



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"
CÂMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE

Alexandre Antonio Abate

*As vozes dos cidadãos: Uma análise sobre a (i) mobilidade, a
(in) acessibilidade e o consumo dos residentes no Conjunto Habitacional
"João Domingos Netto" em Presidente Prudente - SP*

Presidente Prudente - SP
Dezembro de 2017

Alexandre Antonio Abate

As vozes dos cidadãos: Uma análise sobre a (i)mobilidade, a
(in)acessibilidade e o consumo dos residentes no Conjunto Habitacional
"João Domingos Netto" em Presidente Prudente – SP

Monografia apresentada ao Curso de Graduação
em Geografia da Universidade Estadual Paulista
"Júlio de Mesquita Filho" (Unesp), câmpus de
Presidente Prudente - SP, para a obtenção do
título de Bacharel em Geografia.

Orientadora: Maria Encarnação Beltrão Sposito



Presidente Prudente - SP
Dezembro de 2017

FICHA CATALOGRÁFICA

Abate, Alexandre Antonio.
A111v As vozes dos cidadãos : uma análise sobre a (i)mobilidade, a
(in)acessibilidade e o consumo dos residentes no Conjunto Habitacional "João
Domingos Netto" em Presidente Prudente - SP / Alexandre Antonio Abate. -
Presidente Prudente : [s.n.], 2017
178 f.

Orientadora: Maria Encarnação Beltrão Sposito
Trabalho de conclusão (bacharelado - Geografia) - Universidade
Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia
Inclui bibliografia

1. Produção do espaço urbano. 2. Mobilidade urbana. 3. Acessibilidade
urbana. I. Sposito, Maria Encarnação Beltrão. II. Universidade Estadual
Paulista. Faculdade de Ciências e Tecnologia. III. Título.

DECLARAÇÃO

ALEXANDRE ANTONIO ABATE, RG. 48.845.261-2, cumpriu sob minha orientação, 180 horas de Estágio Supervisionado e Trabalho de Graduação do Curso de Bacharelado em Geografia, desta Faculdade.

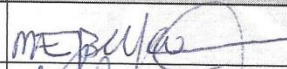
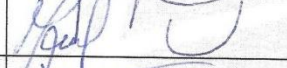
Título de Monografia: **"AS VOZES DOS CITADINOS: UMA ANÁLISE SOBRE A (I)MOBILIDADE, A (IN)ACESSIBILIDADE E O CONSUMO DOS RESIDENTES NO CONJUNTO HABITACIONAL "JOÃO DOMINGOS NETTO" EM PRESIDENTE PRUDENTE-SP".**

A Monografia foi apresentada, em defesa pública, no dia **18 de Dezembro de 2017**, às 8h30min, na Sala de Reuniões do GAsPERR.

Após as arguições e defesa do(a) candidato(a), foi atribuído a nota 10,0

(dez).

Presidente Prudente, 18 de Dezembro de 2017.

BANCA AVALIADORA	ASSINATURAS
Profa. Dra. Maria Encarnação B. Spósito (Orientadora)	
Prof. Dr. Márcio José Catelan	
Me. Agnaldo da Silva Nascimento	

Dedico esta monografia à minha família, sustentação da minha vida.

AGRADECIMENTOS

"Tudo posso naquele que me fortalece" - Bíblia Sagrada, Filipenses, 4:13.

Esta monografia é fruto de muito trabalho. Contudo, não estive sozinho ao longo de sua execução. Deste modo, através destes singelos agradecimentos, destaco as pessoas que, direta ou indiretamente, contribuíram para que o meu objetivo pudesse ser alcançado.

Ao longo da realização da minha pesquisa e no âmbito da elaboração desta monografia, obstáculos, incessantemente, emergiram para tornar o caminho ainda mais árduo de ser percorrido. Todavia, sempre fui amparado por Aquele que todos os dias, em todos os momentos, segurou em minhas mãos para que eu não caísse; e quando caí, esteve ao meu lado para me levantar e me ajudar a compreender que, através das quedas, nos tornamos mais fortes. Assim, inicialmente, agradeço a Deus por Ele ter me guiado e me auxiliado a vencer esta importante etapa da minha vida.

Agradeço à minha família, em especial àqueles mais próximos a mim: Maria Rosa Farina Abate (mãe), José Antonio Abate (pai), Natalia Cristina Abate Nunes (irmã) e Gabriel Abate Nunes (sobrinho). Muito obrigado por todo o incentivo que vocês me forneceram ao longo da elaboração desta monografia, assim como desde o início da minha graduação. Agradeço-lhes, profundamente, por terem acreditado em mim e me ajudado quando necessitei. Amo vocês!

Desde o início da graduação, conheci pessoas muito especiais e construí amizades incríveis. Ressalto, neste momento, as pessoas que me auxiliaram nesta monografia, seja diretamente ou através de simples, contudo, fundamentais palavras de incentivo: João Marcos do Nascimento Cardoso, Gabriel Vitor Nascimento Ferreira, Augusto Marques da Silva. Muito obrigado pelo companheirismo e pela amizade!

Por não residir em Presidente Prudente, várias vezes fui recebido na República Marãey. Agradeço, então, aos integrantes e aos ex-integrantes desta república, com os quais convivi ao longo destes anos: Anna Paulla Artero Vilela, Nayara Rodrigues da Silva, João Baccarin Xisto Paes, Alisson Rodrigues Santori e Thiago Moraes Passos. Agradeço-lhes pela recepção, pelas conversas, pelos debates geográficos e pelos risos!

Agradeço a adorável Ritielle Cristina Aparecido por todo o auxílio para a realização da pesquisa e desta monografia. Muito obrigado pelo seu carinho, companheirismo e amizade! Agradeço-lhe, profundamente, pelo nosso dia a dia.

Agradeço aos integrantes do Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais (GAsPERR) e aos integrantes da Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe). Agradeço, também, ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pela bolsa de iniciação científica concedida.

Agradeço ao Profº. Dr. Márcio José Catelan e ao Doutorando Agnaldo da Silva Nascimento por terem aceitado o convite para constituírem a banca de avaliação desta monografia. Agradeço-lhes pelas correções e contribuições feitas durante a defesa, assim como pelas sugestões para a realização de novas pesquisas.

Por fim, agradeço a Maria Encarnação Beltrão Sposito. Professora e Orientadora Carminha, muito obrigado por todas as palavras de incentivo! Obrigado por, desde sempre, ter acreditado que tudo isso seria possível. Deixo para ti os meus sinceros agradecimentos por todas as aulas, reuniões, debates e inúmeras correções. O seu auxílio, enquanto orientadora, foi imprescindível para que esta monografia pudesse ser concluída e defendida com sucesso.

Muito obrigado a todos!

RESUMO

A mobilidade e a acessibilidade urbanas tornaram-se grandes problemas nos países da América Latina, especialmente nas grandes metrópoles. No Brasil, São Paulo talvez seja o caso mais emblemático que podemos citar para ilustrar a magnitude do desafio a ser enfrentado. Não obstante, os problemas relacionados aos deslocamentos intraurbanos dos cidadãos não se restringem a tais espaços urbanos. Grande parte das cidades médias brasileiras também apresenta problemas de mobilidade e acessibilidade principalmente para os segmentos mais pobres da população, os quais habitam, prevalentemente, em áreas de exclusão social, em alguns casos também em espaços urbanos que são objeto de segregação socioespacial. O nosso objetivo foi buscar compreender como a mobilidade e a acessibilidade urbanas se manifestam em uma cidade média. A presente monografia tem como intuito estudar as condições socioespaciais que promovem (ou não) mobilidade e acessibilidade dos moradores do Conjunto Habitacional "João Domingos Netto", em Presidente Prudente - SP, às principais áreas de consumo da cidade. A pesquisa teve como hipótese que a baixa mobilidade urbana é um fator a acentuar inadequadas condições socioeconômicas dos que estão residindo em áreas distantes, visto que a acessibilidade deles é menor e os leva a ter menos opções quanto à escolha das áreas onde realizam o consumo de bens e serviços. Dentre os resultados obtidos, destacamos que, no João Domingos Netto, as atividades de comércio e serviços, em grande parte dos casos, estão sendo realizadas nos lotes residenciais. Além disso, os estabelecimentos delimitados são insuficientes para atender às necessidades de consumo da população. O Poder Público Municipal e as empresas de transporte público coletivo avaliam que os cidadãos ali residentes possuem mobilidade e acessibilidade não apenas para terem acesso às mais importantes áreas comerciais de Presidente Prudente, mas também para todas as áreas da cidade. Considerando a visão dos cidadãos, e os demais procedimentos realizados, concluímos que os moradores do João Domingos Netto possuem baixa mobilidade e acessibilidade, o que os impede de vivenciarem plenamente a vida urbana e, portanto, de terem acesso ao exercício do "direito à cidade", adotando-se a expressão consagrada por Henri Lefebvre.

Palavras-chave: Produção do espaço urbano; Mobilidade urbana; Acessibilidade urbana; Cidades Médias; Cidade; Consumo e Presidente Prudente.

ABSTRACT

The urban mobility and accessibility have become big problems in the Latin American countries, especially in the major cities. In Brazil, São Paulo maybe be the most emblematic case that we can quote to represent the challenge magnitude to be faced. Notwithstanding, the problems related to urban displacements of the citizens are not restricted to these urban spaces. A large part of brazilian middle cities also present mobility and accessibility problems primarily to the poorest segments of the population, which inhabit, prevalently, in social exclusion areas, in some cases also in urban spaces that are object from sociospatial segregation. Our objective was search to understand how the urban mobility and accessibility manifest in a middle city. The present monograph has the intention to study the sociospatial conditions that promote (or not) mobility and accessibility of the residents of the "João Domingos Netto" housing estate, in Presidente Prudente - SP, to the major consumption areas of the city. The research had the hypothesis that the low urban mobility is a factor to accent unsuitable socioeconomical conditions of who are living on far away areas, because their accessibility is smaller and it brings them to have less options relating to the choice of the areas where carry through the consumption of goods and services. Among the results obtained, we highlight that, in João Domingos Netto, the trade and services activities, in large part of the cases, are being carried out in the residential lots. In addition, the delimited establishments are insufficient to meet the population consumption needs. The Municipal Public Power and the public transport companies assess that the citizens who live there have mobility and accessibility not only to have access to the major consumption areas of Presidente Prudente, but also to all areas of the city. Considering the citizens vision, and the other procedures, we concluded that the João Domingos Netto residents have low mobility and accessibility, which deprive them of fully experience the urban life and, therefore, of having access to the practice of the "right to the city", adopting the accepted expression by Henri Lefebvre.

Key-words: Production of urban space; Urban mobility; Urban accessibility; Middle Cities; City; Consumption and Presidente Prudente.

