em áreas de tráfego intenso, representam medidas paliativas para lidar com a congestão viária, enquanto o aumento no uso de aplicativos de transporte destaca a carência de alternativas eficientes para o deslocamento dos cidadãos.

Embora as regulamentações da SEMOB tentem abordar algumas dessas questões, assim como o relatório final da CPI, ainda há um longo caminho a percorrer para assegurar uma mobilidade urbana de fato inclusiva. Portanto, a problemática persistirá enquanto não houver um planejamento ou projeto em execução que seja sustentado por uma abordagem democrática, contínua, priorizando as demandas da

comunidade para garantir que os equipamentos e infraestruturas desempenhem efetivamente suas funções sociais.

## **ESPACIALIDADE ENTRE APLICATIVOS DE TRANSPORTE**

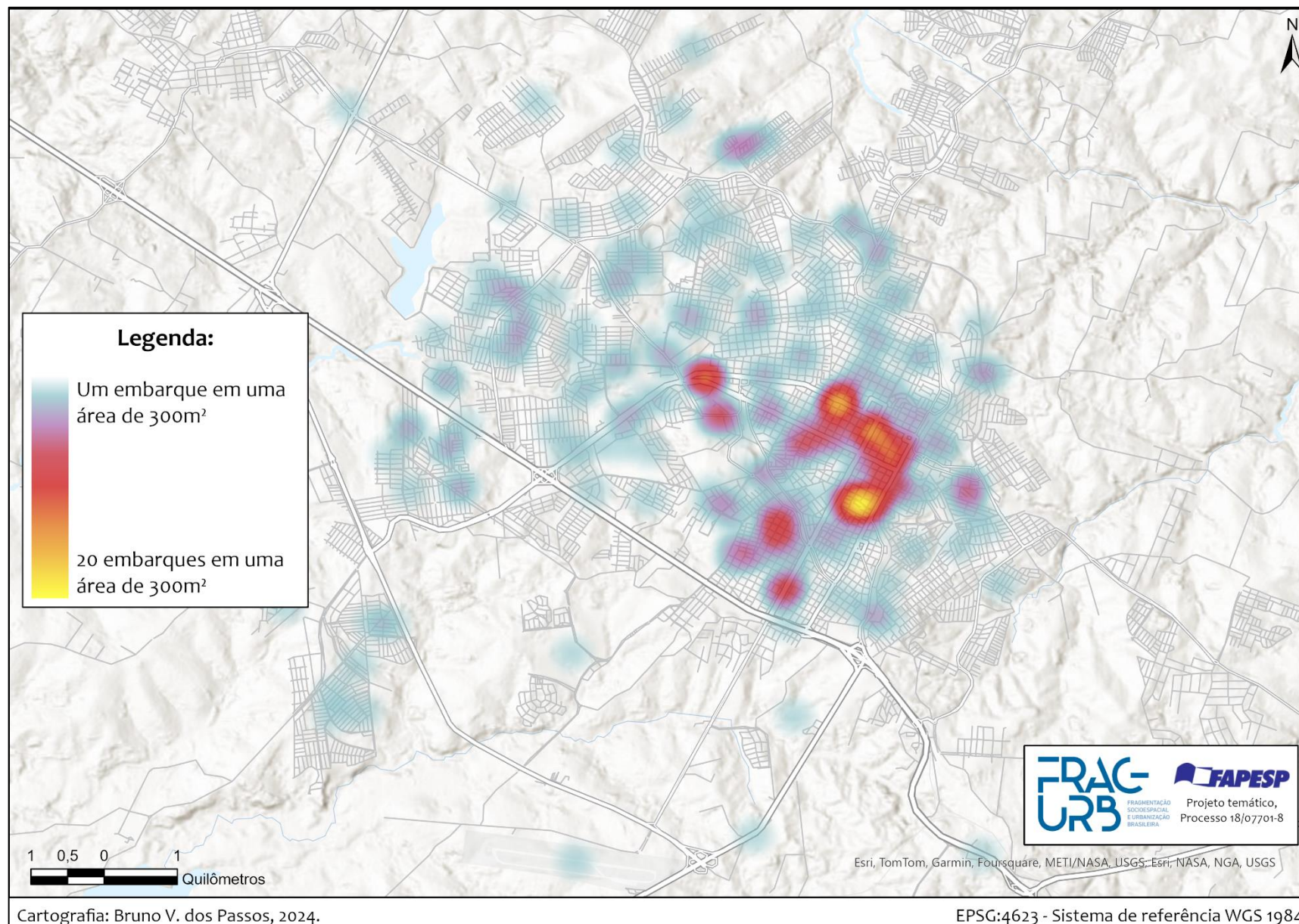
A partir dos endereços geocodificados construímos mapas de densidade para uma análise da utilização dos espaços da cidade. Os mapas das figuras 49 a 52 proporcionam uma visualização da concentração de embarques e desembarques em cada um dos aplicativos de transporte, nos auxiliando a compreender sua distribuição no período de realização do procedimento metodológico.

Os cartogramas revelam uma alta densidade de acessos ao centro principal, mas também aos eixos centrais e subcentros da cidade, com destaque para os *shoppings centers*. O motorista de aplicativos José [nome fictício] comenta a respeito:

*“Entrevistador: Você sente que havia maior facilidade para conseguir corridas em alguma região específica da cidade?”*

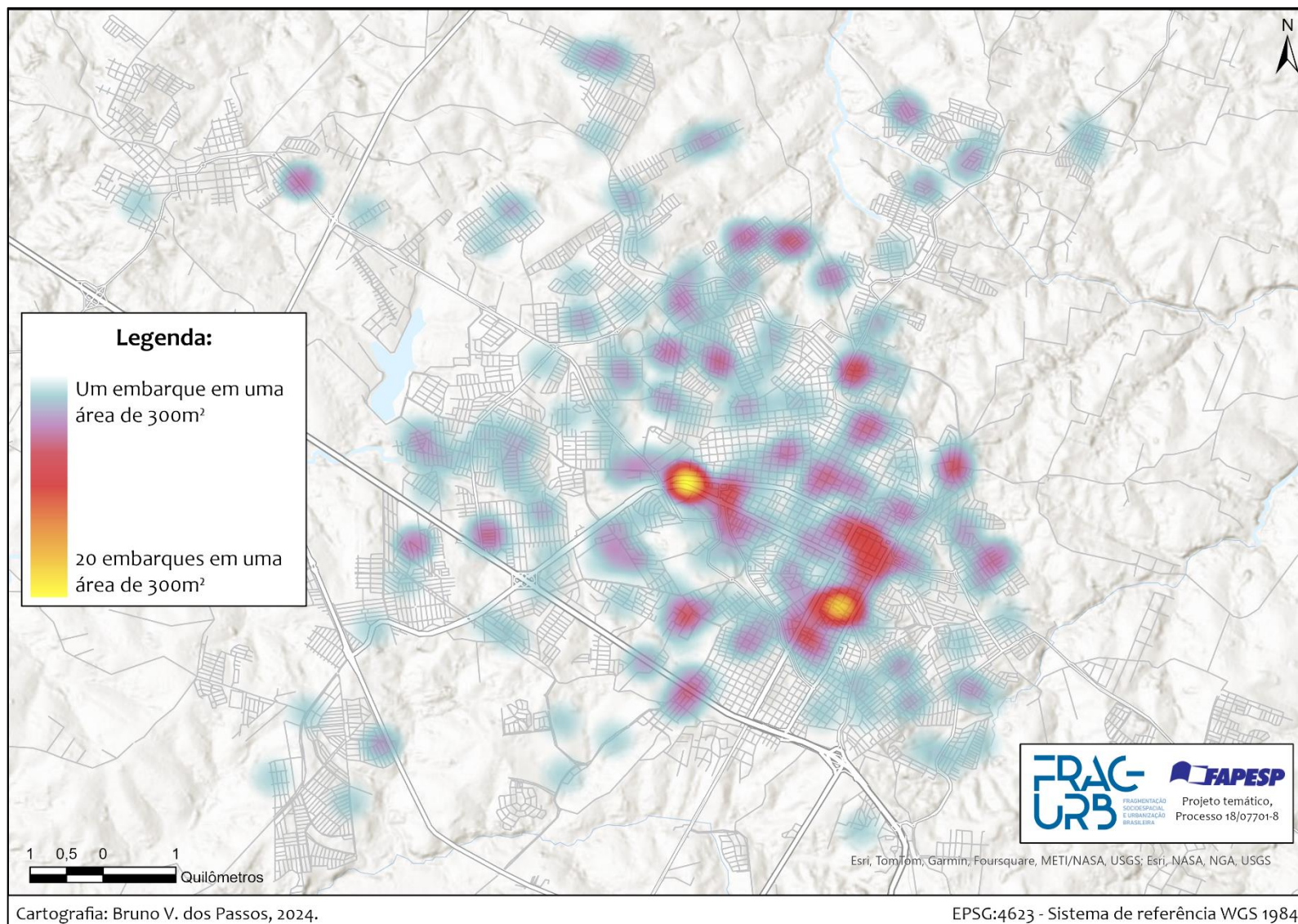
*Resposta: Eu sempre tive a impressão de que perto da rodoviária, ali na área... perto do centro eu sempre tive mais chamadas, falando de uma maneira geral, ao longo de um dia era isso. Mas o domingo, por exemplo, que eu dava preferência, eu gostava muito do final de tarde, quando as pessoas solicitavam corridas para cultos religiosos, missas, existe uma demanda maior, que eu prefiro, mas não era um lugar específico, era bem amplo e espalhado na cidade. Mas vou deixar registrado que o centro é o ponto com maior retorno”.*

**Figura 49: Mapa da concentração de embarques realizados por meio da plataforma Uber em Presidente Prudente – SP**



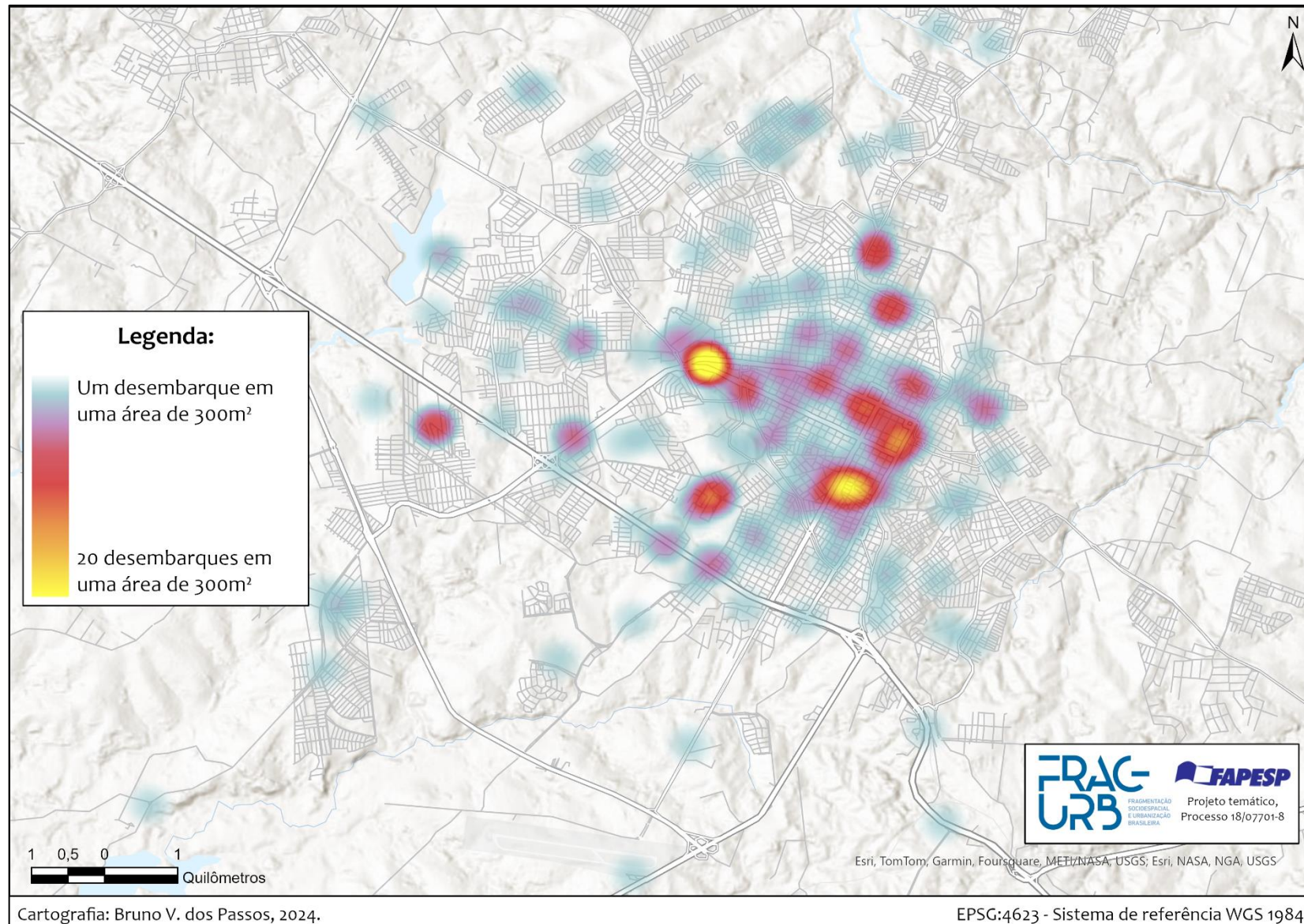
**Fonte:** elaborado pelo autor, 2023.