LISTA DE SIGLAS	SIGNIFICADOS
BNH	Banco Nacional de Habitação
Capes	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CEMESPP	Centro de Estudos e de Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas
CEMPRE	Centro de Estudos Macroeconômicos e Previsão da Faculdade de Economia do Porto
CGO	Centro de Gerenciamento Operacional
CNAE	Classificação Nacional de Atividades Econômicas
CNEFE	Cadastro Nacional de Endereços para fins Estatísticos
CNPq	Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
DETRAN-SP	Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo
EPL	Empresa de Planejamento e Logística S/A
FAPESP	Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo
GAsPERR	Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais
GEIPOT	Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IDHM	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
PROCON	Programa de Proteção e Defesa do Consumidor
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PIB	Produto Interno Bruto
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
ReCiMe	Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias
SciELO	<i>Scientific Electronic Library Online</i>
SEADE	Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados
SEMAV	Secretaria de Assuntos Viários e de Cooperação em Segurança Pública
TCP	Transporte Coletivo Presidente Prudente
UEM	Universidade Estadual de Maringá
Unesp	Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho"
UNOESTE	Universidade do Oeste Paulista

LISTA DE MAPAS	PÁGINA
Mapa 1: Estado de São Paulo. Localização do município de Presidente Prudente.	34
Mapa 2: Presidente Prudente - SP. Conjuntos Habitacionais construídos com financiamento do Banco Nacional de Habitação (BNH) e do "Minha Casa, Minha Vida".	35
Mapa 3: Localização do Conjunto Habitacional "João Domingos Netto" em Presidente Prudente - SP.	37
Mapa 4: Distância de áreas residenciais de interesse social - condomínios residenciais fechados e conjuntos habitacionais - do centro principal de Presidente Prudente - SP.	40
Mapa 5: Presidente Prudente - SP: Exclusão/Inclusão social (2000 e 2010).	43
Mapa 6: Localização dos estabelecimentos comerciais e de serviços do Conjunto Habitacional "João Domingos Netto".	102
Mapa 7: Localização das antigas áreas de residência dos entrevistados em Presidente Prudente - SP.	131
Mapa 8: Localização dos estabelecimentos comerciais e de serviços em Presidente Prudente - SP.	150
Mapa 9: Nível de concentração de estabelecimentos comerciais em Presidente Prudente - SP.	151
Mapa 10: Presidente Prudente: Diferenciação e Segregação socioespacial, 2015.	160

LISTA DE FIGURAS	PÁGINA
Figura 1: Domínios e áreas temáticas presentes no Sistema de Informação da Qualidade de Vida Urbana proposto pela Prefeitura Municipal do Porto, Portugal.	53
Figura 2: Estrutura, meios, sistema e ambiente de circulação.	59
Figura 3: O ciclo irresponsável do transporte público.	75
Figura 4: Horários de ônibus para a linha 26 (João Domingos Netto - Centro) de segunda a sexta-feira.	119
Figura 5: Horários de ônibus para a linha 26 (João Domingos Netto - Centro) aos sábados.	120
Figura 6: Horários de ônibus para a linha 26 (João Domingos Netto - Centro) aos domingos.	120
Figura 7: Horários de ônibus para a linha 26 (Centro - João Domingos Netto) de segunda a sexta-feira.	121
Figura 8: Horários de ônibus para a linha 26 (Centro - João Domingos Netto) aos sábados.	121
Figura 9: Horários de ônibus para a linha 26 (Centro - João Domingos Netto) aos domingos.	122
Figura 10: Mosaico representando os pilares do Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Presidente Prudente - SP.	139
Figura 11: Rede ciclovária proposta para Presidente Prudente - SP.	140
Figura 12: Os diversos tipos de linha de transporte público de acordo com o traçado.	145

LISTA DE FOTOS	PÁGINA
Foto 1: Vista aérea do Conjunto Habitacional "João Domingos Netto".	38
Foto 2: Conjunto Habitacional "João Domingos Netto".	38
Foto 3: A ex-Presidenta Dilma Rousseff, o ex-Ministro das Cidades Gilberto Kassab, o ex-Prefeito de Presidente Prudente Milton Carlos de Mello e os moradores durante a entrega das casas do João Domingos Netto em setembro de 2015.	39
Foto 4: Mercearia "Preferencial".	98
Foto 5: Conveniência "Garagem".	98
Foto 6: "Marcelo Pruger" - Cabeleireiro e Barbeiro.	99
Foto 7: Bar "JB".	99
Foto 8: Venda de geladão e geladinhos.	100
Foto 9: Venda de sorvetes.	100
Foto 10: Mercado "Avanço".	101
Foto 11: Feira livre no Conjunto Habitacional "João Domingos Netto".	103
Foto 12: Feira livre no Conjunto Habitacional "João Domingos Netto".	104
Foto 13: Veículo da Company Tur Transporte e Turismo LTDA (<i>Pruden Express</i>).	116
Foto 14: Veículo da TCPP Transporte Coletivo Presidente Prudente LTDA.	116

LISTA DE GRÁFICOS	PÁGINA
Gráfico 1: População urbana de cidades médias paulistas com base nos Censos Demográficos do IBGE e nas projeções do SEADE para os anos de 2016, 2020 e 2030.	32
Gráfico 2: Estabelecimentos comerciais e de serviços que deveriam ser implementados no João Domingos Netto, de acordo com as indicações dos entrevistados.	106

LISTA DE TABELAS	PÁGINA
Tabela 1: População urbana de cidades médias paulistas com base nos Censos Demográficos do IBGE e nas projeções do SEADE para os anos de 2016, 2020 e 2030.	31
Tabela 2: Conjuntos Habitacionais de Presidente Prudente - SP implementados entre 1968 e 2015.	36
Tabela 3: Presidente Prudente: Espaços autosssegados, 1975 - 2010.	159

LISTA DE QUADROS	PÁGINA
Quadro 1: Nomes e modalidades dos estabelecimentos comerciais e de serviços identificados no Conjunto Habitacional "João Domingos Netto".	95
Quadro 2: Perfil dos entrevistados.	111
Quadro 3: Antigas áreas de residência dos entrevistados em Presidente Prudente - SP.	130

LISTA DE PLANTA	PÁGINA
Planta 1: Conjunto Habitacional "João Domingos Netto", em Presidente Prudente - SP.	41

SUMÁRIO

Introdução	15
Capítulo 1: A pesquisa: objeto, área de estudo e procedimentos	19
1.1. Cidades médias como objetos de investigação: gênese, análise conceitual, relevância e desafios	20
1.2. Presidente Prudente - SP, política habitacional e o "João Domingos Netto"	33
1.3. Metodologia da Pesquisa	42
Capítulo 2: (I)mobilidade, (in)acessibilidade e qualidade de vida	49
2.1. Questões teóricas e análise conceitual sobre qualidade de vida	50
2.2. Questões teóricas e análise conceitual sobre (i)mobilidade e (in)acessibilidade urbanas	57
2.3. O transporte público coletivo inserido na cidade do automóvel	67
Capítulo 3: A (re)estruturação da cidade contemporânea	80
3.1. A produção do espaço urbano	81
3.2. A expansão urbana em Presidente Prudente - SP e a gênese de centralidades	85
3.3. As áreas comerciais do João Domingos Netto	94
Capítulo 4: As vozes dos silenciados: avaliações e anseios dos cidadãos	109
4.1. O roteiro das entrevistas e o perfil dos entrevistados	110
4.2. O consumo de bens dos entrevistados	112
4.3. O consumo de serviços dos entrevistados	114
4.4. Modais de deslocamento, transporte público coletivo e dificuldades quanto à mobilidade e à acessibilidade urbanas	115
4.5. Comparações entre o consumo atual e antigo de bens e serviços atreladas à (i)mobilidade e à (in)acessibilidade urbanas	129
Capítulo 5: As vozes institucionais: considerações do Poder Público Municipal e das empresas de transporte público coletivo	134
5.1. A opinião do Poder Público Municipal sobre a mobilidade e a acessibilidade urbanas dos residentes no Conjunto Habitacional "João Domingos Netto" e breve abordagem do Plano de Mobilidade Urbana de Presidente Prudente - SP	135
5.2. A opinião das empresas de transporte público coletivo sobre a mobilidade e a acessibilidade urbanas dos residentes no Conjunto Habitacional "João Domingos Netto"	143
6. Segregação socioespacial em Presidente Prudente - SP e a seletividade do "direito à cidade"	148
7. Referências bibliográficas	162
8. Apêndices	171

INTRODUÇÃO

"O fenômeno urbano manifesta hoje sua enormidade, desconcertante para a reflexão teórica, para a ação prática e mesmo para a imaginação" - Henri Lefebvre (2001)

Esta monografia foi desenvolvida com base nos resultados da pesquisa, em nível de iniciação científica, intitulada *"(I)mobilidade e consumo em Presidente Prudente: Um estudo sobre o Conjunto Habitacional 'João Domingos Netto'"*, a qual foi financiada pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) entre agosto de 2016 e julho de 2017, portanto, 12 meses de pesquisa. Conforme aprofundaremos na seção destinada a discorrer acerca da metodologia da pesquisa, esta investigação esteve vinculada ao projeto temático intitulado *"Lógicas Econômicas e Práticas Espaciais Contemporâneas: Cidades Médias e Consumo"*, o qual foi desenvolvido pelos integrantes do Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais (GAsPERR), coordenado por Maria Encarnação Beltrão Sposito e financiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP). Este projeto teve início em junho de 2012 e será concluído em maio de 2018.

A escolha por desenvolver uma pesquisa científica sobre a mobilidade e a acessibilidade urbanas emergiu de dois fatores principais: 1) Durante a maior parte da minha graduação em Licenciatura em Geografia, estive inserido no âmbito de deslocamentos pendulares em função da minha residência e ambiente profissional estarem localizados no município de Pacaembu - SP e o curso de Geografia ser frequentado em Presidente Prudente - SP. Portanto, as dificuldades enfrentadas, cotidianamente, no contexto desta mobilidade interurbana - cristalizada em um espaço-tempo de, aproximadamente, 190 km e quatro horas diárias, considerando o trajeto de ida e volta - floresceu o desejo de estudar a realidade vivenciada por outras pessoas, buscando, ao término da pesquisa, propor alternativas que, embora singelas, sejam capazes de nortear ações que possam contribuir para a melhoria da mobilidade e da acessibilidade urbanas; 2) Embora os deslocamentos interurbanos, considerando o trajeto citado, sejam extremamente limitados e árduos de serem realizados, a opção por estudar a mobilidade e a acessibilidade intraurbanas surgiu do desejo de identificar, no espaço urbano, dinâmicas, fenômenos e processos que afetam a

vida dos cidadãos, sobretudo daqueles de baixo poder aquisitivo, os quais se encontram em um contexto de marginalização em nossa sociedade e, nas cidades de diferentes escalas, são "expulsos" para as áreas periféricas por vários motivos, dentre os quais a lógica que orienta a política habitacional de interesse social. Assim, o Conjunto Habitacional "João Domingos Netto", devido à sua extensão e por ser um novo hábitat urbano de Presidente Prudente, inaugurado em setembro de 2015, foi adotado como recorte espacial para a pesquisa.

O objetivo geral foi compreender como ocorre (e se ocorre) a mobilidade intraurbana de cidadãos residentes em uma área de exclusão social e possível segregação socioespacial visando ao consumo de bens e serviços. Através desta análise, avaliar se esta parcela dos cidadãos tem garantida a acessibilidade necessária para ter "direito à cidade", adotando-se a expressão consagrada por Henri Lefebvre. Desta forma, durante a execução do projeto de pesquisa, não era possível afirmar que os moradores do Conjunto Habitacional "João Domingos Netto" possuíam mobilidade e acessibilidade urbanas, o que levou-nos à atrelar prefixos de negação (ou de sentido contrário) aos conceitos no âmbito das discussões tecidas, inclusive no título desta monografia: **(i)** mobilidade e **(in)** acessibilidade urbanas. De fato, partimos do princípio de que intitular um trabalho científico com os conceitos de mobilidade e acessibilidade urbanas sugere, de antemão, que estas dinâmicas estão presentes para os cidadãos da área adotada na pesquisa científica.

Concernente aos objetivos específicos, temos: 1) Identificar em quais áreas da cidade as pessoas realizam o consumo de bens e serviços e quais os meios de transporte utilizados nos deslocamentos; 2) Analisar se a estruturação do transporte público coletivo de Presidente Prudente é suficiente para atender a demanda do João Domingos Netto; 3) Analisar, em caso de constatação de uma baixa mobilidade ou até de uma não-mobilidade, se estes fatores contribuem, e em qual intensidade, para a ampliação da exclusão social e intensificação da segregação socioespacial da área pesquisada; 4) Contribuir na execução de um eixo do seguinte objetivo específico do projeto temático: "Compreender as práticas espaciais de sujeitos autosegregados e *daqueles a quem a segregação é imposta*, por meio de suas interações espaciais com a cidade, mediadas pelo consumo que se realiza nela e por meio dela" (SPOSITO, 2011, p. 22, *destaque nosso*).