Figura 50: Mapa da concentração de embarques realizados por meio da plataforma 99 em Presidente Prudente – SP



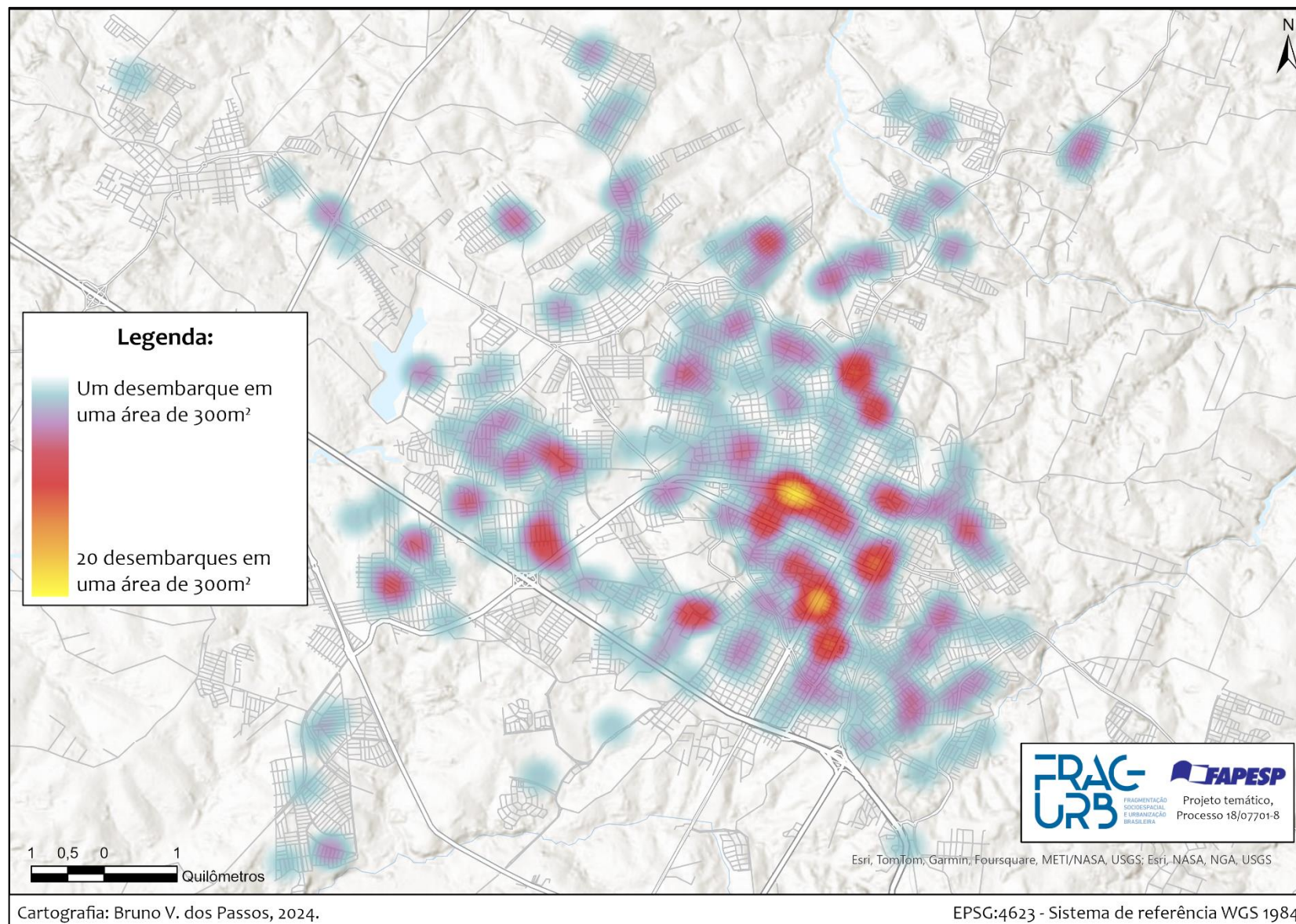
Fonte: elaborado pelo autor, 2023.

**Figura 51: Mapa da concentração de desembarques realizados por meio da plataforma *Uber* em Presidente Prudente – SP**



**Fonte:** elaborado pelo autor, 2023.

**Figura 52: Mapa da concentração de desembarques realizados por meio da plataforma 99 pop em Presidente Prudente – SP**



**Fonte:** elaborado pelo autor, 2023.

A *Uber* atingiu menos usuários durante a pesquisa, o que pode ser percebido nos mapas já que utilizamos os mesmos parâmetros para simbologia; ainda assim, verificamos uma alta concentração de embarques e desembarques no centro principal e nos *shopping centers* em ambos os aplicativos, enquanto os dados de embarque e desembarque da 99 (especificamente) demonstram maior capilaridade na zona norte da cidade<sup>31</sup>, superando os acessos as principais centralidades.

Agrupamos nos mapas das figuras 53 a 55 os totais de embarques e desembarques entre as zonas da cidade, demonstrando que a zona norte é uma das áreas mais acessada pelos aplicativos e reuniu o maior número de usuários do transporte coletivo que colaboraram com a pesquisa.

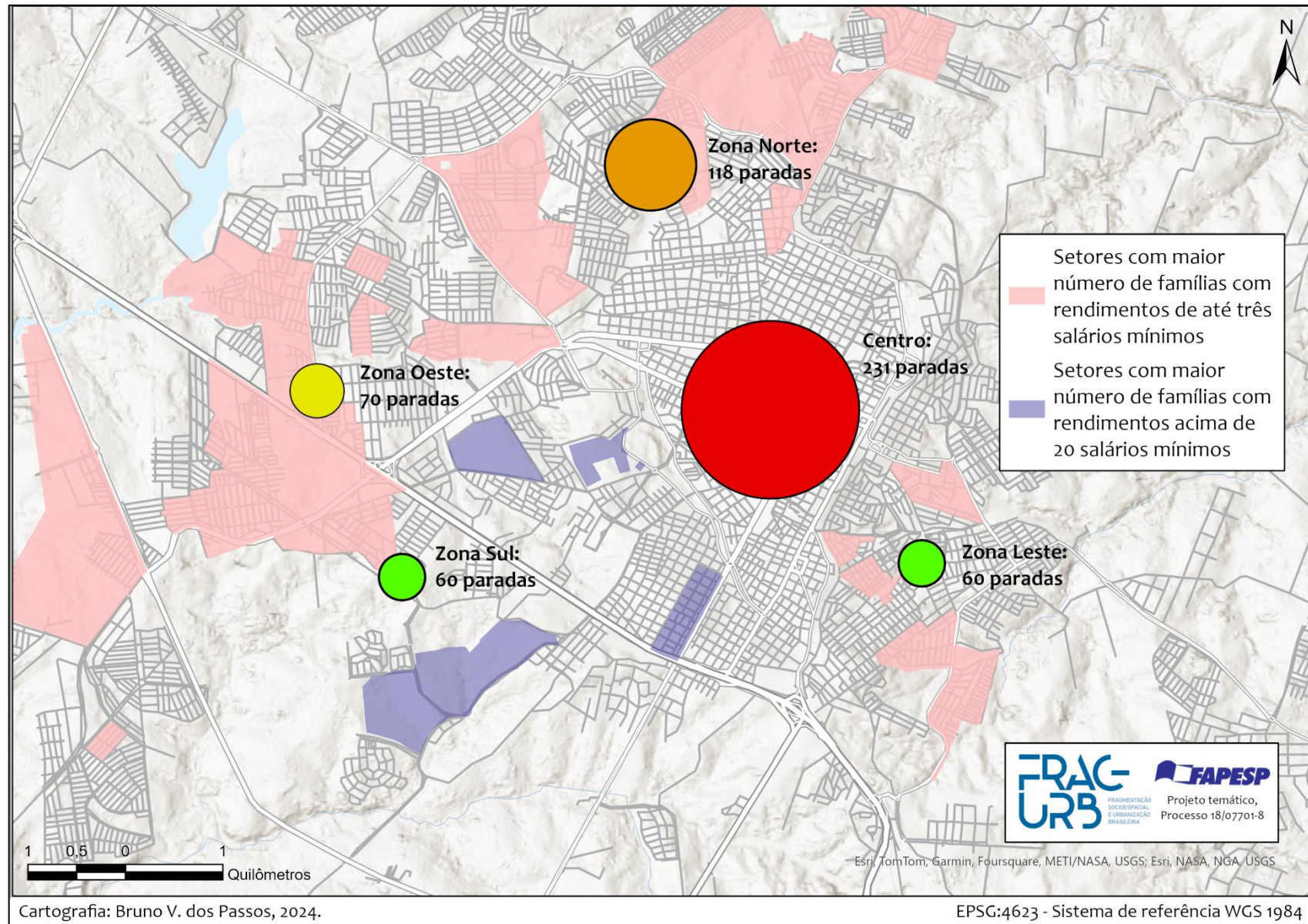
Partimos para uma análise relacional, seria a zona norte da cidade, a mais populosa, justificando um uso mais intenso dos aplicativos do transporte? Utilizamos os dados agrupados por setores censitários do Censo Demográfico de 2010 e 2022. Em 2010 as populações das zonas leste e norte eram as mais populosas e apresentavam pouco mais de 42 mil habitantes cada, no entanto, na zona leste, essa concentração se distribuía em uma área menor.

Nos últimos anos um número considerável de empreendimentos habitacionais populares foram construídos na zona norte através do Programa Minha Casa Minha Vida faixa 1, o que pode ter conduzido a uma mudança no cenário. Os dados do Censo 2022 indicam um expressivo aumento da população na zona norte que se aproxima de 63 mil habitantes (considerando apenas o perímetro urbano). Por outro lado, na zona leste houve uma diminuição desse número, agora contando com pouco mais de 38 mil habitantes. Ademais, a população das zonas sul e oeste correspondem respectivamente a aproximadamente 37 e 26 mil habitantes.

---

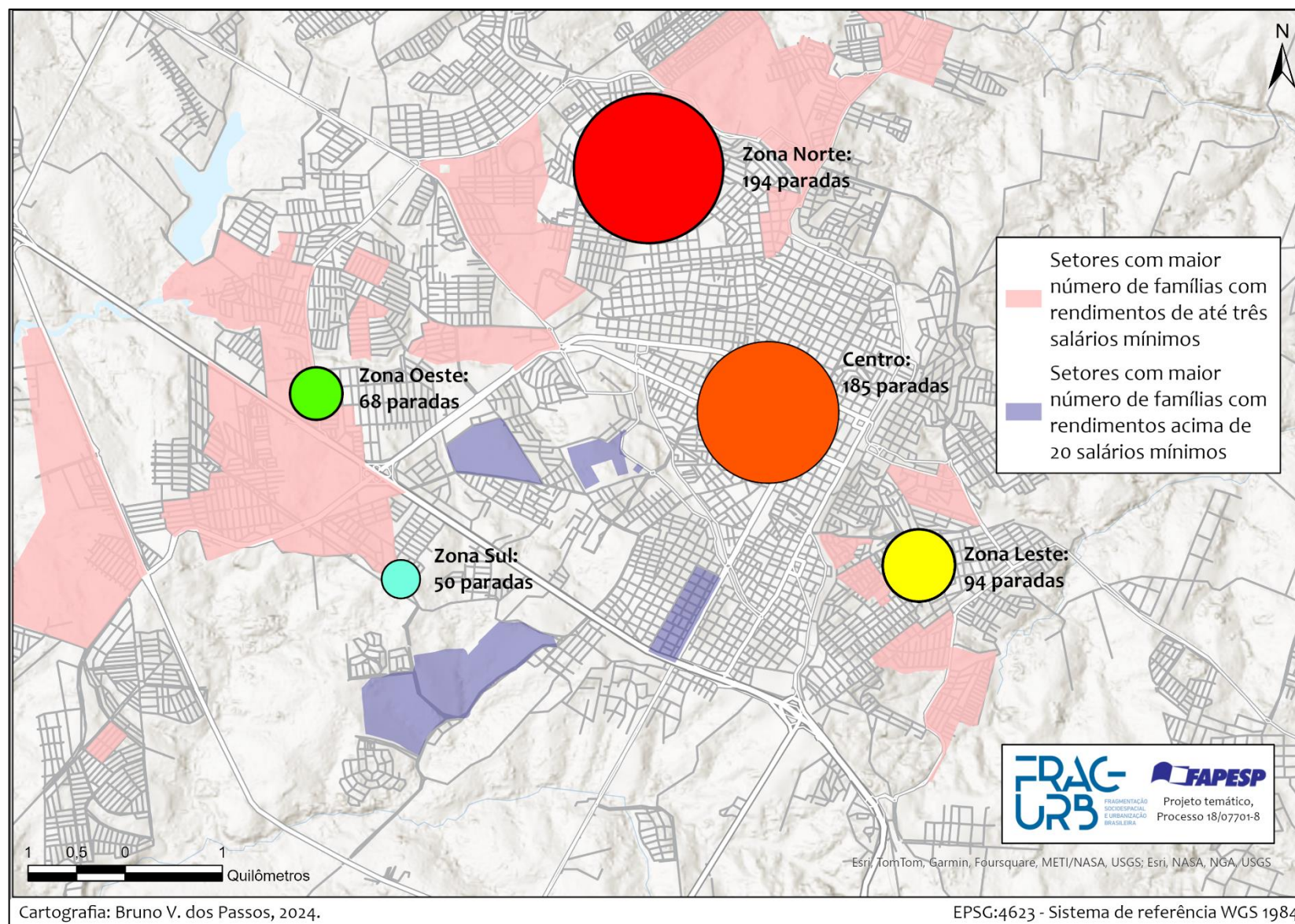
<sup>31</sup> Tomando como referência o mapa de zoneamento urbano municipal para definir os limites das zonas da cidade.