Esta monografia está organizada em cinco capítulos. No primeiro, denominado "A pesquisa: objeto, área de estudo e procedimentos", discorreremos sobre importantes

elementos das cidades médias, além de apresentarmos informações sobre o município de Presidente Prudente e o João Domingos Netto. Discorreremos, brevemente, acerca da forma pela qual a política habitacional está estruturada neste município. Ainda neste capítulo, abordamos a metodologia adotada para conduzir a pesquisa.

O segundo capítulo é intitulado "*(I)mobilidade, (in)acessibilidade e qualidade de vida*". Nele, realizamos uma discussão sobre estes três conceitos, além de apresentarmos questões teóricas importantes para o desenvolvimento da pesquisa e da monografia que dela decorreu. Apresentamos, ainda, elementos que permitem identificar que, de fato, a mobilidade e a acessibilidade urbanas afetam, diretamente, na qualidade de vida dos cidadãos. Finalizando este capítulo, discorreremos sobre o transporte público coletivo, apresentando os seus maiores problemas inseridos nos países em desenvolvimento, além de elementos que permitem compreender os motivos pelos quais o automóvel é extremamente valorizado na sociedade, elementos estes que justificam a expressão "cidade do automóvel", frequentemente adotada pelos pesquisadores que se debruçam sobre esta temática.

O terceiro capítulo é denominado "*A (re)estruturação da cidade contemporânea*". Nele, discorreremos sobre aspectos gerais da produção do espaço urbano, segundo a lógica capitalista, além de elementos específicos sobre esta produção no contexto de Presidente Prudente. Apresentamos, também, uma breve discussão sobre a forma pela qual a expansão urbana se materializa neste município, assim como a gênese das centralidades. Ao término deste tópico, apresentamos os resultados provenientes da delimitação das áreas comerciais do João Domingos Netto.

O quarto capítulo é intitulado "*As vozes dos silenciados: avaliações e anseios dos cidadãos*". Este capítulo aborda os principais resultados da pesquisa, obtidos com base nas entrevistas realizadas com os cidadãos que residem no João Domingos Netto.

O quinto e último capítulo, "*As vozes institucionais: considerações do Poder Público Municipal e das empresas de transporte público coletivo*", contém os resultados e análises oriundos das entrevistas realizadas com os representantes de cada segmento, assim como uma sucinta abordagem do Plano de Mobilidade Urbana de Presidente Prudente.

Finalizando esta monografia, consta um último tópico, denominado "*Segregação socioespacial em Presidente Prudente e a seletividade do 'direito à cidade'*". Este tópico está

estruturado em dois pilares: 1) No primeiro, apresentamos algumas considerações finais fundamentais sobre os resultados constatados com base na realização da pesquisa; 2) No segundo, discorreremos sobre a segregação socioespacial e a forma pela qual o direito à cidade é extremamente seletivo, tecendo relações sobre este direito a partir da mobilidade e da acessibilidade urbanas dos habitantes da nossa área de estudo. De fato, este segundo pilar se destina à breve discussão de importantes elementos desdobrados e concluídos a partir do desenvolvimento da pesquisa.

Capítulo 1: A pesquisa: objeto, área de estudo e procedimentos



"A Persistência da Memória", de Salvador Dalí (1931).

1.1. Cidades médias como objetos de investigação: gênese, análise conceitual, relevância e desafios

"E uma cidade igual a um sonho: tudo o que pode ser imaginado pode ser sonhado, mas mesmo o mais inesperado dos sonhos é um quebra-cabeça que esconde um desejo, ou então o seu oposto, um medo. As cidades, como os sonhos, são construídas por desejos e medos, ainda que o fio condutor de seu discurso seja secreto, que as suas regras sejam absurdas, as suas perspectivas enganosas, e que todas as coisas escondam uma outra coisa"
Ítalo Calvino (2003)

A maioria das análises que possui a mobilidade e a acessibilidade urbanas como temáticas de pesquisa adota as grandes metrópoles brasileiras como recorte espacial, partindo da complexidade e da intensidade dos problemas de deslocamentos intraurbanos enfrentados pelos moradores destes espaços. É importante salientar que a tendência pelo estudo destas cidades não se limita à esfera da mobilidade e acessibilidade urbanas. Santos (1982 apud MAIA, 2010, p. 19) argumenta que "a maioria dos estudos urbanos em países subdesenvolvidos se interessa de preferência pelas grandes cidades, principalmente pelo fenômeno da macrocefalia". Todavia, grande parte das cidades médias brasileiras também possui problemas de mobilidade e de acessibilidade, principalmente para os grupos sociais de menor poder aquisitivo, em especial para aqueles que residem nas periferias das cidades. Deste modo, o nosso objetivo foi buscar compreender como a mobilidade e a acessibilidade se manifestam em uma cidade média, a qual representa um objeto de estudo complexo e diferenciado (CORRÊA, 2007) que, mesmo sendo adotado por vários pesquisadores, ainda está em construção.

Consoante Amorim Filho (2007), os estudos referentes às cidades denominadas como médias tiveram sua gênese a partir das décadas de 1950 e 1960 na Europa Ocidental, principalmente na França. Neste país, nos primeiros anos da década de 1970, as cidades médias foram priorizadas no âmbito das políticas de "planejamento do território" e vários estudos desenvolvidos por pesquisadores universitários e planejadores se multiplicaram (AMORIM FILHO, 2007). Um exemplo clássico se refere ao trabalho desenvolvido por Michel (1977), professor da Universidade de Paris I, no qual ele apresenta importantes aspectos para o entendimento destas cidades, dentre os quais ressaltamos a noção de "cidade

intermediária" ou "cidade elo" dentro de um sistema de cidades, além de salientar que as cidades médias exerciam, no contexto analisado, uma atração sobre uma área geográfica delimitada, oferecendo bens e serviços para as cidades situadas dentro desta delimitação (AMORIM FILHO, 2007).

Após os primeiros estudos, as cidades médias tornaram-se objeto de interesse de pesquisadores de diferentes latitudes e longitudes. Deste modo, Amorim Filho (2007) ressalta o surgimento de inúmeras pesquisas, projetos, dissertações, teses e políticas públicas surgidas em escala mundial. Para o referido autor, nos anos de 1990 e início do século XXI, é possível constatar um novo impulso e uma consolidação dos estudos sobre as cidades médias no âmbito da Geografia Urbana, visto que, neste recorte temporal citado,

[...] o número de pesquisas, publicações e eventos voltados para as cidades médias alcança uma quantidade e uma intensidade tais que é praticamente impossível para qualquer pesquisador acompanhar tudo que se faz nesse domínio. Por isso, qualquer levantamento ou síntese sobre a situação dos estudos das cidades médias, em todas as escalas geográficas, deverá necessariamente contentar-se com balanços incompletos e que se concentram nas regiões, temáticas, abordagens e autores da preferência de quem faz o estudo (AMORIM FILHO, 2007, p. 77).

No âmbito da Geografia brasileira, Sposito (2004) destaca que a influência francesa foi decisiva para a gênese do interesse por estas cidades. Amorim Filho (2007) destaca que, no Brasil, o pioneirismo no estudo sobre as cidades médias deve ser atribuído aos pesquisadores acadêmicos de Minas Gerais. Para Sposito (2001 apud BATELLA, 2013), no contexto brasileiro, a tese de doutorado de Oswaldo Bueno Amorim Filho, a qual foi defendida na França em 1973, deve ser ressaltada, visto que ela pode ser considerada como o trabalho pioneiro no estudo sobre as cidades médias (no caso específico da tese, o referido pesquisador estudou a cidade mineira de Formiga). Atualmente, vários geógrafos brasileiros, de praticamente todos os estados e macrorregiões, adotam estas cidades como objetos de estudo, dentre os quais Amorim Filho (2007, p. 80) ressalta como exemplos: "Sylvio B. de Mello e Pedro Vasconcelos (Bahia), Rodrigo V. Serra (Rio de Janeiro), Cicilian Luiza L. Sahr (Paraná), entre outros". Maia (2010) ressalta, também, os trabalhos de outros pesquisadores dedicados aos estudos geográficos das cidades médias no Brasil: Maria Encarnação Beltrão

Sposito; Doralyce Sátyro Maia; Carlos Augusto Cardoso; Flávia Aparecida de Araújo; Beatriz Ribeiro Soares; Carmen Bellet Sanfeliu, dentre outros.

Na Unesp de Presidente Prudente, temos grupos de pesquisa de grande relevância nacional: o GASPERR (Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais), associado à ReCiMe (Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias), e o CEMESPP (Centro de Estudos e de Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas). Os pesquisadores, alunos de graduação e pós-graduação destes grupos supracitados se debruçam sobre o estudo destas cidades, tendo sido desenvolvidas, ao longo dos anos, inúmeras pesquisas cristalizadas em monografias, dissertações, teses, artigos e livros.

Visando à definição e ao entendimento de particularidades sobre as cidades médias, partimos, inicialmente, da diferenciação entre estas e as "cidades de porte médio". Consoante Sposito (2004), o tamanho demográfico é suficiente para caracterizar as cidades que possuem porte médio. Apoiando-se em Thompson e Serra (2001), Sposito (2004) destaca que, para eles, estas cidades possuem entre 50 e 500 mil habitantes. Contudo, este intervalo demográfico varia dependendo do referencial adotado. Ferreira (2010) apresenta, por exemplo, vários critérios norteadores para a classificação destas cidades, dentre os quais destacamos: 1) Na década de 1970, Andrade e Lodder (1979 apud FERREIRA, 2010) entendiam que as cidades de porte médio possuíam entre 50 e 250 mil habitantes; 2) Para Amorim Filho e Serra (2001 apud FERREIRA, 2010), as cidades de tamanho médio possuem entre 100 mil e 500 mil habitantes. Deste modo, embora o tamanho demográfico seja o único critério adotado para a classificação destas cidades, há a dificuldade, segundo Ferreira (2010), de definir e adotar um parâmetro demográfico.

À título de introdução para a análise geral sobre as cidades médias que pretendemos tecer, é relevante mencionar que não há, conforme explica Batella (2013), um consenso teórico-conceitual orientando a definição e o estudo das cidades médias. Sposito (2004) já apresentou esta dificuldade ao abordar o pensamento de Brunet (1997), segundo o qual a cidade média é uma realidade, a qual não foi verdadeiramente definida. Além disso, se trata de "[...] uma noção, um pouco vaga, não um conceito" (BRUNET, 1997 apud SPOSITO, 2004, p. 331). Corrêa (2007, p. 23) também apresenta dificuldades para a definição destas cidades:

(...) trata-se de discutir uma expressão vaga, aberta a múltiplos significados e impregnada de idealismo que a concebe como um ideal a ser alcançado,

apresentando as vantagens da pequena cidade sem ter, contudo, as desvantagens das grandes.

Partindo para uma abordagem das particularidades e das especificidades sobre as cidades médias, salientamos, inicialmente, que Sposito (2004), Corrêa (2007) e Ferreira (2010) compreendem que o tamanho demográfico não é suficiente para caracterizá-las¹. Ampliando a discussão sobre esta ideia, Ferreira (2010, p. 142), citando Amorim Filho, Bueno e Abreu (1982), destaca:

A cidade média exige mais que o número de habitantes para sua definição e o emprego desse parâmetro para defini-la, além de insuficiente, pode representar equívocos uma vez que, algumas cidades "[...], com número inferior de habitantes, podem exercer funções de cidades médias em regiões menos desenvolvidas e urbanizadas" (AMORIM FILHO; BUENO; ABREU, 1982, p. 35); **assim, nem sempre uma cidade de porte médio é uma cidade média e da mesma forma uma cidade média não necessariamente deve apresentar porte médio no sentido demográfico (grifo nosso).**

Referindo-se às cidades médias, Corrêa (2007) explica que, inicialmente, é importante destacar que estas cidades são caracterizadas pela combinação da tríade *tamanho demográfico, funções urbanas e organização de seu espaço intra urbano*. Embora, aparentemente, essa tríade seja fácil de ser compreendida, se considerarmos os pressupostos de cada elemento, a dificuldade advém da caracterização, da complexidade e da necessidade de relativizar cada pilar da tríade supracitada. Especificamente sobre o tamanho demográfico, Sposito (2004) e Corrêa (2007) ressaltam a necessidade de relativizá-lo partindo do princípio de que determinada densidade populacional tem sentido diferente dependendo da dimensão escalar e temporal. Sposito (2004, p. 333) avança nesta análise e apresenta o seguinte exemplo:

Pode-se supor, entretanto, a existência de cidades médias com menos de 50 mil habitantes, em áreas de baixa densidade demográfica, nas quais as distâncias entre as cidades em função da rede urbana rarefeita levam assentamentos urbanos que não são de porte médio, considerando-se os parâmetros populacionais eleitos, a desempenhar papel de cidade média.

¹Os três autores foram citados apenas à título de exemplificação. Contudo, dentre os pesquisadores que estudam as cidades médias, esta ideia é amplamente aceita.

Na Amazônia brasileira, por exemplo, onde os meios de circulação e transporte interurbano são precários e/ou oferecem baixa fluidez, podemos reconhecer cidades relativamente pouco populosas desempenhando papéis importantes na intermediação das relações entre pequenos lugarejos e as grandes cidades da Região Norte.

Importante destacar, também, que Sposito (2004) e Corrêa (2007) defendem que há uma transitoriedade na caracterização das cidades médias, ou seja, uma cidade pode ter seu tamanho demográfico, funções urbanas e organização do seu espaço intra urbano alterados ao longo do tempo, passando a ser caracterizada como uma cidade média. Da mesma forma, é possível depreender desta análise que uma cidade média da contemporaneidade pode não ser caracterizada como tal no futuro, partindo das alterações que podem ocorrer na tríade citada e também com base nas alterações que, eventualmente, podem ocorrer na rede urbana na qual a cidade está inserida. Complementando este raciocínio, apresentamos os apontamentos de Amorim e Serra (2001 apud FERREIRA, 2010, p. 150):

[...] uma cidade média não é média, ela está média em uma determinada situação e em um contexto específico. Essa posição na rede urbana pode permanecer estável, bem como elevar à categoria de cidade grande agregando funções e população ou diminuir a importância com a perda de expressividade econômica, que pode acontecer acompanhada de perda de população.

Concluindo este primeiro plano analítico mais geral e voltado à análise da expressão "cidade média", a qual, segundo Ferreira (2010), devido à dificuldade de conceituação, permanece sendo considerada como noção, destacamos as advertências tecidas por Sposito (2007b, p. 9) no que se refere ao cuidado que devemos ter na adoção desta expressão/noção:

Partindo desta perspectiva, tratamos de uma noção que precisa ser melhor fundamentada no plano teórico-metodológico e, talvez, renomeada à luz dessa fundamentação, uma vez que a adoção da expressão "cidade média" é pouco adequada, porque alude diretamente ao tamanho e pressupõe hierarquia e classificação. Essa constatação exige dos pesquisadores que trabalham com essa escala de análise urbana um esforço grande para dar maior precisão teórica a essa noção, elevando-a, se possível, à condição de conceito científico.

Apresentamos, a seguir, um conjunto² de características que devem ser levadas em consideração para a classificação das cidades médias, sendo que estas características avançam nos outros dois elementos destacados por Corrêa (2007), ou seja, as funções urbanas e a organização do espaço intra urbano. Além disso, destacamos importantes elementos que nos permitem compreender os papéis exercidos por estas cidades:

- As cidades médias são aquelas de porte médio que "[...] desempenham papéis intermediários e/ou regionais no conjunto da rede urbana [...]" (SPOSITO, 2004, p. 331). Deste modo, Sposito (2004) apresenta, também, o conceito de "cidades intermediárias", o qual é similar e é utilizado por pesquisadores de língua espanhola e também por Milton Santos;
- Para caracterizar uma cidade como média, é necessário observar a posição da mesma na rede urbana; a sua situação geográfica comparando com cidades do mesmo porte; o número de cidades pequenas que estão inseridas no seu raio de influência (SPOSITO, 2004);
- Corrêa (2007) apresenta os seguintes princípios: 1) As cidades médias são espaços de tomadas de decisões e de acumulação de capital. Deste modo, é necessária a presença de uma elite empreendedora e ativa, além da presença de uma elite comercial e fundiária; 2) Estas cidades apresentam localização relativa, sendo focos de vias de circulação e nós importantes no âmbito da circulação de pessoas, mercadorias, capitais e informações; 3) As cidades médias apresentam um amplo conjunto de interações espaciais, sendo elas complexas, multidirecionais e multiescalares. Assim, Corrêa (2007, p. 30) defende que "estas interações extra-regionais são decisivas para a identificação de uma cidade média, distinguindo-a de uma usual capital regional";
- Sposito (2004) também destaca as interações espaciais exercidas pelas cidades médias: 1) Com as cidades pequenas, "[...] que se servem dos bens e serviços oferecidos nas cidades médias" (SPOSITO, 2004, p. 338); 2) Com as cidades grandes,

² Apresentamos apenas algumas características que nos possibilitam compreender e classificar as cidades como médias. Contudo, o rol é bem mais amplo e complexo. Analisá-lo, pormenorizadamente, foge do objetivo central desta monografia.

geralmente metrópoles, "[...] das quais as cidades médias são subsidiárias, reforçando o sistema organizado hierarquicamente" (SPOSITO, 2004, p. 338);

- Corrêa (2007) apresenta a possibilidade de determinação de uma tipologia para as cidades médias, a saber: 1) *Lugar central*, que oferece um conjunto de bens e serviços para uma hinterlândia regional; 2) *Centro de drenagem e consumo da renda fundiária*, ou seja, cidades localizadas em área pastoril, que possui latifúndios ou até mesmo localizadas em áreas que possuem um complexo agro-industrial. No que tange à oferta de bens e serviços, a elite fundiária se apresenta como a clientela principal destas cidades; 3) *Centro de atividades especializadas*, visando ao mercado nacional ou internacional. Assim, há uma especialização produtiva na indústria e/ou nas atividades do setor terciário. Nas cidades médias inseridas nesta terceira tipologia, "as interações espaciais regionais são menos importantes" (CORRÊA, 2007, p. 31).

Mediante a análise de todas as características e elementos citados, ressalta-se a pluralidade, a heterogeneidade e a complexidade que envolve a temática sobre as cidades inseridas nesta escala de rede urbana. Assim, trata-se de "[...] um objeto diversificado e dinâmico, que demanda o estudo não apenas de seus processos mais gerais, mas também de suas particularidades" (BATELLA, 2013, p. 51). Partindo deste princípio, faz-se necessário abordar alguns elementos que nos possibilitam compreender a relevância de se estudar estas cidades no âmbito acadêmico-científico, além de destacar alguns desafios inerentes às pesquisas que adotam estas cidades como recorte analítico.

As pesquisas sobre as cidades médias são relevantes, embora sejam, ainda, objetos de investigação em construção. Sendo assim, busca-se, cada vez mais, ampliar o rol teórico e metodológico que permita investigar os processos e as dinâmicas complexas que se manifestam cada vez mais nestas cidades, as quais foram reposicionadas na rede urbana brasileira, sendo elas importantes nós na mesma (CORRÊA, 2007) e que ganham maior relevância, constantemente, na hierarquia urbana. Ademais, é importante destacar que Santos e Silveira (2001 apud OLIVEIRA; SOARES, 2014, p. 123) enfatizam:

[...] além de serem centros de decisões político-econômicas regionais, concentram em seus espaços estruturas ligadas ao comércio e serviços que alteram a divisão regional do trabalho. Assim, estas cidades são pontos de inserção e superposição no território, que variam entre as horizontalidades e verticalidades, funcionando como depositária e produtora de bens e serviços exigidos por elas e por seu entorno.

Deste modo, consideramos que o crescente interesse pelo estudo de realidades não metropolitanas é fundamental. "Assim, sentimos necessidade de compreender as cidades médias [...] não como um conhecimento à parte do processo de urbanização, ou da totalidade, mas como particularidades e singularidades" (MAIA, 2010, p. 18) que permitirão levantar novas questões para o entendimento da urbanização contemporânea e, portanto, do Brasil urbano³.

Ramos (2011) entende que pensar a cidade é algo instigante e desafiador. Segundo ele, um primeiro desafio que se apresenta ao pesquisador que almeja lançar um olhar científico sobre os espaços urbanos se refere às divergências de correntes teórico-metodológicas existentes, as quais, muitas vezes, se opõem. Desta forma, Ramos (2011) ressalta a necessidade de lidarmos com as divergências, sabendo, pois, absorver o que cada vertente teórica pode oferecer e, deste modo, contribuir com a pesquisa. Um segundo desafio apresentado pelo referido autor é "[...] trabalhar com um objeto que, por si só, já é muito complexo, pois envolve uma série de estruturas que devem ser analisadas para a sua compreensão" (RAMOS, 2011, p. 18). O terceiro desafio, que se refere especificamente às cidades médias, baseia-se na discrepância entre o número de trabalhos produzidos sobre estas e sobre as cidades grandes e metrópoles. Segundo ele, a maior parte da literatura escrita sobre as cidades é concernente às cidades grandes e metrópoles, embora o autor defenda a grande relevância das cidades médias na rede urbana brasileira.

Sposito (2006) aborda os desafios, oriundos das mudanças que marcam o período atual, que se apresentam ao pesquisador urbano durante a abordagem interescalar no estudo das cidades médias. Em um primeiro momento, ela explica que, em períodos pretéritos do desenvolvimento capitalista, as cidades médias estavam inseridas em uma rede urbana, ou seja, em um conjunto de cidades que se articulavam entre si de forma

³ Considerando as mudanças que ocorrem, cada vez mais, em relação aos espaços urbanos, Sposito (2006) defende que, para que haja o entendimento da urbanização contemporânea, é necessário o diálogo entre pesquisadores que se voltam para o estudo de cidades de diferentes portes.

hierárquica. "Assim, as articulações espaciais que definiam seus papéis eram pensadas em relação às cidades grandes e à metrópole principal, num movimento a montante, e em relação às cidades pequenas, num movimento a jusante" (SPOSITO, 2006, p. 147). Na contemporaneidade, o papel desempenhado pelas cidades médias na rede urbana tornou-se mais complexo, embora o velho caminhe, lado a lado, com o novo:

No geral, ela [a cidade média] continua a compor a estrutura da rede hierárquica na qual seus papéis intermediários se definiram, mas há um vasto conjunto de possibilidades de estabelecimento de relações com outras cidades e espaços que não compõem, de fato, a rede a que pertence essa cidade. A mundialização da economia e o desenvolvimento das telecomunicações ampliaram muito os fluxos que uma cidade pode estabelecer com espaços distantes, e esses fluxos não se desenham, apenas, com cidades maiores ou menores, ao contrário, eles também se estabelecem entre cidades da mesma importância e entre essas e outras cidades constitutivas de outras redes urbanas.