Figura 53: Mapa da concentração de embarques e desembarques por zonas cartesianas na plataforma *Uber* em Presidente Prudente - SP



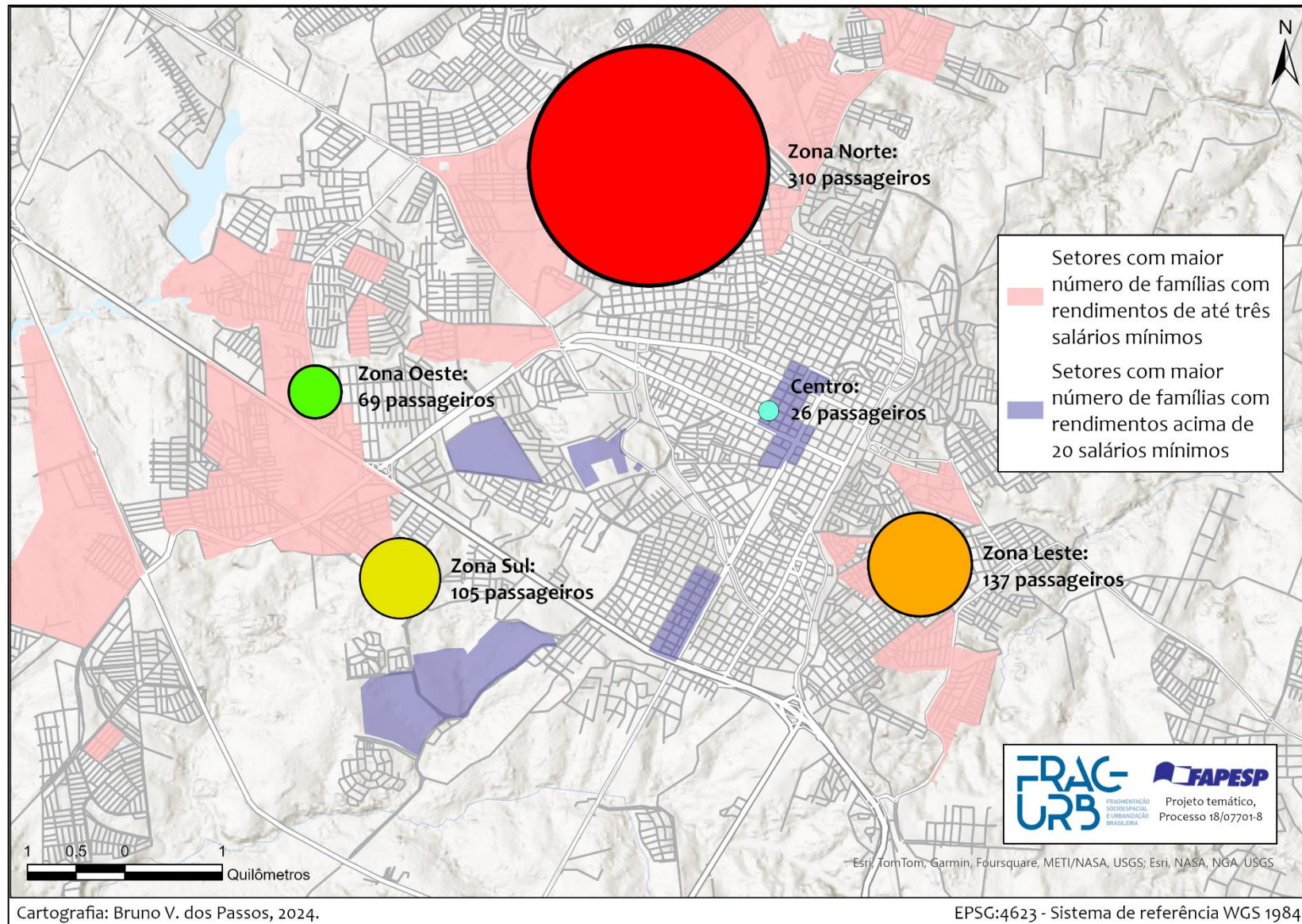
Fonte: elaborado pelo autor, 2024.

Figura 54: Mapa da concentração de embarques e desembarques por zonas cartesianas na plataforma 99 em Presidente Prudente - SP



Fonte: elaborado pelo autor, 2024.

Figura 55: Mapa da concentração de embarques e desembarques por meio do transporte coletivo em Presidente Prudente - SP



Fonte: elaborado pelo autor, 2024.

Comparando o uso dos aplicativos, os padrões não são simétricos, ainda que existam correspondências quando analisamos sua utilização para práticas de trabalho, consumo e lazer – designando as superfícies que concentram múltiplas atividades econômicas, áreas de atratividade da cidade. Ao sobrepor a informação com indicadores de rendimentos, verificamos o predomínio da plataforma 99 em áreas cuja população exibe menor renda média domiciliar.

O mapa da figura 57 demonstra como há certa correspondência entres os principais espaços residenciais que fazem uso do transporte coletivo urbano e o aplicativo da empresa 99. Ele ajuda a perceber e associar o uso do aplicativo as áreas mais vulneráveis da cidade, demarcando melhor sua espacialidade.

Luciano [nome fictício] fez um relato bastante interessante. Ele menciona preferir atender as classes populares aos residentes de empreendimentos residenciais fechados:

“Eu não tinha problemas com bairros mais afastados, bairros carentes. Sempre eram uma boa opção para trabalhar com o aplicativo.

Entrevistador: Você costumava atender chamadas em condomínios residenciais fechados?

Resposta: Bem lembrado! Eu detestava! Eu fazia, mas eu detestava. Era sempre uma dificuldade para entrar. Uma grande resistência pelos porteiros. Geralmente era algum adolescente ou empregado doméstico, mas para mim a portaria era o problema”.

A afirmação ressalta a importância de investigar as nuances das relações entre o uso de aplicativos e os contextos socioeconômicos específicos. Os relatos coletados na pesquisa apontam para escolha do aplicativo baseada especialmente no custo do serviço, percebemos isso a partir das falas de Renato e Helena [nomes fictícios], que vêm optando pela 99 por uma oferta de preço mais baixa, mas José [nome fictício] traz elementos para aprofundarmos essa análise, quando questionado sobre a preferência de usuários de diferentes localidades em relação aos aplicativos:

*“Entrevistador: Você acha que havia preferência de moradores de determinadas áreas da cidade por determinados aplicativos?”*

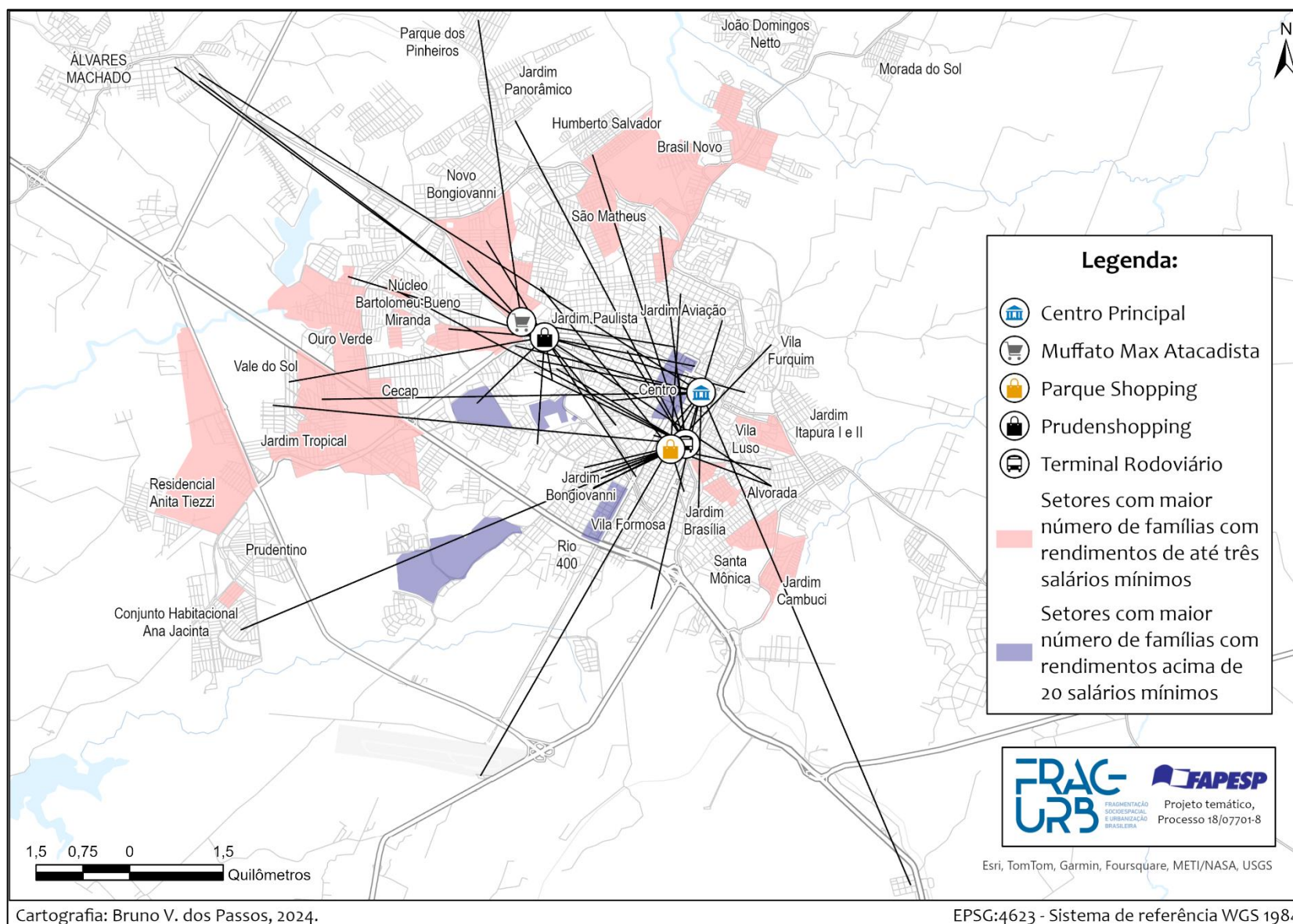
*Resposta: Eu não me lembro bem do aplicativo 99 sendo chamado por exemplo nos Damhas. [...] tinha uma pouca demanda de corridas pelos Damhas (pausa para responder), ali na zona... (pausa para responder) zona sul, onde vamos ter uma maior concentração desses condomínios fechados. Mas, eu tenho a impressão de que quem é mais chamado é a Uber, e para viagens bem longas, aliais, isso dependendo quem pegava a corrida. Tinham muitos adolescentes, por exemplo, quando eu transportava um deles, acontecia bastante de eu levar ou para outros condomínios, ou para um shopping center ou algum outro comércio específico. Mas eu também pegava muitos funcionários, e boa parte dos funcionários que eu pegava, por exemplo, empregadas, quem pediam eram os próprios patrões. Já aconteceu de eu levar gente dali para Regente Feijó, Espigão, Taciba, em todos os casos quem solicitou a corrida foram os patrões, pela Uber. A 99, realmente, eu não posso te afirmar que são os pontos mais vulneráveis da cidade, o que eu posso dizer agora é que a Uber é o (aplicativo) que mais era optado pelas pessoas que moram nos condomínios e nas áreas centrais, como esses prédios residenciais que tem no centro, para um público de maior poder aquisitivo”.*

Acrescentando, ao longo dos percursos que aconteceram no aplicativo da empresa 99, um dos colaboradores relatou também ser motorista de aplicativos e fez o seguinte apontamento: *“acho que a população que utiliza a 99 é mais a ralé”*.

Trouxemos os mapas das figuras 56 e 57, para demonstrar o alcance espacial de algumas das áreas mais acessadas a partir dos dois aplicativos, que torna evidente o acesso por públicos diferentes. Por meio da análise do mapa representando o alcance espacial da plataforma 99, observamos a predominância de trajetos com origem ou destino no centro principal e no Prudenshopping, principalmente realizados por residentes da zona norte. Por outro lado, ao examinarmos os dados da Uber, notamos um padrão distinto, com um maior volume de deslocamentos em direção ao terminal rodoviário, seguido pelo Prudenshopping e pelo centro principal.

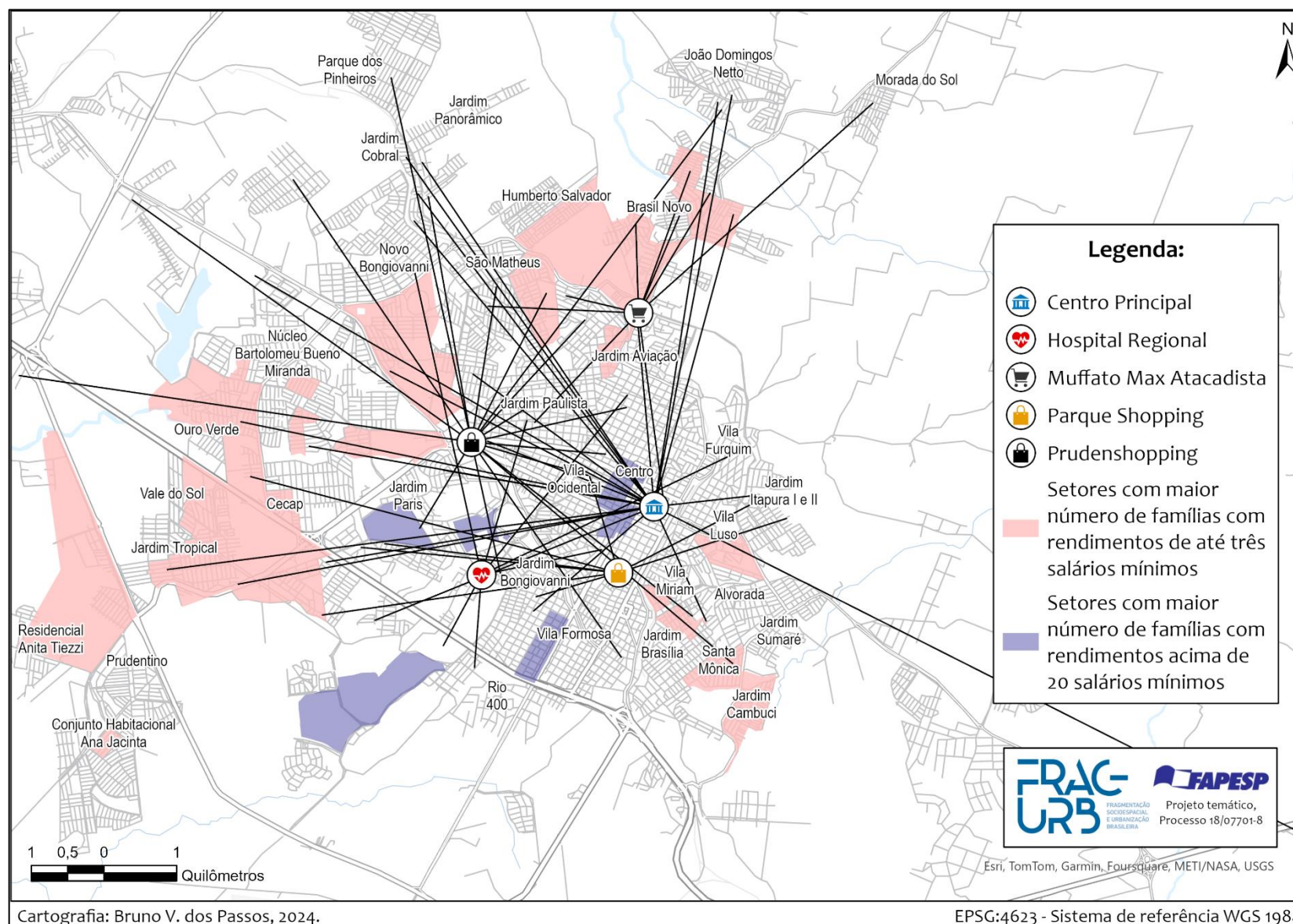
Figura 56: Mapa de alcance espacial dos embarques e desembarques nas áreas centrais por meio da plataforma Uber em Presidente

Prudente - SP



Fonte: elaborado pelo autor, 2024.

**Figura 57 Mapa de alcance espacial dos embarques e desembarques nas áreas centrais por meio da plataforma 99 em Presidente Prudente - SP**



Fonte: elaborado pelo autor, 2024.

Notamos entre os dados coletados nos aplicativos, como a maioria dos usuários que utilizaram a *Uber* para acessar o terminal rodoviário são jovens entre 20 e 29 anos, principalmente estudantes, que residem em áreas próximas às universidades FCT-Unesp e Unoeste Câmpus I e II, situadas nos bairros Jardim das Rosas, Cidade Universitária e Vale do Sol. Adicionalmente, um número relevante de passageiros mencionou estar apenas de passagem por Presidente Prudente durante a pesquisa.

A *Uber* foi capaz de associar muito bem sua marca ao *e-hailing* e não apenas, o termo *uberização* já está sendo empregado para representar um novo formato de relações de trabalho e de acumulação.

José [nome fictício] destacou:

*“[...] a Uber tem mais fama, acho que porque ela foi a pioneira, não sei se foi mesmo, mas foi uma das primeiras que eu vi chegando em Presidente Prudente e o próprio nome, quando você vai falar o que você é: sou “Uber”. Então, acho que a Uber tem mais fama, só que a 99 eu tenho a sensação de que ela passa essa ideia de ser algo que torna a viagem por aplicativos algo mais acessível”.*

Luciano [nome fictício] preferiu desde o início utilizar o aplicativo da empresa *Uber* para trabalhar:

*“Eu optei por usar apenas o aplicativo da Uber. Até me cadastrei na 99 e usei durante um dia apenas. Não gostei do aplicativo”.*

Para reforçar esse aspecto, temos o relato de Juliana [nome fictício], que mencionou que em alguns momentos conta com a *Uber* – se referindo aos aplicativos de transporte de maneira geral – mas quando consultada sobre os aplicativos que utiliza com mais frequência afirmou utilizar mais a 99. A colaboradora também diz que vem sentindo mais facilidade para acessar o serviço a partir do novo endereço:

*“Eu uso a 99 [...] no bairro em que eu moro agora, na Av. Paulo Marcondes é muito mais fácil. Às vezes eu peço Uber e como é apartamento, eu tenho que pedir e já ir para a portaria, porque às vezes não dá tempo nem de eu descer. É bem mais rápido, bem mais fácil, eu não sei por qual motivo, por que aqui é uma avenida. Agora, lá onde eu morava, no Terceiro Milênio, muitas vezes eu pedia o aplicativo e eles não iam lá, cancelavam.*

*Nossa, era muito difícil! Muitas vezes eu saía da escola onde eu trabalhava e ficava tentando pedir um veículo, demoravam 20 ou 30 minutos, quando eles aceitavam e depois cancelavam, porque era mais difícil eles irem para o Terceiro Milênio. Aqui eu consigo bem mais rápido”.*

Analisando em conjunto os dados obtidos nos percursos por aplicativos, entre as manchas de densidade e alcance espacial que se diferenciam, variações da concentração de embarques e desembarques entre zonas da cidade com características socioeconômicas distintas, e os relatos das entrevistas, podemos afirmar que há uma espacialização diferenciada entre as plataformas, constituídas pelas relações entre os sujeitos do transporte e a resposta efetiva dos aplicativos, baseada especialmente na economia e conveniência dos modais. Ainda que se trate de aplicativos/empresas concorrentes atendendo o mesmo seguimento de gênero e etário, no nosso recorte analítico sua distinção é percebida pela espacialidade, diretamente ligada a faixa de renda.

## **MÚLTIPLAS REPRESENTAÇÕES DE CENTRO E CENTRALIDADES: UM OLHAR A PARTIR DOS DESLOCAMENTOS**

Enfatizada a intensidade que determinados espaços urbanos são frequentados através dos mapas das figuras 49 a 52 e 56 e 57, passamos para uma análise dos principais padrões de deslocamentos que compareçam entre nossos resultados. O material possibilitou classificar os embarques e desembarques que ocorreram por meio dos aplicativos de transporte e pelo transporte coletivo em três grupos distintos (organizados na tabela 11):

1. deslocamentos entre os centros e as periferias, ou seja, trajetos que ligam o centro principal e seus subcentros aos bairros periféricos da cidade (ou o contrário).
2. deslocamentos intrarregionais, representando os deslocamentos que ocorrem entre bairros dentro dos limites da mesma zona cartesiana: de norte a norte, sul a sul, leste a leste etc.

3. deslocamentos Inter-regionais: este grupo abrange trajetos que não se enquadram nas categorias anteriores, ocorrendo entre diferentes zonas da cidade e não envolvendo os centros.

**Tabela 11: Lógica de deslocamentos por meio dos aplicativos de transporte e do transporte coletivo em Presidente Prudente (entre 09/05 até 19/06/2022)**

| Lógica                     | UBER               | 99                 | Transporte coletivo |
|----------------------------|--------------------|--------------------|---------------------|
| <b>Centro – periférica</b> | <b>139 (52,3%)</b> | <b>142 (47,8%)</b> | <b>333 (94,1%)</b>  |
| <b>Intrarregional</b>      | 79 (29,7%)         | 81 (27,3%)         | 12 (3,4%)           |
| <b>Inter-regional</b>      | 48 (18%)           | 74 (24,9%)         | 09 (2,5%)           |

Fonte: elaborado pelo autor, 2024.

Os dados demonstram o predomínio de uma lógica de deslocamentos especialmente marcada pela relação centro – periférica, entre os grupos sociais que acessaram os modais, com respaldo especialmente para a realização das atividades ligadas ao trabalho, consumo e lazer.

Uma observação que foi apontada por José [nome fictício] também corresponde a impressão geral do pesquisador na aplicação da metodologia e comparece entre nossos resultados, que são os deslocamentos em trechos intrarregionais:

*“Eu acho interessante, é uma impressão que eu tenho, muitas das viagens ficam retidas em zonas aqui de Presidente Prudente, por exemplo, quando eu venho ou vou para a zona leste, parece que a maior parte das chamadas são para circular dentro da zona leste mesmo, então eu acabo ficando por lá algum tempo e só depois, quando alguém chama para algum canto da cidade eu vou. Mas eu tenho essa impressão de que quando eu ia para a zona norte, eu ficava rodando bastante na zona norte até que alguém pedia uma chamada para outro canto. Na zona leste, eu rodava bem até alguém pedir corridas para fora dali. Mas é isso com boa parte dessas chamadas que aconteciam em alguma zona, eu acabo ficando por lá mesmo durante um bom tempo”.*