Em outras palavras, ainda que se considere a manutenção, ainda forte, de relações e fluxos interurbanos de natureza hierárquica, é crescente a presença de relações do tipo complementares ou do tipo competitivas, entre cidades de mesmo nível ou de níveis diferentes no âmbito da mesma rede urbana ou entre redes urbanas diferentes, superando-se a tradição de organização piramidal das redes urbanas que vigiu até recentemente e que foi fundamental para o sistema fordista de produção (SPOSITO, 2006, p. 147 e 148, *grifo nosso*).

A partir disto, elencamos alguns elementos citados por Sposito (2006) que nos remetem aos desafios apresentados ao pesquisador que se debruça sobre o estudo das cidades médias: 1) A delimitação de escalas de tempo e de espaço nos estudos sobre as cidades médias é extremamente complexa, visto que os papéis que estas cidades desempenham na divisão econômica e social do trabalho se alteram rapidamente como reflexo de decisões tomadas em escalas mais abrangentes; 2) Ao pesquisador que adota as cidades médias como objeto de estudo, não basta analisar dados e informações referentes à cidade escolhida. Devido às relações que, incessantemente, são estabelecidas com outras cidades de diversas escalas, inclusive a internacional, o pesquisador deve trabalhar com os dados e as informações pertencentes às cidades com as quais seu objeto de estudo mantém vínculos, sendo que muitas vezes, o pesquisador não poderá, embora seja fundamental, estabelecer um contato empírico com todas elas.

Os outros elementos selecionados, a partir de Sposito (2006), são: 3) Em um período de mundialização crescente, é notório salientar a necessidade de reconhecer que há influência do global sobre o local (dialeticamente, o inverso também é verídico), ou seja, as cidades médias sofrem influência, no contexto contemporâneo, de escalas mais abrangentes, de nível nacional e internacional; 4) É necessário superar, sobretudo nos estudos voltados para as cidades médias, a "[...] tradição geográfica de separação entre os estudos da rede e os estudos do espaço interno das cidades, bem como entre processos e formas espaciais urbanos" (SPOSITO, 2006, p. 155); 5) Assim como em todos os estudos nos diversos âmbitos da Geografia, é fundamental distinguir a escala geográfica da escala cartográfica, assim como o tempo do calendário do tempo histórico. Só assim será possível compreender a gênese, a ampliação, o contexto atual e as projeções futuras possíveis para as dinâmicas, os fenômenos e os processos presentes nestas cidades.

Apesar de estudar as cidades médias ser, de fato, um grande desafio, estes não devem ser obstáculos, visto que os estudos sobre as cidades deste porte podem contribuir, e muito, para a compreensão da realidade urbana brasileira. Motta e Mata (2009, p. 1) privilegiam a dimensão econômica e a demográfica para ressaltar a importância destas cidades. Deste modo, eles afirmam que:

A descentralização estabelecida no país a partir da Constituição de 1988, elevando o município à categoria de executor da política urbana e ampliando suas condições de autonomia jurídica, política e financeira, conduziu a uma mudança no conteúdo das políticas públicas de desenvolvimento urbano. É neste contexto que as cidades médias ganham importância como centros econômicos. Desde a década de 1970, as cidades médias têm desempenhado um papel relevante na dinâmica econômica e espacial do País.

A importância das cidades médias reside no fato de que elas possuem uma dinâmica econômica e demográfica própria, permitindo atender às expectativas de empreendedores e cidadãos, manifestadas na qualidade de equipamentos urbanos e na prestação de serviços públicos, evitando as deseconomias das grandes cidades e metrópoles. Dessa forma, as cidades médias se revelam como locais privilegiados pela oferta de serviços qualificados e bem-estar que oferecem.

Ramos (2011, p. 26) também entende que as cidades médias possuem grande importância na rede urbana brasileira. Um primeiro apontamento do autor é apresentado a seguir:

As cidades médias têm se tornado um objeto de estudo importante para diferentes pesquisadores da atualidade. Questões estruturais da economia nacional, formas de espacialização dos fluxos econômicos e demográficos, bem como as transformações de caráter intra-urbano nas grandes metrópoles, têm potenciado o reavivamento desta categoria de cidade na rede de localidades centrais do Brasil.

Complementando a sua argumentação, Ramos (2011) entende que a urbanização brasileira, nos anos recentes, vem passando por processos diferentes. No passado, havia um grande incremento (espacial, demográfico, econômico, dentre outros) das grandes metrópoles. Todavia, atualmente, as taxas de crescimento são menores, o que não significa dizer "[...] que não estejam crescendo ou que vivam uma espécie de involução social e econômica" (RAMOS, 2011, p. 27). No âmbito deste debate, Ramos (2011, p. 28) apresenta as ideias de Matos (2005):

O processo de urbanização no Brasil, de fato, interiorizou-se por amplos espaços regionais sem com isso provocar a desmetropolização (já que as metrópoles prosseguem fortes, centrais e se reproduzindo); expandiu-se por redes geográficas de diversos tipos unindo cidades muito diversificadas funcionalmente; **fez emergir protagonistas de peso no rol das chamadas cidades médias (algumas transformadas em "regiões metropolitanas")**; fez surgir uma plêiade de pequenas cidades associadas à pluriatividade em expansão no chamado "novo rural"; **deu vazão e ofereceu alternativa espacial ao processo de desconcentração econômica e demográfica das últimas décadas (grifos nossos)**.

Complementando esta ideia, é fundamental ressaltar que a dimensão espacial para o processo de concentração e desconcentração econômicas é um dos pilares fundamentais que contribuiu para a ampliação da importância das cidades médias. Sposito (2004, p. 339 e 340) amplia esta discussão e explica:

O conjunto de mudanças produzidas pelo processo de concentração e centralização econômicas, com desconcentração espacial das atividades de produção e consumo, dinâmicas que se acentuam na passagem do fordismo para a acumulação flexível, tem repercussão direta nos papéis desempenhados pelas cidades médias, uma vez que as possibilidades de escolhas territoriais para o desenvolvimento de atividades produtivas e para a instalação de pontos de redes de consumo de bens e serviços é maior, quanto mais capitalizada for a empresa. **As cidades médias têm sido escolhidas como pontos de apoio dessas empresas em suas políticas de**

desconcentração das atividades produtivas e de expansão das redes de comercialização de bens e serviços (grifo nosso).

O último elemento que destacamos para demonstrar quão significativas são as cidades médias e, portanto, os estudos que nelas se baseiam, é o demográfico. Embora ele já tenha sido mencionado em alguns trabalhos citados, optamos por ampliar a discussão. De uma forma geral, tem-se constatado um aumento populacional significativo nas cidades médias brasileiras, conforme apontam os dados dos Censos Demográficos. Para que possamos apresentar exemplos, escolhemos mencionar cinco cidades médias paulistas, as quais foram estudadas no âmbito do projeto temático desenvolvido no GASPERR: Presidente Prudente, Marília, São Carlos, São José do Rio Preto e Ribeirão Preto. A Tabela e Gráfico 1 que seguem apresentam a população urbana destas cidades com base nos últimos Censos Demográficos do IBGE (1980, 1991, 2000 e 2010), assim como as projeções feitas pela Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE)⁴, referente ao Portal de Estatísticas do Estado de São Paulo, para os anos de 2016, 2020 e 2030.

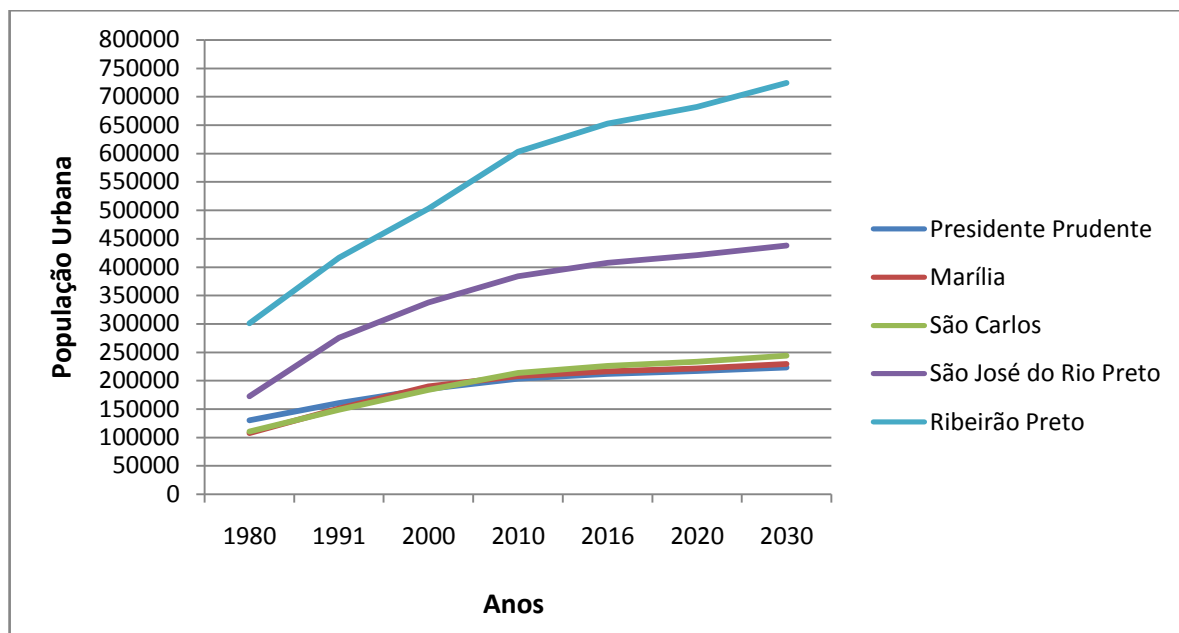
Tabela 1: População urbana de cidades médias paulistas com base nos Censos Demográficos do IBGE e nas projeções do SEADE para os anos de 2016, 2020 e 2030.

Cidades	1980	1991	2000	2010	2016	2020	2030
Presidente Prudente	129.903	160.227	185.229	203.370	211.637	216.563	223.002
Marília	107.299	150.520	189.719	207.737	215.866	221.166	229.049
São Carlos	110.235	148.408	183.433	213.070	225.681	232.915	243.767
São José do Rio Preto	172.027	275.450	337.289	383.558	407.463	420.750	437.952
Ribeirão Preto	300.828	416.704	502.760	603.401	653.035	681.837	724.388

Fonte dos dados: Sposito (2011, p. 31) e SEADE; **Org.:** Alexandre Antonio Abate (2017).

⁴ Disponível em: <<http://produtos.seade.gov.br/produtos/projpop/index.php>>. Acesso em: 19 jul. 2017.

Gráfico 1: População urbana de cidades médias paulistas com base nos Censos Demográficos do IBGE e nas projeções do SEADE para os anos de 2016, 2020 e 2030.



Fonte dos dados: Sposito (2011, p. 31) e SEADE; **Org.:** Alexandre Antonio Abate (2017).

Analisando as cinco cidades médias paulistas, percebe-se que todas apresentaram um crescimento considerável de suas populações urbanas desde o Censo Demográfico de 1980 até as projeções feitas para o ano de 2016. Considerando Presidente Prudente, especificamente, temos que no recorte temporal citado, houve um aumento populacional urbano de aproximadamente 82 mil pessoas, o que, em termos percentuais, representa 63% em 36 anos. A cidade média de São José do Rio Preto, dentre as citadas, é a que apresentou o maior crescimento. Em pouco mais de três décadas, a sua população urbana que era, em 1980, de 172.027, em 2016, alcançou 407.463, o que representa o incrível aumento de 136,86%. Com base nas projeções para os anos de 2020 e 2030, temos uma tendência de crescimento da população urbana em todas as cidades. Assim, o crescimento da população urbana das cidades médias reforça a necessidade de se ampliar o estudo das mesmas. Conforme objetivamos em nossa pesquisa, é imprescindível compreender os processos, as dinâmicas e os fenômenos que se manifestam nestas cidades, os quais geram impactos para a população, sobretudo para os segmentos mais pobres, os quais habitam, prevalentemente,

em áreas de exclusão social, em alguns casos também em espaços urbanos que são objeto de segregação socioespacial.