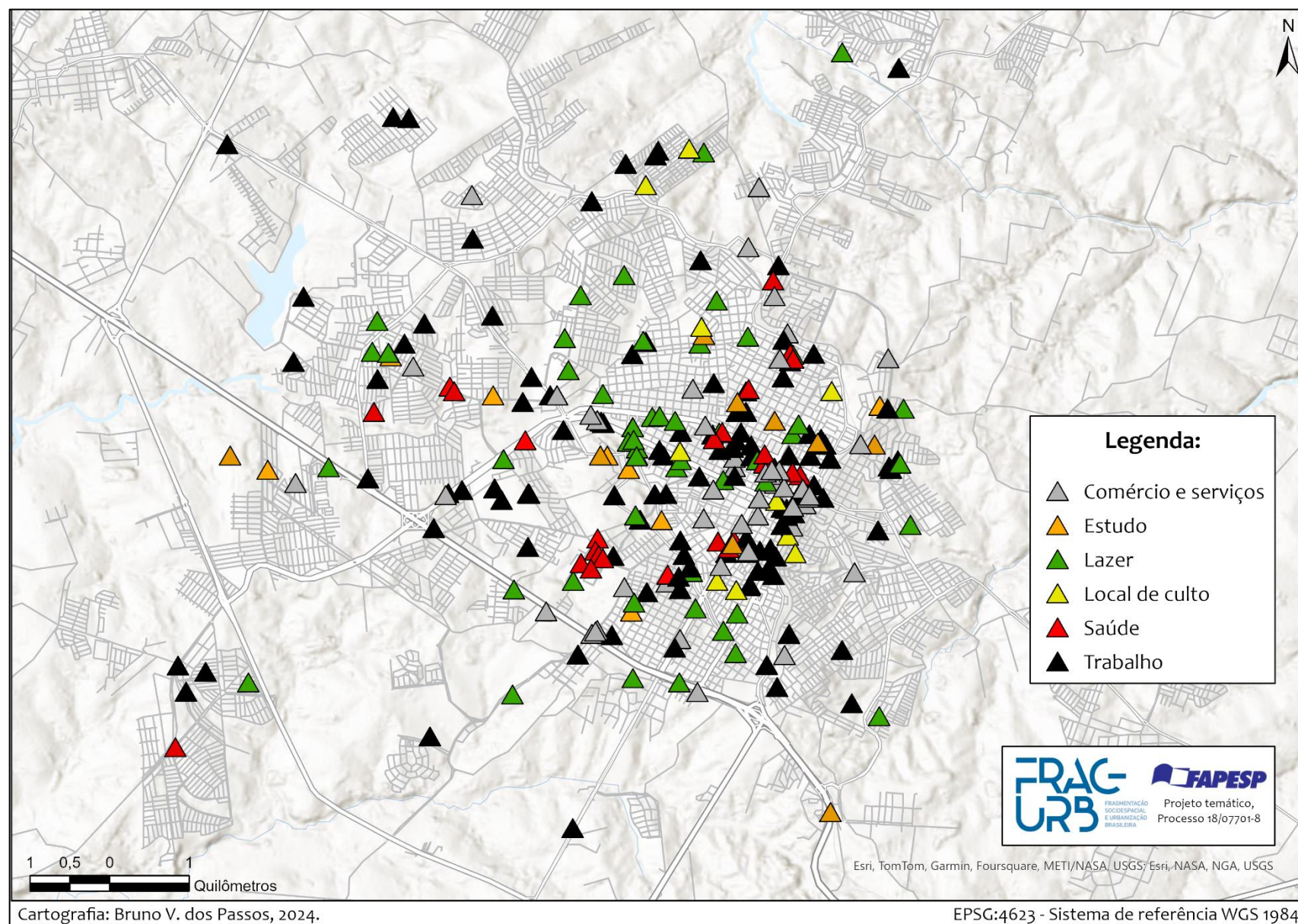
O acesso dos cidadãos às áreas centrais, enquanto resultados da pesquisa, também corresponde a uma variável para explicar a configuração dos centros e dos subcentros da cidade de Presidente Prudente. Isso porque, como já discutimos, os

processos espaciais que conformam a centralidade se constituem de suas formas, funções e utilizações; entre fixos e fluxos, a frequência de determinados espaços para realização de determinadas práticas espaciais, deriva de sua capacidade de atração que acontece tanto pela concentração atividades e serviços, mas também se justifica a partir das condições de acessibilidade, notamos isso no comentário de Juliana [nome fictício]:

*“Por estar próximo ali, vamos bastante no Carrefour e no Shopping, vamos fazer algo no shopping e já passamos no mercado, nós preferimos por estar próximo, pra não precisar se deslocar demais”.*

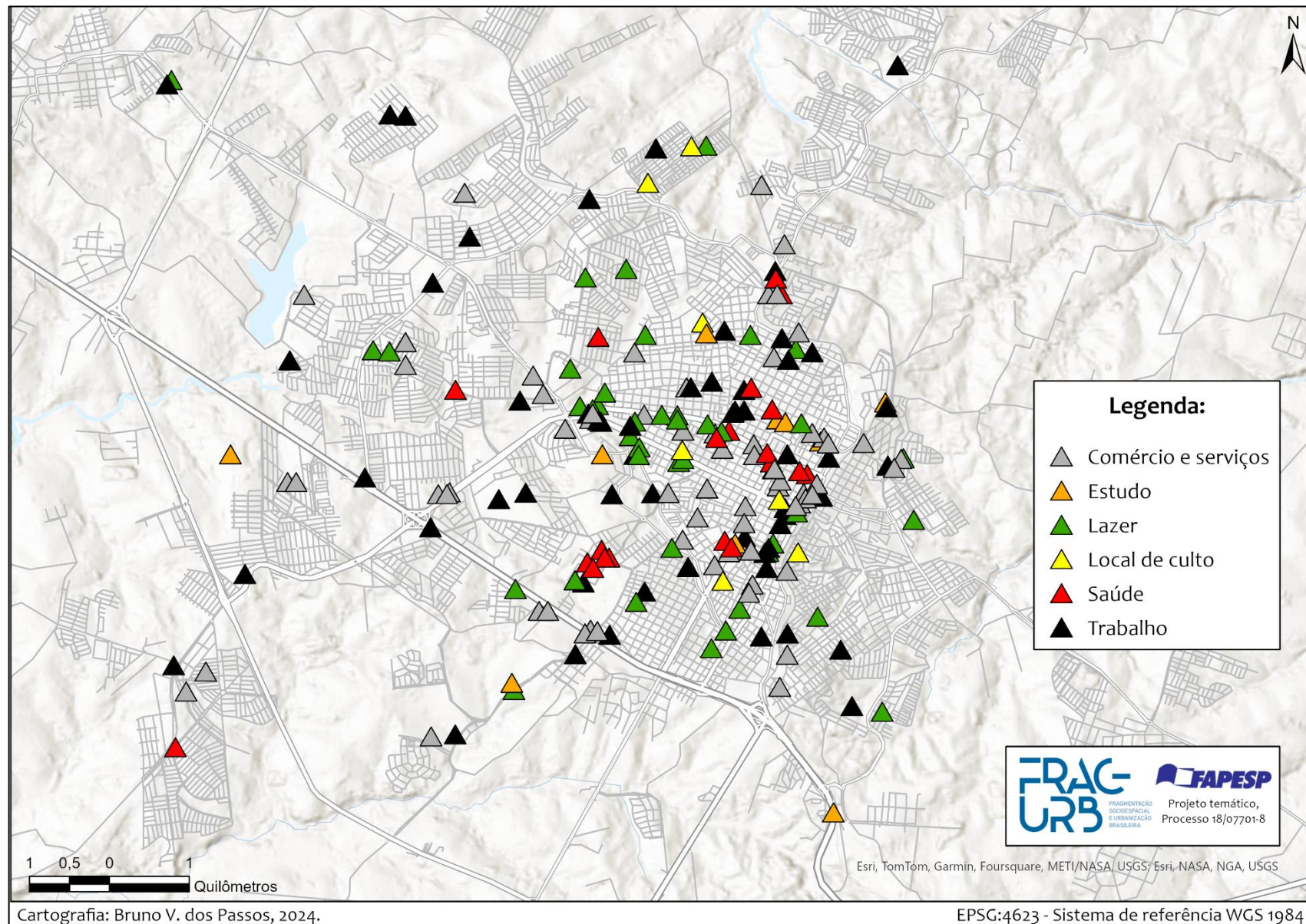
Trouxemos os mapas das figuras 58 e 59, que indicam a partir dos percursos no transporte por aplicativos a distribuição e concentração dos espaços que foram associados às práticas de consumo, educação, lazer, locais de culto, saúde e trabalho. Entre os dados foram subtraídas práticas ou atividades correlacionadas a atividades que seriam realizadas exclusivamente em espaços residenciais, como os deslocamentos até a habitação e visitas à amigos e familiares.

**Figura 58: Mapa da distribuição de espaços associados a determinadas práticas entre os embarques e desembarques na plataforma Uber em Presidente Prudente (entre 31/05 até 19/06/2022)**



**Fonte:** elaborado pelo autor, 2024.

**Figura 59: Mapa da distribuição de espaços associados a determinadas práticas entre os embarques e desembarques na plataforma 99 em Presidente Prudente (entre 09/05 até 29/05/2022)**



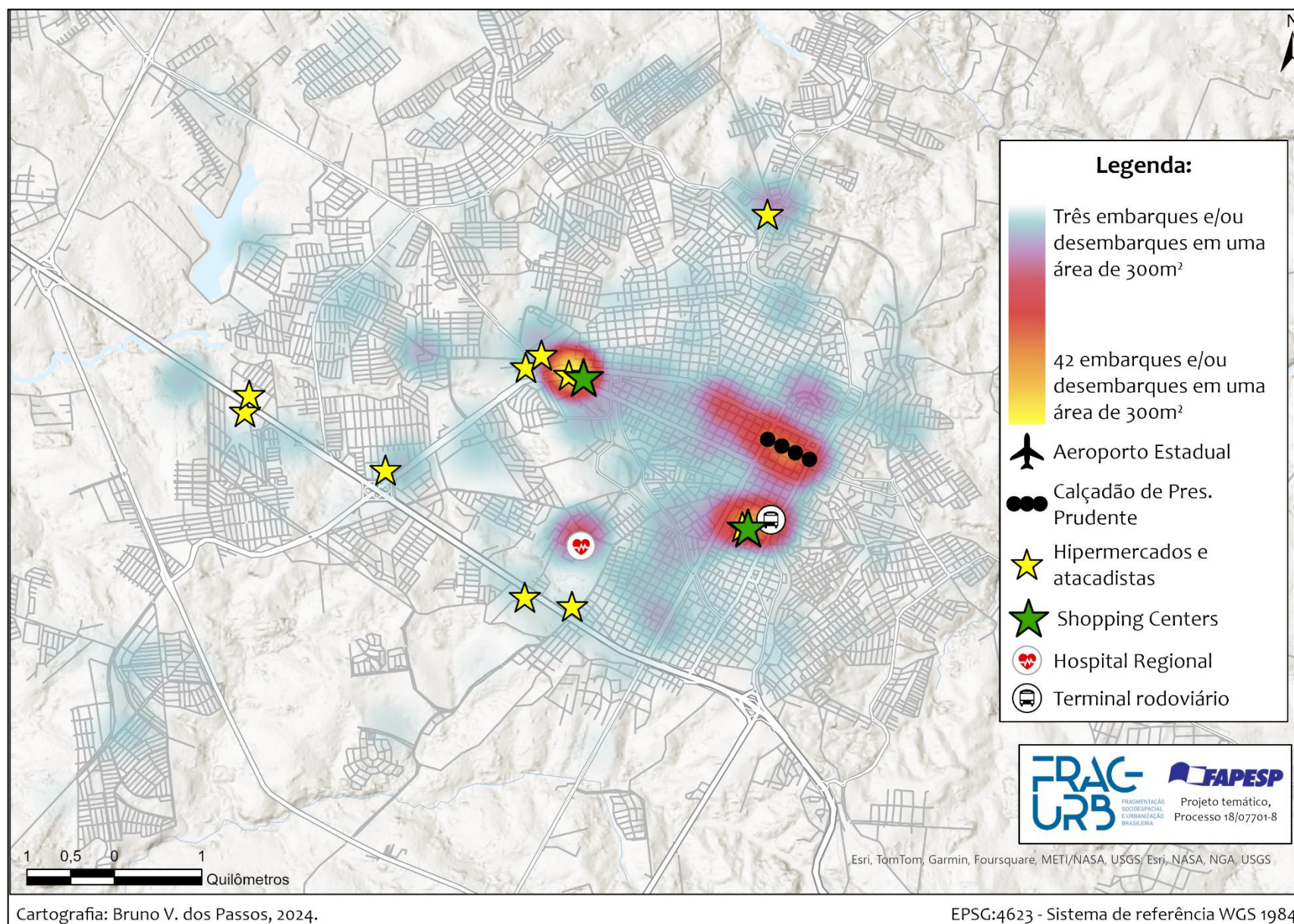
**Fonte:** elaborado pelo autor, 2024.

Optamos por combinar os dados provenientes de ambos os aplicativos para a delimitação mais precisa das centralidades na cidade, resultando na elaboração do cartograma de densidade apresentado na figura 60. Essa abordagem nos permite realçar as correspondências entre a distribuição das atividades comerciais e de serviços em determinadas áreas – dimensão do espaço concebido, demonstrado pelos dados de CNPJs, em relação aos padrões de uso dos aplicativos de transporte – dimensão do espaço vivido.

É importante ressaltar que, como já discutido anteriormente, os trajetos registrados refletem os hábitos de um grupo específico de cidadãos e, portanto, não capturam todos os movimentos ocorridos nos espaços da cidade. No entanto, essa comparação acrescenta uma camada valiosa de diferenciação entre as centralidades intraurbanas, quando sobrepomos as formas, as funções e usos do espaço. Essa construção envolve a tentativa de demonstrar as intersecções entre o espaço concebido, percebido e o espaço vivido, que vão configurar e delinear respectivamente os processos e as formas espaciais que constituem as centralidades e os centros e subcentros da cidade.