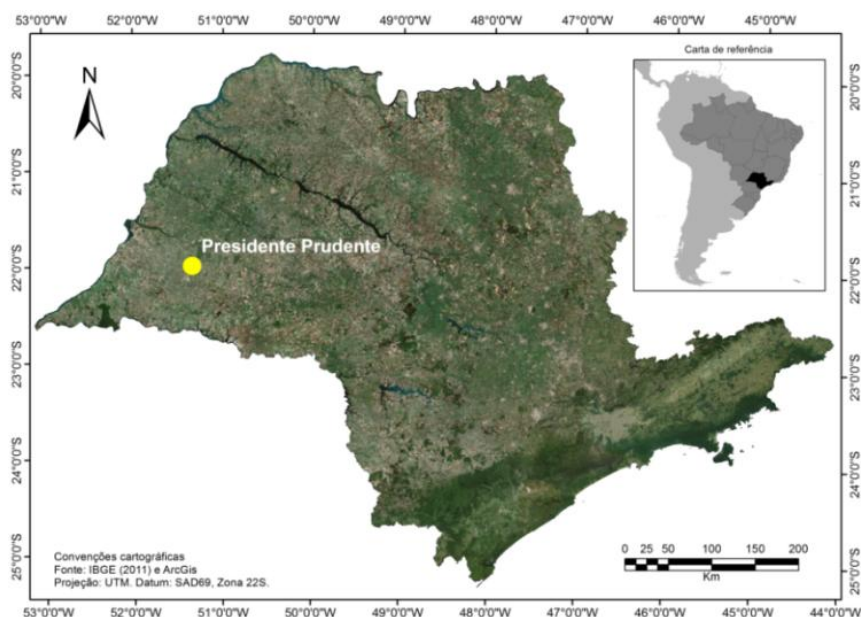
1.2. Presidente Prudente – SP, política habitacional e o “João Domingos Netto”

"Cada cidade tem sua linguagem nas dobras da linguagem transparente"
Poema "Retrato de uma cidade", de Carlos Drummond de Andrade.

Para o desenvolvimento desta monografia, escolhemos a cidade média de Presidente Prudente (Mapa 1), localizada no Sudoeste do Estado de São Paulo, "[...] numa área popularmente denominada Alta Sorocabana, nas proximidades do Rio Paraná, em cujas barrancas a antiga Estrada de Ferro Sorocabana terminava suas linhas" (ABREU, 2001, p. 11). O município ocupa uma área de 560,637 km² e possuía, em 2010, uma população de 207.610 pessoas e densidade demográfica de 368,89 habitantes/km², com população estimada de 225.271 pessoas para o ano de 2017 (IBGE cidades, s.d). Em 2010, Presidente Prudente apresentava Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de 0,806, sendo este índice considerado muito alto, de acordo com as Faixas de Desenvolvimento Humano Municipal⁵ (PNUD; IPEA; FJP, 2013).

⁵ As faixas de Desenvolvimento Humano Municipal são: a) O intervalo de 0 a 0,499 é considerado muito baixo; b) Entre 0,500 e 0,599, o IDHM é baixo; c) Os municípios que possuem IDHM entre 0,600 e 0,699 estão na faixa média; d) O intervalo de 0,700 a 0,799 é considerado alto; e) Os municípios que possuem IDHM a partir de 0,800 estão na faixa muito alto (PNUD; IPEA; FJP, 2013). No capítulo 2 denominado "(I)mobilidade, (in)acessibilidade e qualidade de vida", avançaremos na análise deste indicador.

Mapa 1: Estado de São Paulo. Localização do município de Presidente Prudente.



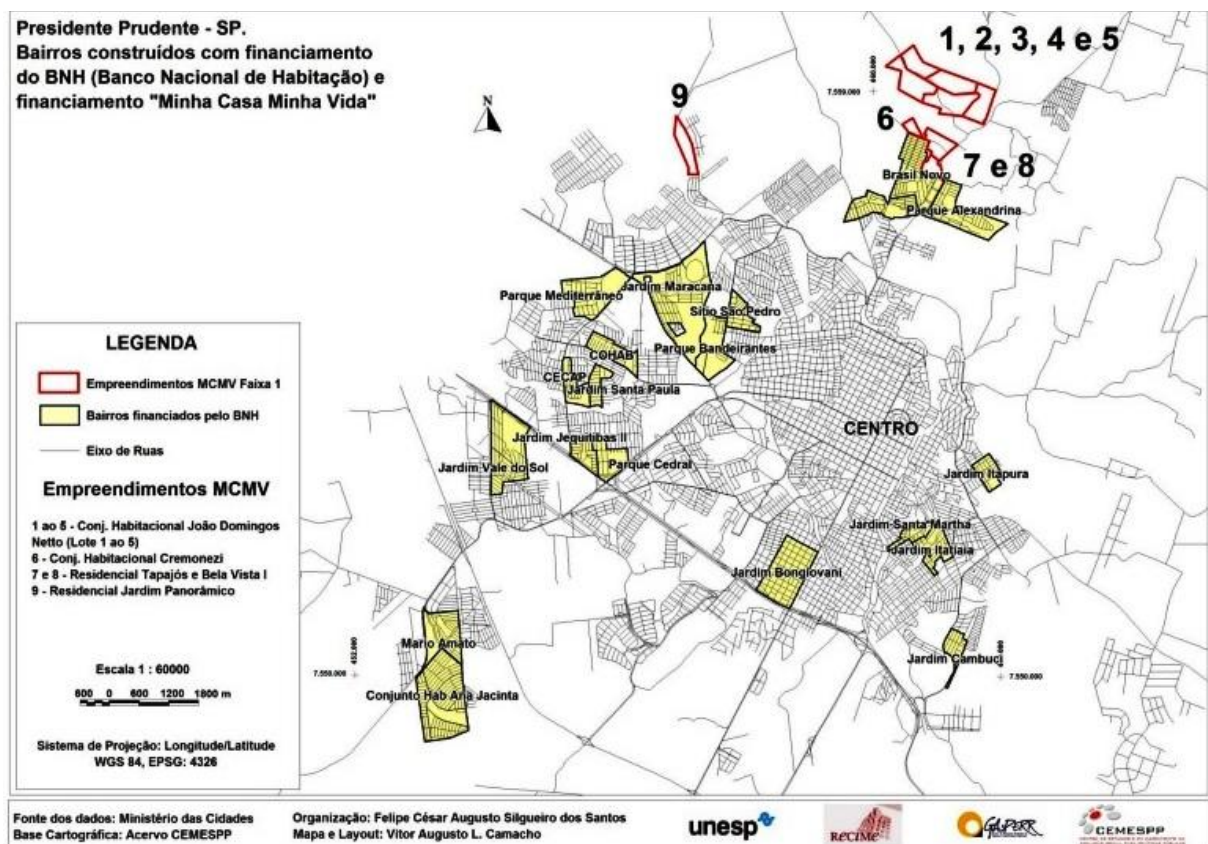
Fonte dos dados: IBGE (2011); **Org.:** Lindberg Nascimento Júnior (2015).

Santos (2016) apresenta os conjuntos habitacionais construídos, em Presidente Prudente, no período de 1968 a 2015, sendo esta produção habitacional ocorrida com base nas articulações entre as três esferas de poder: municipal, estadual e federal. Assim, a implementação dos conjuntos habitacionais ocorreu por intermédio da atuação do Banco Nacional de Habitação (BNH) e do Programa "Minha Casa, Minha Vida", sendo este último implementado em março de 2009 durante a segunda gestão do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Este programa destaca-se pela sua proposta social e amplia, cada vez mais, a sua relevância no âmbito da política habitacional brasileira.

Através da análise do Mapa 2 e do Quadro 1, evidencia-se que a produção habitacional, em Presidente Prudente, é uma característica marcante. De acordo com Santos (2016), destacam-se as gestões de Paulo Constantino (Fevereiro de 1977 a Maio de 1982; Janeiro de 1989 a Dezembro de 1992) e a de Milton Carlos de Mello (Janeiro de 2013 a Dezembro de 2015), popularmente conhecido como Tupã, como as mais expressivas no que tange à implementação de conjuntos habitacionais. Além disso, durante o recorte temporal citado anteriormente, 11.302 residências foram implementadas neste município, destacando-se o Conjunto Habitacional "João Domingos Netto", o qual possui 2.343 habitações. A análise do referido mapa também permite identificar que as áreas norte e

leste de Presidente Prudente contêm o maior número de imóveis em conjuntos habitacionais de interesse social, sendo a área norte do município aquela que contém os implementados recentemente. Assim, é possível observar que a produção do espaço urbano da área norte de Presidente Prudente é materializada, de modo muito predominante, pelos programas habitacionais.

Mapa 2: Presidente Prudente - SP. Conjuntos Habitacionais construídos com financiamento do Banco Nacional de Habitação (BNH) e do "Minha Casa, Minha Vida".



Org.: Felipe César Augusto Silgueiro dos Santos e Vitor Augusto L. Camacho (2016); **Extraído de:** Santos (2016, p. 69).

Tabela 2: Conjuntos Habitacionais de Presidente Prudente - SP implementados entre 1968 e 2015.