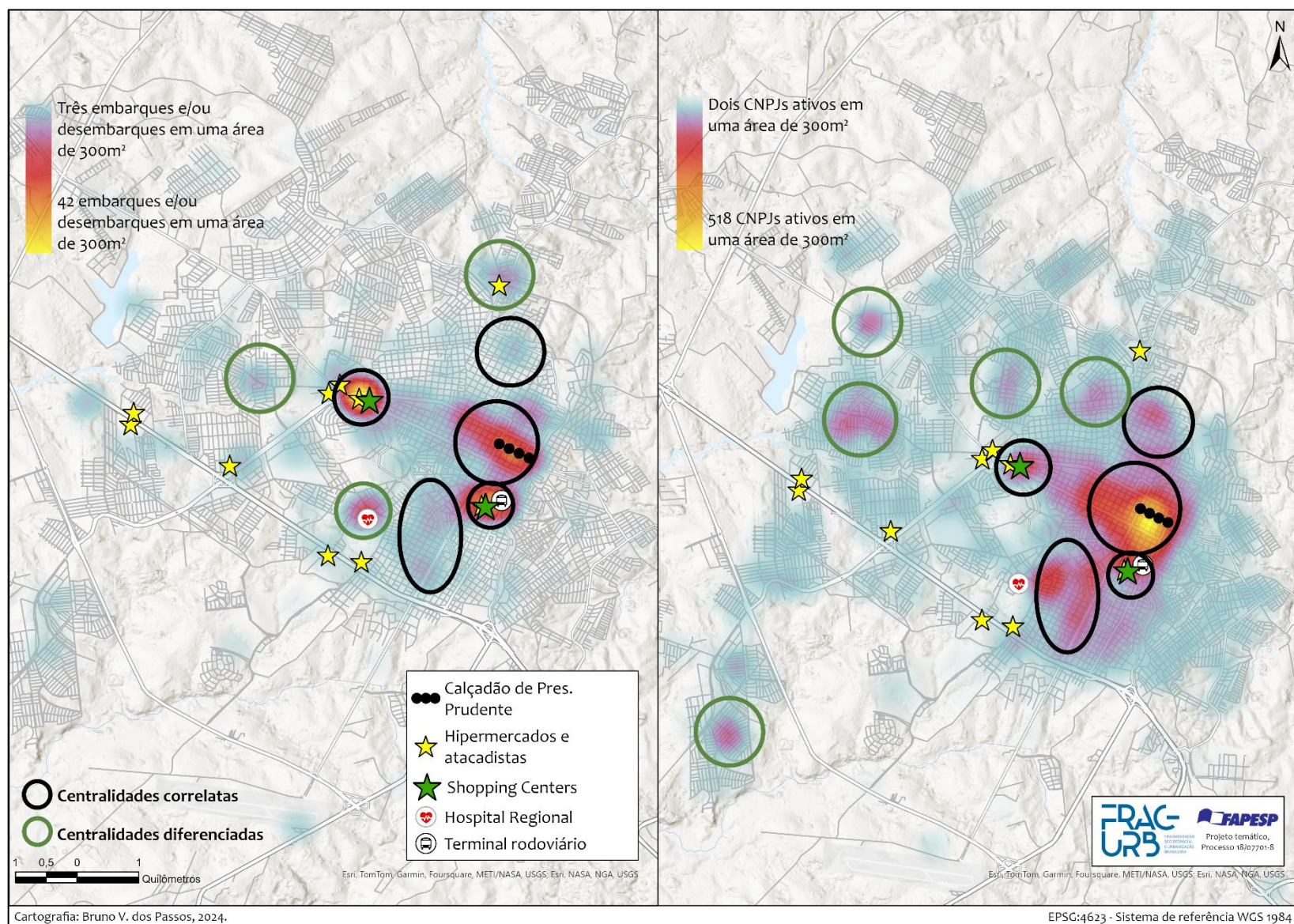
Os mapas na figura 61 apresentam algumas distinções; no entanto, ambos destacam as áreas centrais da cidade, reunindo tanto os conjuntos de equipamentos com sua utilização. Destacamos as áreas em comum que abrangem o quadrilátero central e se estendem pelas avenidas Manoel Goulart, Washington Luiz, Brasil e Coronel José Soares Marcondes. Além disso, locais como os *shopping centers* são frequentemente visitados, superando o centro principal por meio dos aplicativos. Destacam-se também os subcentros menores, como nas avenidas Ana Jacinta, Coronel Albino e Adhemar de Barros. A partir dos mapas podemos perceber a emergência de uma centralidade na zona norte, demarcada por um conjunto de estabelecimentos do setor terciário, mas especialmente a presença de um grande hipermercado atacadista e uma Unidade de Pronto Atendimento (UPA).

**Figura 60: Mapa da concentração de espaços associados às áreas centrais entre os embarques e desembarques nas plataformas Uber e 99 em Presidente Prudente (entre 09/05 até 19/06/2022)**



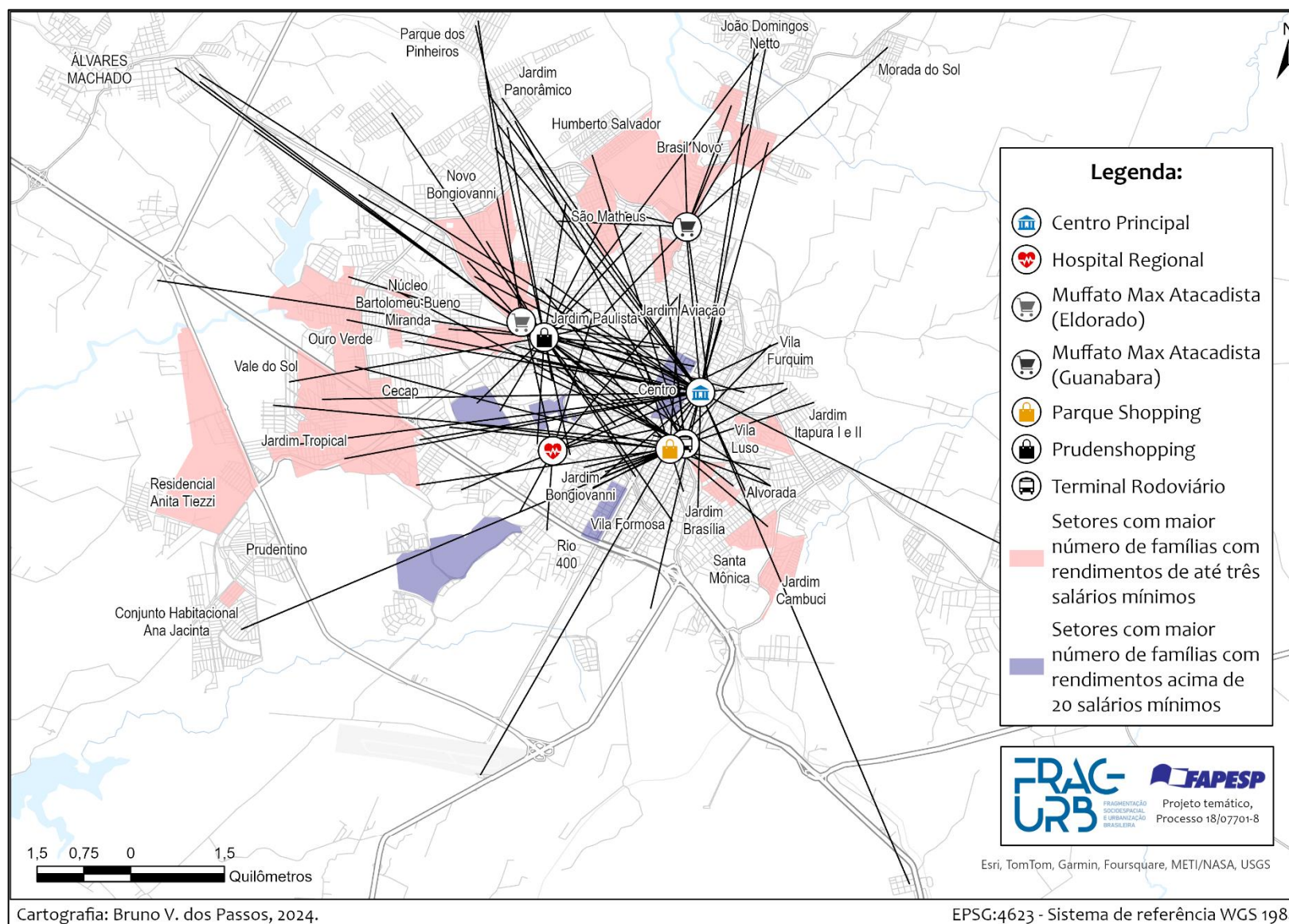
**Fonte:** elaborado pelo autor, 2024.

**Figura 61: Mapa da comparação entre as concentrações de espaços associados às áreas centrais a partir dos embarques e desembarques nas plataformas Uber e 99 (2022), e os endereços de estabelecimentos comerciais do CNEFE (2010) em Presidente Prudente**



Fonte: elaborado pelo autor, 2024.

**Figura 62: Mapa de alcance espacial dos embarques e desembarques nas áreas centrais por meio das plataformas Uber e 99 em Presidente Prudente (entre 09/05 até 19/06/2022)**



**Fonte:** elaborado pelo autor, 2024.

Combinamos os fluxos de deslocamento dos aplicativos em relação às centralidades urbanas a fim de demonstrar o alcance espacial dessas áreas centrais, a partir da origem ou destino dos cidadãos que as frequentam. O mapa presente na figura 62 deixa em evidência a predominância do centro principal em comparação aos demais assim como revela de onde vem os usuários que os frequentaram através dos aplicativos.

O Prudenshopping é destacado logo em seguida, e juntamente com o centro principal, oferece uma visão sobre a relevância da cidade dentro da rede urbana. Isso é ressaltado pelos deslocamentos que transpassam os limites municipais em direção aos municípios de Álvares Machado e Regente Feijó<sup>32</sup>. Além disso, o mapa também ilustra claramente que a maioria dos deslocamentos não é realizado por cidadãos que residem nos setores de maior renda per capita. Contudo, infelizmente não dispomos de um dado do número de veículos particulares ou registros do Imposto de Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) por bairros ou setores censitários para uma comparação de contraprova, pois uma dúvida fica em aberta: nas áreas onde os aplicativos foram menos utilizados, existiria maior número de registro de veículos? Do contrário, um acesso menor corresponde a manifestação da segregação socioespacial? Questões para movimentar novas pesquisas.

Como já demonstramos, o conjunto de dados demarcam um percentual maior de deslocamentos que corresponderam a uma lógica que é predominante centro-periférica. Entretanto, não possibilita afirmar que essa condição é geral na cidade, uma vez que nossos resultados correspondem a um público extremamente específico, representado principalmente pela classe média baixa, especialmente por trabalhadores. O que podemos afirmar nesse sentido é que o centro principal mantém sua relevância entre tais grupos sociais. Mesmo aqueles deslocamentos que são intrarregionais ou inter-regionais não irão implicar naquilo que corresponde a uma lógica fragmentária, isso porque eles acontecem em função especialmente de visitas a conhecidos e familiares, com poucas exceções.

---

<sup>32</sup> Esse foi um elemento também apresentado por José, quando menciona que acessava municípios e distritos vizinhos como Taciba-SP, Regente Feijó-SP e Espigão (distrito de Regente Feijó).

Foram poucos os deslocamentos que podemos associar a uma lógica fragmentária a partir dos resultados, o que não implica que o fenômeno não se manifesta na cidade, mas reconhecemos ele não pôde ser amplamente capturado pela metodologia proposta, sem nos aprofundamos para entender a dinâmica de deslocamentos dos cidadãos de estratos sociais mais diversificados, atingindo as classes de estrato social mais alto, ou aqueles que dispõe de múltiplos veículos particulares e não dependem dos aplicativos de transporte ou do transporte coletivo urbano.



# CONSIDERAÇÕES DO AUTOR

Através de uma abordagem metodológica robusta e multidimensional, este trabalho conseguiu atravessar e atingir seus objetivos específicos, oferecendo uma compreensão aprofundada das dinâmicas de mobilidade e centralidade urbana em Presidente Prudente. Nossas análises não apenas elucidam os padrões de deslocamento e seus perfis de usuários, mas destacam as representações espaciais atribuídas por diferentes grupos sociais aos espaços urbanos, contribuindo na compreensão dos centros, subcentros e centralidades que aparecem na cidade.

Essa é uma das principais contribuições da pesquisa, ao validar o procedimento empregado para leitura da cidade por meio dos aplicativos de transporte, técnica que poderá ser replicada em outros momentos, em outras cidades, utilizando inclusive outros *softwares*.

Os resultados destacam que a lógica centro-periférica ainda predomina nas dinâmicas de deslocamento da cidade, especialmente entre os grupos de classe média baixa e trabalhadores. As áreas centrais continuam a ser os principais destinos, reforçando a centralidade urbana tradicional. Mesmo com a introdução de novos modais de transporte, como os aplicativos, essa lógica permanece evidente. No entanto, há uma complexidade adicional na maneira como diferentes estratos sociais interagem com essas tecnologias, característicos da fragmentação socioespacial.