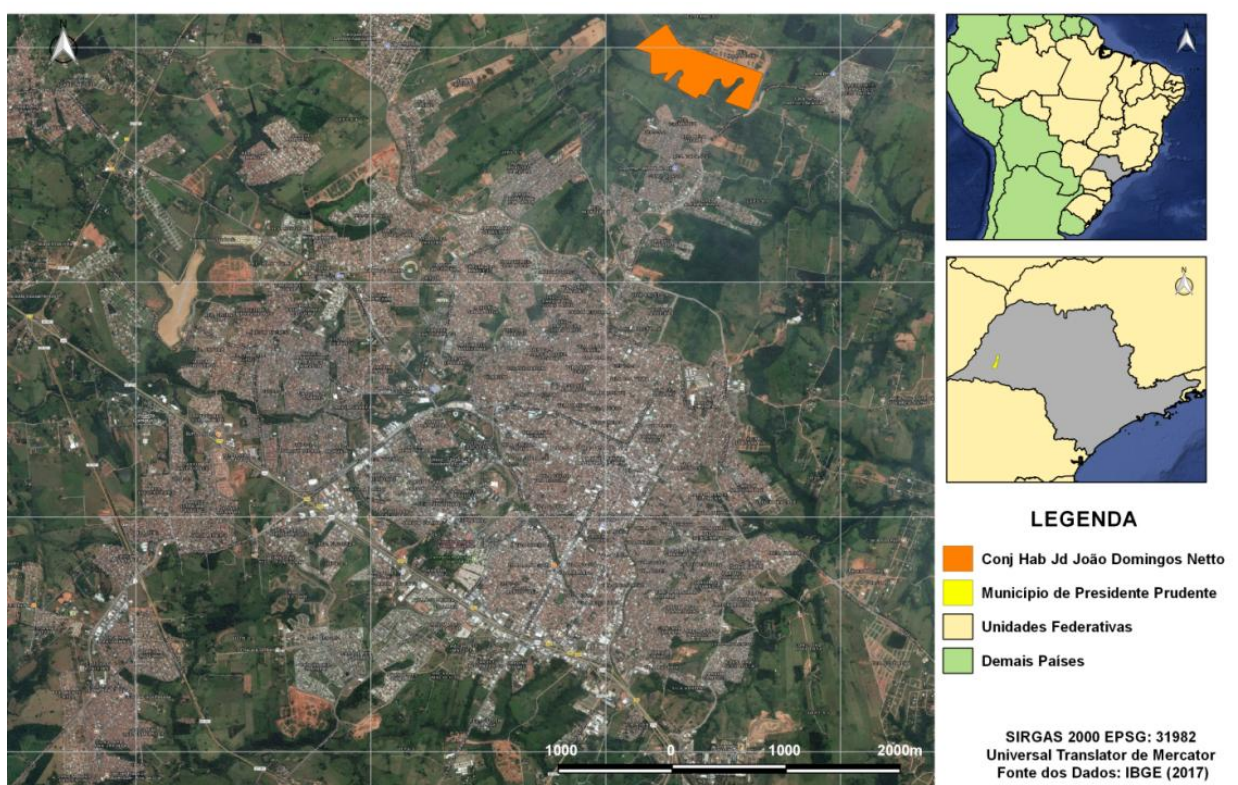
Nome do Conjunto Habitacional	Ano de implementação	Número de residências	Agente promotor
Jardim Bongiovani	1968	142	BNH
Bartolomeu Bueno de Miranda (COHAB)	1978	1.017	Cohab Bauru
Parque Alexandrina	1980	90	Nosso Teto
Jardim Santa Martha	1980	17	Prudenco Nosso Teto
Jardim Itatiaia	1980	20	Prudenco Nosso Teto
Parque Bandeirantes	1980	14	Prudenco Nosso Teto
Parque Cedral	1980	82	Prudenco Nosso Teto
Parque Watal Ishibashi	1980	42	Prudenco Nosso Teto
Jardim Jequitibás	1980	414	Prudenco Nosso Teto
Cidade 2000 CECAP	1982	776	CECAP/CODESPAULO
INOCOOP Vila Nova	1982	180	Inocoop/Coop. Hab. Ouro Fino
Jardim Mediterrâneo	1989	146	COHAB CRHIS
Jardim Itapura	1990	389	COHAB CRHIS
Jardim Cambuci	1990	80	CDHU/Prefeitura Municipal
Jardim Santa Paula	1992	74	COHAB CRHIS
Jardim Vale do Sol	1992	183	COHAB CRHIS
Brasil Novo	1992	250	CDHU
Sítio São Pedro	1992	232	CDHU Prudenco
Jardim Jequitibás II	1992	386	CDHU
Mário Amato	1992	500	CDHU COHAB CRHIS
Ana Jacinta	1993	2500	COHAB CRHIS
Maracanã	1997	304	CDHU
Residencial Tapajós	2013	227	Caixa Econômica Federal/MMF Construtora
Jardim Panorâmico	2014	330	Caixa Econômica Federal/CAS Construtora
Jardim Bela Vista I	2014	162	Caixa Econômica Federal/Grupo PACAEMBU
Residencial Cremonezi	2014	402	Caixa Econômica Federal/MMF Construtora
Jardim João Domingos Netto	2015	2.343	Caixa Econômica Federal/LOMY Engenharia/CONSTRUZ

Extraído de: Santos (2016, p. 72 e 73); Adaptada por Alexandre Antonio Abate (2017).

A escolha do Conjunto Habitacional "João Domingos Netto" (Mapa 3 e Fotos de 1 a 3) para a pesquisa desenvolvida decorreu de alguns fatores, tais como: 1) É um novo hábitat

urbano em Presidente Prudente, tendo sido inaugurado ao término de 2015; 2) Sua localização encontra-se na zona norte da cidade, um setor que possui áreas altamente segregadas espacialmente e com índices altos de exclusão social; 3) Após várias buscas, identificamos que não há trabalhos com o tema que estudamos tomando como parâmetro de análise este conjunto habitacional, o que garante originalidade à pesquisa; 4) Em termos de quantidade de residências, é o maior conjunto habitacional de Presidente Prudente; 5) Outro fator crucial é o tamanho populacional deste conjunto (aproximadamente 12 mil pessoas), o que confirma a necessidade de se avaliar como ocorre (e se ocorre) a mobilidade e a acessibilidade urbanas destas pessoas, além de verificar se elas, de fato, têm acesso à cidade a fim de consumir bens e serviços necessários à reprodução da vida.

Mapa 3: Localização do Conjunto Habitacional "João Domingos Netto" em Presidente Prudente - SP.



Fonte dos dados: IBGE (2017); **Org.:** Alexandre Antonio Abate e João Marcos do Nascimento Cardoso (2017).

Foto 1: Vista aérea do Conjunto Habitacional "João Domingos Netto".



Obtida em: Portal G1 (2015); **Foto:** Divulgação/Prefeitura Municipal de Presidente Prudente.

Foto 2: Conjunto Habitacional "João Domingos Netto".



Fonte: Trabalho de Campo; **Foto:** Alexandre A. Abate; **Data:** Julho de 2017.

Foto 3: A ex-Presidenta Dilma Rousseff, o ex-Ministro das Cidades Gilberto Kassab, o ex-Prefeito de Presidente Prudente Milton Carlos de Mello e os moradores durante a entrega das casas do João Domingos Netto em setembro de 2015.



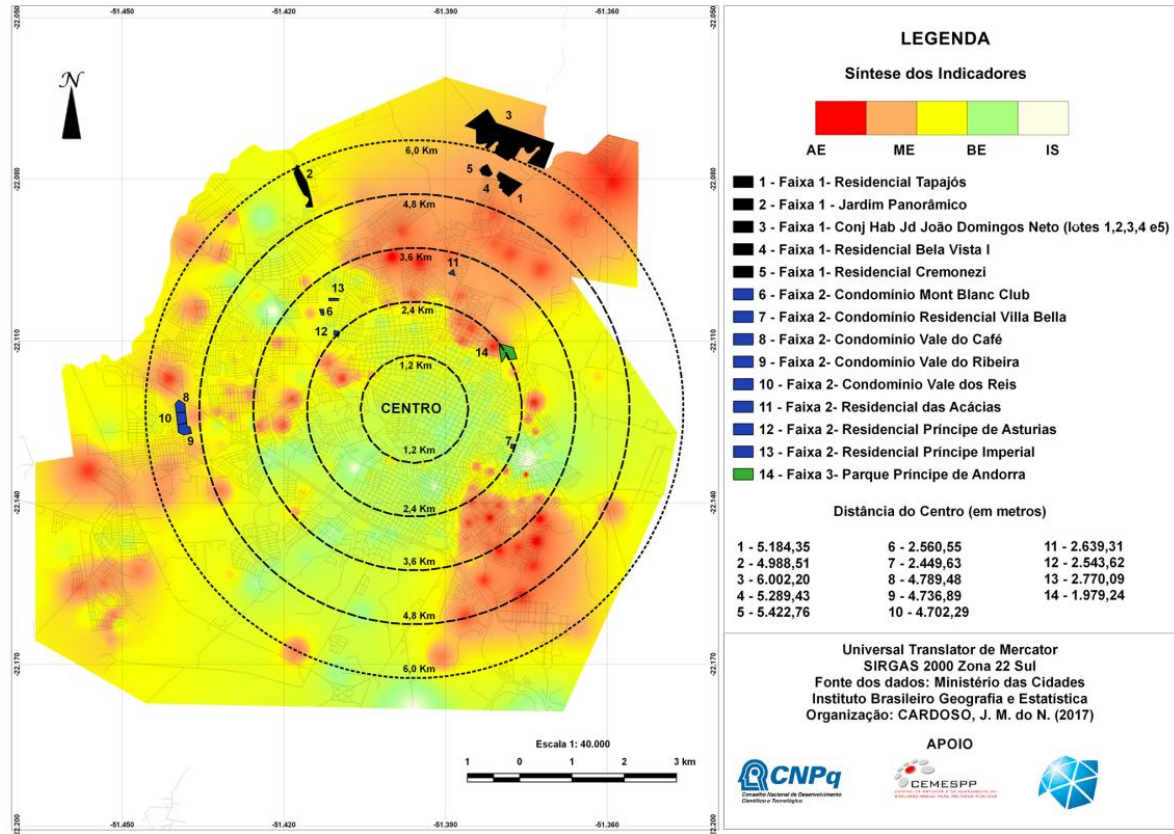
Obtida em: Prefeitura Municipal de Presidente Prudente (2015).

A partir do Mapa 4, é possível observar um elemento que garante a relevância do estudo referente à mobilidade e à acessibilidade urbanas dos residentes no João Domingos Netto: ele se encontra a, aproximadamente, 6 km de distância do centro principal da cidade, o que inviabiliza os deslocamentos a pé com vistas a realização do consumo de bens e serviços e também para as demais atividades cotidianas dos cidadãos. A partir da observação deste mapa, é possível identificar, também, que o João Domingos Netto está localizado em uma porção da cidade na qual predominam áreas de média e alta exclusão social, conforme abordaremos no próximo tópico destinado a discorrer sobre a metodologia adotada na pesquisa.

Através da observação do Mapa 4, é possível supor, ademais, que a distância de conjuntos habitacionais e de condomínios residenciais fechados do centro principal de Presidente Prudente deve ser relativizada no âmbito de estudos da mobilidade e acessibilidade urbanas, ou seja, para os moradores do João Domingos Netto, a distância de 6 km do centro principal é um fator limitante para os deslocamentos voltados para as práticas

de consumo, conforme abordaremos ao longo da pesquisa, impactando, pois, na mobilidade e acessibilidade urbanas. Não obstante, embora outra pesquisa seja necessária para corroborar esta hipótese, esta distância (ou até superior) do centro principal pode não impactar na mobilidade e acessibilidade urbanas dos residentes em condomínios residenciais fechados, os quais se deslocam, majoritariamente, através de automóveis. Assim, os trajetos realizados pelos cidadãos de diferentes porções da cidade, considerando os diferentes níveis de rendas existentes e os diferentes modais de deslocamento utilizados, podem ser apreendidos diferentemente por eles.

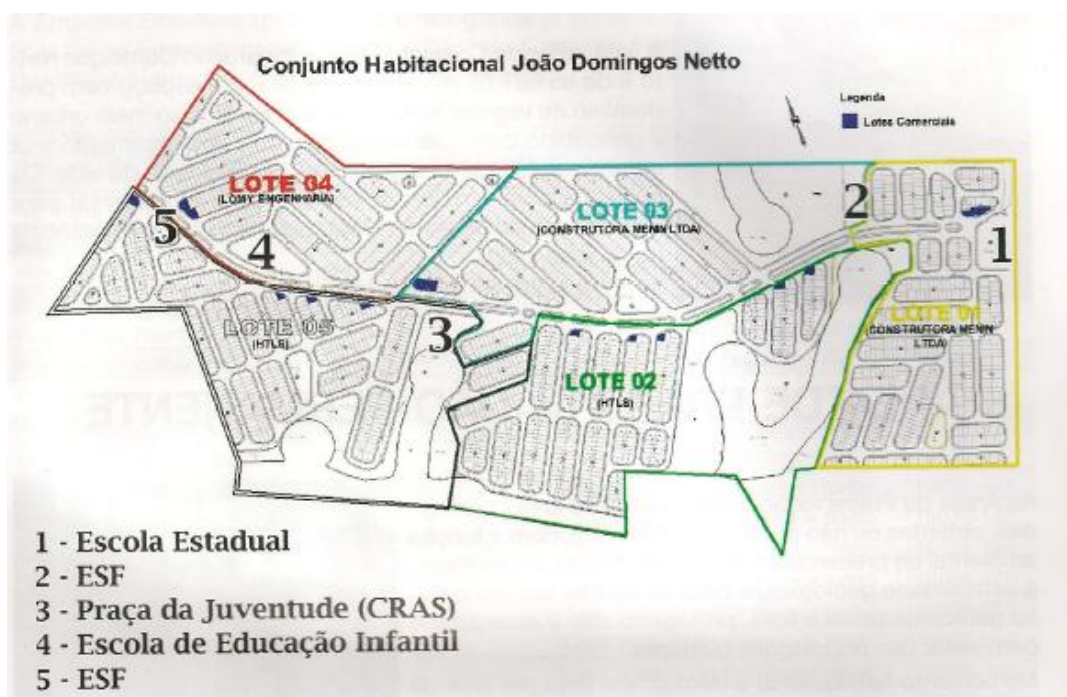
Mapa 4: Distância de áreas residenciais de interesse social - condomínios residenciais fechados e conjuntos habitacionais - do centro principal de Presidente Prudente - SP. (*)



Org.: João Marcos do Nascimento Cardoso (2017); **Obtido em:** Cardoso (2017, p. 47).
(*) Legenda: AE - Alta Exclusão Social; ME - Média Exclusão Social; BE - Baixa Exclusão Social; IS - Inclusão Social.