Os serviços mediados por aplicativos tornaram-se uma parte integrante da realidade urbana, transformando a maneira como nos deslocamos, consumimos e interagimos com o ambiente ao nosso redor. Essa revolução provocada pelo *e-hailing* no setor de mobilidade não pode mais ser freada e a tecnologia em si, não é necessariamente boa ou má, mas traz consigo um conjunto de contradições e de benefícios que devem avaliados dentro de cada contexto socioespacial.

A pesquisa demonstrou que, apesar dos reconhecidos benefícios do transporte coletivo e não motorizado, a infraestrutura atual e a gestão do transporte público em Presidente Prudente não têm sido eficazes. Os cidadãos frequentemente relatam problemas de pontualidade, orientação, conforto e cobertura das linhas de transporte coletivo. Além disso, a falta de ciclovias e incentivos aos modais não motorizados adequados desestimula o uso de bicicletas como meio de transporte

diário. O crescimento da cidade e a priorização histórica do transporte motorizado individual resultaram em uma malha urbana que não favorece a integração de modais mais sustentáveis. Este cenário é exacerbado por políticas públicas insuficientes e pela falta de investimento contínuo em melhorias estruturais e operacionais para o transporte público.

Em nossa avaliação é preciso revisitar as pesquisas existentes sobre os sistemas de circulação, ir a campo averiguar buscando um direcionamento adequado para o desenvolvimento de um Plano de Mobilidade Urbana para a cidade, que traga uma proposta continuada investindo na melhoria da infraestrutura, garantia da qualidade dos serviços de transporte coletivo, na expansão e manutenção de ciclovias, programas de educação no trânsito, fomentando uma mudança positiva nos hábitos de deslocamento da população. Valorizar o coletivo em detrimento ao individual. Esta mudança é essencial para enfrentar os desafios contemporâneos de mobilidade urbana e para promover uma cidade mais justa e ambientalmente responsável.



# REFERÊNCIAS

ABREU, Dióres Santos. Formação histórica de uma cidade pioneira: Presidente Prudente. **Tese de Doutorado/ Unesp CATEDRAS/ Faculdade de Filosofia Ciências e Letras de Presidente Prudente**, 1972.

BARBOSA, Jorge Luiz. O significado da mobilidade na construção democrática da cidade. In: BALBIM, Renato Nunes; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse Cunha. Cidade e movimento: Mobilidade e interações no desenvolvimento urbano. Brasília. **IPEA; ITDP**, 2016, p. 43 – 56.

BARRETO, Marcelo Menna. **Cooperativas de oito estados criam aplicativo nacional para concorrer com a Uber e a 99**. CUT – Notícias. Março, 2023. Disponível em: <https://www.cut.org.br/noticias/cooperativas-de-8-estados-criam-aplicativo-nacional-para-concorrer-com-uber-e-99-9694>. Acesso em: 27 de jul. 2024.

BASTAZINI, Rafael. Fragmentação e mobilidade socioespaciais em Campo Grande/MS e Dourados/MS. 2022.

BRAGADO, Louise. **Unicórnios brasileiros: como a 99 se tornou a primeira startup do país a alcançar a marca de US\$ 1 bilhão em valor de mercado**. Época Negócios. Novembro de 2023. Disponível em: <https://epocanegocios.globo.com/tudo-sobre/noticia/2023/10/unicornios-brasileiros-como-a-99-se-tornou-a-primeira-startup-do-pais-a-alcancar-a-marca-de-us-1-bilhao.ghtml>. Acesso em: 20 de jun. 2024.

BRASIL. Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012. Brasília, DF. [2012]. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm). Acesso em: 27 de fev. de 2024.

BRASIL. Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD). Brasília, DF: Presidência da República, [2018]. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2020/lei/l14020.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/l14020.htm). Acesso em: 27 de fev. de 2024.

BRASIL. Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018. **Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros** [2018]. Secretaria Geral, Brasília. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2018/lei/l13640.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13640.htm). Acesso em: 27 de fev. de 2024.

BORDIGNON, Gabriel Barros et al. Dispositivos de vigilância como tecnologias de controle no capitalismo de dados: redes sociais e smart cities. *Revista de Morfologia Urbana*, v. 8, n. 2, p. e00157-e00157, 2020.

BUNGE, Mario. A systems concept of society: Beyond individualism and holism. **Theory and Decision**, v. 10, p. 13-30, 1979.

CALIXTO, Maria José Martinelli Silva. Da lógica centro-periferia à lógica socioespacial fragmentária em uma cidade média. **Mercator** (Fortaleza), v. 20, p. e20028, 2021.

COCCO, R. G. Transporte público e mobilidade urbana: contradições entre políticas públicas e demandas por mobilidade na região metropolitana de Florianópolis-SC. 2016, 421p. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Santa Catarina.

CORRÊA, Roberto Lobato. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria E. Beltrão. A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: **Contexto**, 2014.

CORRÊA, Roberto Lobato et al. O espaço urbano. **Ática**, 1989.

CORRÊA, Roberto Lobato. A periferia urbana. **Geosul**, v. 1, n. 2, p. 70-78, 1986.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. Neoliberalismo e subjetivação capitalista. **Revista Olho da História**, v. 22, 2016.

DAL POZZO, Clayton Ferreira. Fragmentação socioespacial em cidades de porte médio paulistas: rede de relações socioespaciais seletivas e consumo segmentado na cidade. **Relatório de qualificação. Programa de Pós Graduação em Geografia. FCT-UNESP**, 2014.

DE PAULA, Dilma Andrade. Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil. **Revista Brasileira de História da Ciência**, v. 3, n. 2, p. 142-156, 2010.

DESCARTES, René. Discurso do método e, princípios da filosofia. Tradução: Noberto de Paula Lima e Torrieri Guimarães. São Paulo: **Folha de São Paulo**, 2010.

DODGE, Martin; KITCHIN, Rob; ZOOK, Matthew. How does software make space? Exploring some geographical dimensions of pervasive computing and software studies. **Environment and Planning A**, v. 41, n. 6, p. 1283-1293, 2009.

DUARTE, Leandro Ribeiro. Tecnoesfera, psicoesfera e uso corporativo do território pelas empresas de delivery e de transporte. In: TOZI, Fábio. Plataformas digitais e novas desigualdades socioespaciais. São Paulo: **Editora Max Limonad**, 2023.

FERNANDES, José Alberto Rio; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). A nova vida do velho centro nas cidades portuguesas e brasileiras. Porto: **Universidade do Porto-CEGOT**, 2013. ISBN: 978-989-8648-01-3.

GAZOLLA, Mariana Aparecida. Tempo, espaço e memória: a avenida Manoel Goulart em Presidente Prudente (SP). **Dissertação de Mestrado. PPGG/FCT/UNESP Presidente Prudente**, 2020.

GERVAZONI, Caio. **4 anos da Uber em Prudente: motoristas por app falam sobre atual cenário do serviço**. Jornal O Imparcial. Março de 2022. Disponível em: <https://www.imparcial.com.br/noticias/4-anos-da-uber-em-prudente-motoristas-por->

app-falam-sobre-atual-cenario-do-servico,50149#google\_vignette. Acesso em: 27 de fev. de 2024.

GLOBO. **Câmara Municipal instaura CPI para investigar situação do transporte coletivo urbano em Presidente Prudente.** Notícia: Presidente Prudente e Região. 16 de maio de 2023. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-regiao/noticia/2023/05/16/camara-municipal-instaura-cpi-para-investigar-situacao-do-transporte-coletivo-urbano-em-presidente-prudente.ghml>>. Acesso em: 09 de jul. 2023.

GLOBO. **Vereadores de Presidente Prudente aprovam relatório final da CPI do transporte coletivo.** Bom dia Fronteira. Outubro de 2023. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/12074196/>. Acesso em: 27 de fev. de 2024.

GÓES, Eda Maria; SPOSITO, Maria E. Beltrão; MILANI, Patrícia Helena; CATALÃO, Igor; MAGRINI, Maria A. de Souza; SOUZA, Marcus V. Mariano. Entrevistas com cidadãos: perspectivas para análise das práticas espaciais sob a lógica fragmentária. In: GÓES, Eda Maria; MELAZZO, Everaldo dos Santos (org.). Metodologia de Pesquisa em Estudos Urbanos. Rio de Janeiro: **Consequência Editora**. 2022.

GÓES, Eda Maria; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Práticas espaciais, cotidiano e espaço público: o consumo como eixo da análise do calçadão de Presidente Prudente-SP. **Revista da ANPEGE**, v. 12, n. 19, p. 39-65, 2016.

HAESBAERT, Rogerio. Território e multiterritorialidade: um debate. **GEOgraphia**, v. 9, n. 17, p. 19-45, 2007.

HAMADA, Heloise; PASCHOALOTTO, Bill. **Prudente Urbano se despede nesta sexta-feira e a Prefeitura admite que transporte coletivo pode parar até contratação de nova prestadora de serviço.** G1 Presidente Prudente e TV Fronteira. 03 de dezembro de 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/google/amp/sp/presidente-prudente-regiao/noticia/2021/12/03/prudente-urbano-se-despede-nesta-sexta-feira-e-prefeitura-admite-que-transporte-coletivo-pode-parar-ate-a-contratacao-de-nova-prestadora-de-servico.ghml>. Acesso em: 27 de fev. de 2024.

HAN, Byung Chul. Sociedade do cansaço. 1ª edição. Petrópolis: **Editora vozes**, 2016.

HEGEL, Georg Wilhelm Friedrich. Lecciones sobre la filosofia de la historia universal. Madrid : **Editorial Tecnos**. Colecion los esenciales de la filosofia. 1953. 232 p.

IBGE. Cidades: **Presidente Prudente**. Panorama (dados do censo demográfico de 2022). Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/presidente-prudente/panorama>>. Acesso em: 27 de fev. de 2024.

IBGE. **Região de Influência das Cidades**. Geociências – Redes e fluxos Geográficos. Resultados definitivos [2018]. Disponível em:

<https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/redes-e-fluxos-geograficos/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html>. Acesso: 27 de fev. de 2024.

IBGE. **Estatísticas do século XX**. Populacionais, sociais, políticas e culturais. 2003. Disponível em: <https://seculoxx.ibge.gov.br/>. Acesso em: 09 de mar. De 2024.

IPEA. População Economicamente Ativa. Ipeadata. **Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas**. Julho de 2016. Disponível em: <http://www.ipeadata.gov.br/exibeserie.aspx?serid=486696855>. Acesso em: 27 de fev. de 2024.

ISRAEL, Carolina Batista. Redes digitais, espaços de poder: sobre conflitos na reconfiguração da internet e as estratégias de apropriação civil. 2019. **Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo**.

JOUFFE, Yves. Contra o direito à cidade acessível. Perversidade de uma reivindicação consensual. In: SUGRANYES, Ana; MATHIVET, Charlotte. Cidade para tod@s. Propostas e experiências pelo direito à cidade. Chile: **Habitat International Coalition**, 2010, p.43-56.

KESSELRING, Sven. Pioneering mobilities: new patterns of movement and motility in a mobile world. **Environment and Planning A**, v. 38, n. 2, p. 269-279, 2006.

KÖCHE, José Carlos. Fundamentos de metodologia científica. Petrópolis: **Editora Vozes**. 1997, 186p.

LEFEBVRE, Henri. Lógica formal/Lógica dialética. Rio de Janeiro: **Civilização brasileira**, 1983.

LEFEBVRE, Henri. A produção do espaço. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: La production de l'espace. 4e éd.Paris: **Éditions Anthropos**, 2000). Primeira versão: fev. 2006.

LEGROUX, Jean Jose Adrien. A lógica urbana fragmentária: delimitar o conceito de fragmentação socioespacial. **Caminhos de Geografia**, v. 22, n. 81, 2021, p. 235 – 248.

LEGROUX, Jean Jose Adrien. A triplicidade do espaço e das práticas cotidianas de mobilidade para o estudo da fragmentação socioespacial. **GEOgraphia**, v. 23, n. 51, 2021-b.

LEMONS, Rodrigo Silva; JUNIOR, Antônio Pereira Magalhães; WSTANE, Carla. Planejamento e gestão territorial: reflexões a partir da modernidade, da ciência e da participação social/Planning and territorial management: reflections from modernity, science and social participation. **Caderno de Geografia**, v. 29, n. 58, p. 726-745, 2019.

LIMA, Vanessa. **Bolsonaro diz que mulher deve ganhar salário menor porque engravida**. Revista Crescer – Globo. Fevereiro de 2015. Disponível em:

<https://revistacrescer.globo.com/Familia/Maes-e-Trabalho/noticia/2015/02/jair-bolsonaro-diz-que-mulher-deve-ganhar-salario-menor-porque-engravidar.html>. Acesso em: 27 de fev. de 2024.

LUCINDO, Fernando. **Ligas Coop: cooperativas de mobilidade urbana como solução para a precarização do trabalho**. Radar Coop. Agosto de 2023. Disponível em: <https://radarcoop.com/conteudos/cooperativas-de-mobilidade-urbana/>. Acesso em: 27 de jul. 2024.

MACÊDO, Bianca; Davi Garcia Lopes Pinto; Matheus Fontenelle Siqueira; André Soares Lopes; Carlos Felipe Grangeiro Loureiro. Caracterização das diferenças no padrão de mobilidade de mulheres e homens em grandes cidades brasileiras. **Transportes**, v. 28, n. 4, p. 89-102, 2020.

MAGALHÃES, Marcos Thadeu Queiroz; DE ARAGÃO, Joaquim José Guilherme; YAMASHITA, Yaeko. Definições formais de mobilidade e acessibilidade apoiadas na teoria de sistemas de Mario Bunge. Paraná: **cadernos de arquitetura e urbanismo**, n. 9, 2013.

MARANGONI, Ana Maria Marques Camargo. Questionários e entrevistas – Algumas considerações. In: VENTURI, Luis Antonio Bittar. **Praticando Geografia: técnicas de campo e de laboratório**. São Paulo: Oficina de textos, 2005, p. 167 - 185.

MARRE, Jacques AL. A construção do objeto científico na investigação empírica. Cascavel: **Seminário de Pesquisa do Oeste do Paraná–UNIOESTE**, 1991.

MARTINS, Thais Fernandes; PASCHOALOTTO, Marco Antonio Catussi; OLIVEIRA, Pedro Henrique de; MENEGUZZO, Marco. O transporte urbano na cidade de Presidente Prudente/SP: uma avaliação da satisfação dos usuários frente ao serviço público. **Revista Colloquium Sociales**. v.3 n.2, 2019, p. 33 - 42.

MATIVE, Rogério. **Há 28 anos Brasília era retirada prestando serviço de excelência**. Portal Prudentino. Junho de 2021. Disponível em: <https://portalprudentino.com.br/noticia/noticias/presidente-prudente-noticias/ha-28-anos-brasilia-era-retirada-prestando-servico-de-excelencia>. Acesso em 27 de fev. de 2024.

MICHAELIS. Mobilidade. **Dicionário Brasileiro de Língua Portuguesa**. Disponível em: <https://michaelis.uol.com.br/busca?id=L1jwW>. Acesso em 27 de fev. 2024.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável. Brasília: **Editora Brasília**. Caderno MCidades 6. 2004, 70p.

MONTENEGRO, Marina Regitz. Capitalismo de plataforma e circuitos da economia urbana: novas articulações, novas subordinações. In: TOZI, Fábio. **Plataformas digitais e novas desigualdades socioespaciais**. São Paulo: **Editora Max Limonad**, 2023.

NAÇÕES UNIDAS. Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 11. **ONU Brasil**, 2023. Disponível em: <<https://brasil.un.org/pt-br/sdgs/11>>. Acesso em: 03 jun. 2023.

NEGRI, Silvio Moises. Segregação sócio-espacial: alguns conceitos e análise. **Coletâneas do Nosso Tempo**: Cuiabá, v.8, n.8, 2008, p. 129-153

O GLOBO. **Conheça a cidade onde Uber e 99 não tem vez**. Economia. Janeiro de 2024. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/negocios/noticia/2024/01/21/conheca-a-cidade-onde-uber-e-99-nao-tem-vez.ghtml>. Acesso em: 24 de jul. 2024.

PEREIRA, Cláudio Smalley Soares. A teoria da produção do espaço e a Geografia. In: SPOSITO, Eliseu Savério; CLAUDINO, Guilherme dos Santos. Teorias na Geografia: avaliação crítica do pensamento geográfico. Rio de Janeiro: **Editora Consequência**. 2020, p. 107-140.

PEREIRA, Sílvia Regina. Percursos Urbanos: mobilidade Espacial, acessibilidade e o direito à cidade. 2006-a. 326p. **Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de ciência e tecnologia Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente**.

PEREIRA, Silvia Regina. Expansão e Estruturação Interna do Espaço Urbano de Presidente Prudente-SP. **Formação** (Online), v. 2, n. 13, 2006-b.

PESSANHA, Roberto Moraes. Inovação, financeirização e startups como instrumentos e etapas do capitalismo de plataformas. In: GOMES, Maria Terezinha Serafim; TUNES, Regina Helena; OLIVEIRA, Floriano Godinho de. Geografia da Inovação: Territórios, redes e finanças. Rio de Janeiro: **Consequência Editora**, 2020, p. 433 - 468.

PICON, Antoine. Os limites da inteligência: sobre os desafios enfrentados por Cidades Inteligentes. **Revista ECO-Pós**, v. 20, n. 3, p. 39-48, 2017.

POLETTTO, Pollyana. Mobilidade e Acessibilidade Urbana: O ir e vir por meio do Transporte Público Coletivo. 2016. 233p. **Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Estadual do Oeste do Paraná**.

PRESIDENTE PRUDENTE. A Cidade. **História de Presidente Prudente**. [s.a]. Disponível em: <https://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/acidade.xhtml>. Acesso em: 27 de fev. de 2024.

PRESIDENTE PRUDENTE. Lei complementar nº 230/2018. **Dispõe sobre a Lei do Plano Diretor do município, e dá outras providências**.

REDÓN, Sergio Moreno; TEIXEIRA, Vanessa de Moura Lacerda; AMORIN, Wagner Vinícius. Percursos Diários Registrados. In: GÓES, Eda Maria; MELAZZO, Everaldo dos

Santos (org.). Metodologia de Pesquisa em Estudos Urbanos. Rio de Janeiro: **Consequência Editora**. 2022.

ROSSI, Luis Sebastián. Cities, digital communication and post-pandemic: from smart cities to platform urbanism. **Universitas-XXI, Revista de Ciencias Sociales y Humanas**, n. 37, p. 123-146, 2022.

RUBIM, Bárbara; LEITÃO, Sérgio. O plano de mobilidade urbana e o futuro das cidades. **Estudos Avançados**, n. 27, v.79, 2013, p. 55-66.

SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro. O espaço-tempo das políticas habitacionais em Presidente Prudente/SP. 2019.

SANTOS, Flaviane Ramos dos. PRESSUPOSTOS TEÓRICOS DA PESQUISA QUALITATIVA EM GEOGRAFIA: APONTAMENTOS PARA REFLEXÃO. **Caderno Prudentino de Geografia**, v. 3, n. 42, p. 31-49, 2020.

SANTOS, Flaviane Ramos dos. Centralidade, eixos comerciais e consumo: um estudo das concessionárias de automóveis em Presidente Prudente (SP). 2015.

SANTOS, Milton. Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico e informacional. São Paulo: **Hucitec**. 1994, 136p.

SANTOS, Milton. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: **Edusp**, 2002.

SENADO FEDERAL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília: **Secretaria de Edições e Publicações**, 2014.

SILVA, Késia Anastácio de Alves; TEIXEIRA, Vanessa Moura de Lacerda; SPOSITO, Eliseu Savério. Novas expressões de centralidades urbanas e a diferenciação socioespacial: um olhar através das práticas espaciais. **Geografares**, v. 1, n. 33, 2021, p. 113-139.

SILVA, Victor Hugo Quissi Cordeiro da. Padrões de localização de atividades econômicas nas cidades médias brasileiras: Ribeirão Preto/SP, Presidente Prudente/SP, Ituiutaba/MG e Chapecó/SC. 2021.

SILVA JÚNIOR, Roberto França; RUTKOVSKI, Gilmar José. Fragmentação urbana, (re)produção da cidade e evolução da mobilidade em Irati-PR: uma análise pelo transporte público. **Revista Entre-Lugar**, n. 2 v.4. 2011, p. 17-38.

SINGER, Paul. Economia política da urbanização. São Paulo, Brasiliense, 1973. Economia política do trabalho. São Paulo, **Hucitec**, 1977.

SOUZA, Edinilsa Ramos de. Masculinidade e violência no Brasil: contribuições para a reflexão no campo da saúde. **Ciência & saúde coletiva**, v. 10, p. 59-70, 2005.

SOUZA, Marcelo Lopes de. ABC do desenvolvimento urbano. Rio de Janeiro: **Bertrand Brasil**, 2003.

SOU. Linhas e Horários. **SOU transportes**. Disponível em: <https://soutransportes.com.br/presidenteprudente/linhas-e-horarios/>. Acesso em: 27 de fev. de 2024.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SPOSITO, Eliseu Savério. Formas e processos. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SPOSITO, Eliseu Savério (org.). A Construção de uma Pesquisa em Ciências Humanas. Rio de Janeiro: **Consequência Editora**. 2022.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; CAMACHO, Vitor Augusto Luizare Camacho. O papel da cartografia temática. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SPOSITO, Eliseu Savério (org.). A Construção de uma Pesquisa em Ciências Humanas. Rio de Janeiro: **Consequência Editora**. 2022.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão & GÓES, Eda Maria. Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação social. São Paulo: **Editora Unesp**, 2013.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Urbanização e cidades: perspectivas geográficas. Presidente Prudente: [s.n], 2001, p. 609-643.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Cidade média. In: SPOSITO, Eliseu Savério. Glossário de geografia humana e econômica. São Paulo: **Editora Unesp**, 2017, p. 39 - 47.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos. **Projeto vinculado ao processo Fapesp: 2018/07701-8**. 2018, 78p.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Multi (poli) centralidade urbana. Uma Geografia em Movimento. São Paulo: **Expressão Popular**, p. 199-228, 2010.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. O chão em Presidente Prudente: a lógica da expansão territorial urbana. 1983.

SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Fragmentação socioespacial. **Mercator** (Fortaleza), v. 19, 2020.

SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Transporte coletivo e estruturação urbana: uma experiência em Presidente Prudente. **Boletim de Geografia Teorética**, Rio Claro, v. 21, n.42, p. 234-241, 1991.

SPOSITO, Eliseu Savério; LEISTER, Adalberto; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Transporte coletivo urbano em Presidente Prudente. **Revista de Geografia**, São Paulo, UNESP, v. 5, p. 143-181, 1987.

SPOSITO, Eliseu Savério. Geografia e filosofia: contribuição para o ensino do pensamento geográfico. São Paulo: **Editora Unesp**, 2004.

SRNICEK, Nick. Platform capitalism. **John Wiley & Sons**, 2017.

STOTZ, Eduardo; NATAL, Jorge. Cidade e capitalismo centrais em tempos de ‘globalização’ – uma contribuição à crítica da barbárie urbana em processo. In: NATAL, Jorge; STOTZ, Eduardo; COSTA, Daniel; MIRANDA, Daniel. Cidades e capitalismo: a barbárie urbana contemporânea em diferentes espaços. Rio de Janeiro: **Letra Capital**, 2015, p. 23-46.

TOZI, Fábio. A cidade e as novas desigualdades algorítmicas urbanas. In: TOZI, Fábio. Plataformas digitais e novas desigualdades socioespaciais. São Paulo: **Editora Max Limonad**, 2023.

TURRA NETO, Nécio. Pesquisa qualitativa em Geografia. **Anais do XVI Encontro Nacional de Geógrafos**. Belo Horizonte: AGB, p. 1-10, 2012.

UBER. **Fatos e Dados sobre a Uber**. Equipe Uber, 2023. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 27 de fev. de 2024.

VACCARI, Lorreine Santos; FANINI, Valter. Mobilidade Urbana. Curitiba: **Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Paraná**. 2016, 54p.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. Mobilidade urbana e cidadania. Rio de Janeiro: **Senac**, 2012. 213p.

WHITACKER, Arthur Magon. A produção do espaço urbano em Presidente Prudente: uma discussão sobre a centralidade urbana. **Dissertação de Mestrado. PPGG/FCT/UNESP Presidente Prudente**, 1997.

WHITACKER, Arthur Magon. Espaço Urbano. **Atlas Ambiental Escolar de Presidente Prudente. Portal do Professor (FCT-UNESP)**. 2017-a. Disponível em: <https://portaldoprofessor.fct.unesp.br:9000/topico/formacao-socioespacial/>. Acesso em: 27 de fev. de 2024.

WHITACKER, Arthur Magon. Centro da cidade, centralidade intraurbana e cidades médias. In: MAIA, Doralice Sátyro; SILVA, Willian Ribeiro; WHITACKER, Arthur Magon. Centro e centralidade em cidades médias. São Paulo: **Unesp–Cultura Acadêmica**, p. 149-178, 2017-b.

WHITACKER, Arthur Magon. Centro da cidade: consolidação e expansão. In: MAIA, Doralice Sátyro; SILVA, Willian Ribeiro; WHITACKER, Arthur Magon. Centro e centralidade em cidades médias. São Paulo: **Unesp–Cultura Acadêmica**, p. 179-198, 2017-c.

99. **Sobre a 99**. Disponível em: <https://99app.com/sobre-a-99/>. Acesso em: 25 de jun. 2024.