O João Domingos Netto possui cinco lotes⁶, que correspondem a setores, conforme a Planta 1 a seguir. O investimento total foi de 154,6 milhões (PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, 2015) sendo que, para a construção, houve a junção de recursos das esferas municipal, estadual e federal.

Planta 1: Conjunto Habitacional "João Domingos Netto", em Presidente Prudente - SP.



Fonte: TREVISAN (s.d.).

Este conjunto habitacional, como fruto do Programa "Minha Casa, Minha Vida", é pertencente à Faixa 1, ou seja, os residentes, escolhidos por intermédio de sorteio realizado pelo Poder Público Municipal, possuem renda familiar de, no máximo, um mil e seiscentos reais, sendo que esta renda equivalia, em 2015, a 1,8 salários mínimos, aproximadamente.⁷

⁶ Os cinco lotes habitacionais possuem, respectivamente: 1) 484 casas; 2) 483 casas; 3) 466 casas; 4) 444 casas; 5) 466 casas (PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, 2015).

⁷ Em 2015, o salário mínimo no Estado de São Paulo era de novecentos e cinco reais.

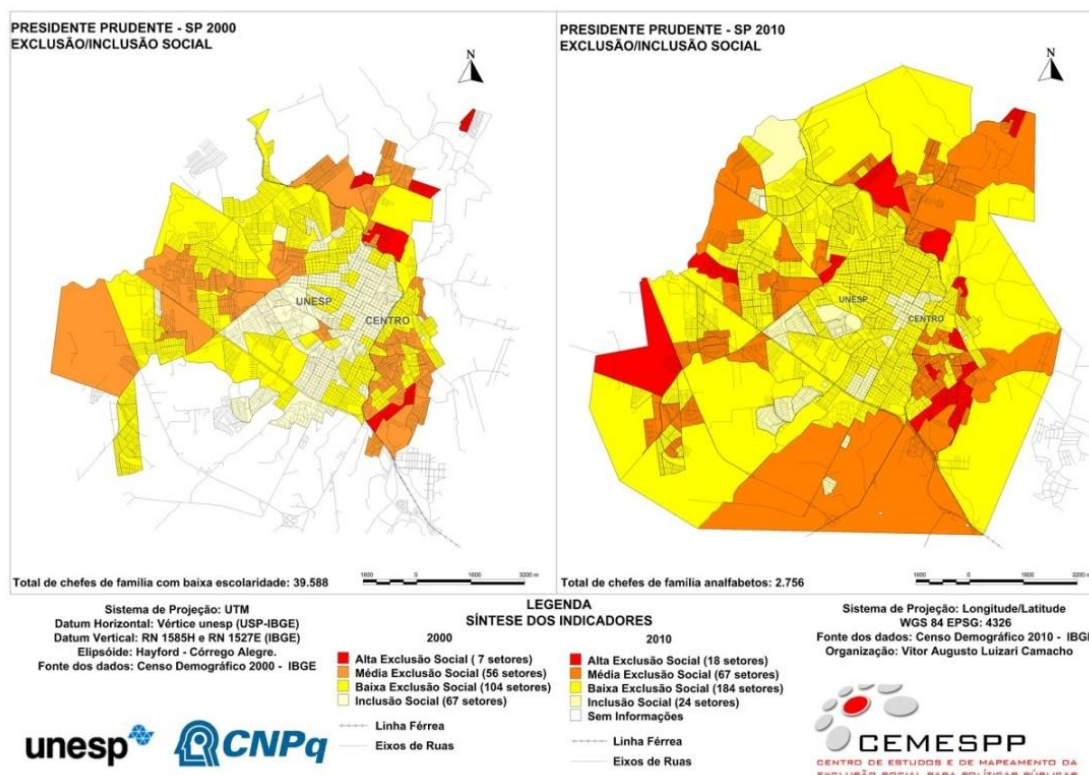
1.3. Metodologia da Pesquisa

"A Metodologia Científica, mais do que uma disciplina, significa introduzir o discente no mundo dos procedimentos sistemáticos e racionais, base da formação tanto do estudioso quanto do profissional, pois ambos atuam, além da prática, no mundo das idéias. Podemos afirmar até: a prática nasce da concepção sobre o que deve ser realizado e qualquer tomada de decisão fundamenta-se naquilo que se afigura como o mais lógico, racional, eficiente e eficaz" - Marina de Andrade Marconi e Eva Maria Lakatos (2003)

Para a condução da pesquisa que gerou esta monografia, utilizamos vários procedimentos metodológicos que serão descritos neste terceiro tópico do primeiro capítulo.

Inicialmente, destacamos a forma pela qual optamos por estudar o Conjunto Habitacional "João Domingos Netto". Para selecionar a área de exclusão social que foi contemplada nesta pesquisa, utilizamos o Mapa 5 de Exclusão/Inclusão Social elaborado pelo Centro de Estudos e de Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas (CEMESPP) com dados do IBGE referentes aos Censos Demográficos de 2000 e 2010. Este grupo de pesquisa é interdepartamental e está situado na Unesp de Presidente Prudente desde 1999, sendo coordenado pelo Prof^o. Dr. Everaldo Santos Melazzo.

Mapa 5: Presidente Prudente - SP: Exclusão/Inclusão social (2000 e 2010).



Fonte dos dados: Censos Demográficos de 2000 e 2010 (IBGE); **Org.:** Vitor Augusto Luizari Camacho.

Partindo do princípio de que esta monografia se origina de uma pesquisa inserida no âmbito da iniciação científica, foi realizada uma revisão bibliográfica em busca da fundamentação teórico-metodológica, sendo que esta revisão foi efetuada ao longo de todo o período de vigência da pesquisa e durante a execução desta monografia, visto que a busca do conhecimento teórico-metodológico é um processo contínuo, permanente e imprescindível à atuação do pesquisador.

A obtenção das referências bibliográficas foi amparada em quatro eixos: 1) Obtenção de obras na biblioteca da FCT Unesp, câmpus de Presidente Prudente, mediante pesquisas na Plataforma Athena; 2) Consultas nos arquivos do GASPERR, os quais compreendem um grande rol de material científico produzido acerca de Presidente Prudente e sobre outras cidades médias; 3) Seleção de trabalhos relevantes, com base na leitura dos resumos de artigos, em plataformas específicas, dentre as quais ressaltamos a *Scientific Electronic Library Online* (SciELO), a Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes) e as Seções de Teses e Dissertações de universidades diversas; 4) Seleção de obras

com base na análise das referências bibliográficas de dissertações e teses pertencentes à nossa temática de estudo, o que permitiu identificar autores e obras relevantes no âmbito da Geografia Urbana.

Devido esta pesquisa constituir-se em desdobramento dos resultados parciais do projeto temático intitulado "Lógicas econômicas e práticas espaciais contemporâneas: cidades médias e consumo"⁸, o contato com pesquisadores (professores e pós-doutorandos), além de vários participantes de iniciação científica, mestrado e doutorado, permitiu um amplo campo de debates e esclarecimento de dúvidas, propiciando, pois, a ampliação do conhecimento teórico-metodológico e o aprendizado com pesquisadores que já se debruçaram sobre a temática da mobilidade, acessibilidade, produção do espaço urbano de Presidente Prudente e sobre o estudo das cidades médias de uma forma geral.

Como metodologia fundamental para a execução da pesquisa, adaptamos os procedimentos metodológicos utilizados por Pereira (2006)⁹ e Poletto (2016)¹⁰. Em função do nosso interesse de trabalhar com a relação entre localização e fluxos, buscando analisar a (i)mobilidade e a (in)acessibilidade dos moradores do Conjunto Habitacional "João Domingos Netto", privilegiamos uma pesquisa qualitativa que, no entanto, também está apoiada em análises quantitativas. Seleccionamos um grupo de dez pessoas, diferenciadas entre si por gênero, idade e área de residência dentro do recorte escolhido, para colher depoimentos, partindo da necessidade de considerarmos a visão dos cidadãos acerca da realidade por eles vivenciada, ou seja, buscamos, através dos depoimentos, identificar como estas pessoas se

⁸ No que concerne ao projeto temático, é importante destacar que a nossa pesquisa associa-se a uma das quatro dimensões empíricas da realidade urbana, por ele contemplado: "**Análise dos espaços** que são decorrência das novas formas de consumo e, ao mesmo tempo, condição de sua realização, indicando a ocorrência de processos de reestruturação das cidades médias, com o intuito de observar a LOCALIZAÇÃO E OS CONTEÚDOS DOS NOVOS ESPAÇOS ONDE O CONSUMO SE REALIZA (com atenção especial aos *shopping centers*), bem como estudando **quais ESPAÇOS SÃO OBJETO DOS NOVOS CONSUMOS (com atenção especial para os novos habitats urbanos)**" (SPOSITO, 2011, p. 6, *grifos nossos*).

⁹ Pereira (2006) desenvolveu a tese intitulada "Percursos urbanos: mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade", sob orientação da Prof^a. Dra. Maria Encarnação Beltrão Sposito. Partindo da ideia de que a estruturação urbana nas cidades capitalistas é um fenômeno que interfere na vida dos cidadãos, a pesquisadora buscou, grosso modo, compreender e avaliar a mobilidade e o grau de acessibilidade de um grupo de cidadãos residentes em diferentes áreas de Presidente Prudente-SP, além de identificar de qual maneira os processos, as dinâmicas e os fenômenos analisados interferem no exercício do direito à cidade (PEREIRA, 2006).

¹⁰ Poletto (2016) defendeu a dissertação denominada "Mobilidade e Acessibilidade urbana: o ir e vir por meio do Transporte Público Coletivo", sob orientação da Prof^a. Dra. Sílvia Regina Pereira, cuja tese de doutorado representa um dos pilares da nossa metodologia. Poletto (2016) pesquisou as condições de mobilidade e acessibilidade urbanas da população de Pato Branco - PR, adotando o transporte público coletivo como foco da pesquisa.

apropriam do espaço urbano e quais as dificuldades (espaciais e/ou temporais) para que elas possam se deslocar pela cidade e ter acesso às áreas para consumo de bens e serviços. Deste modo, adotamos a entrevista semi-estruturada como procedimento metodológico, visto que ela é mais flexível e dá poder de voz ao entrevistado. Assim, segundo Manzini (1990/1991 apud MANZINI, 2004, p. 3), esta modalidade de entrevista

[...] está focalizada em um assunto sobre o qual confeccionamos um roteiro com perguntas principais, complementadas por outras questões inerentes às circunstâncias momentâneas à entrevista. Para o autor, esse tipo de entrevista pode fazer emergir informações de forma mais livre e as respostas não estão condicionadas a uma padronização de alternativas.

Ademais, é importante destacar que para a coleta das informações necessárias para o presente estudo que está sendo apresentado, haviam duas alternativas: a realização de entrevistas ou a aplicação de questionários. Optamos pelas entrevistas partindo, também, das vantagens¹¹ apresentadas por Markoni e Lakatos (2003, p. 197):

- a) Pode ser utilizada com todos os segmentos da população: analfabetos ou alfabetizados;
- b) Fornece uma amostragem muito melhor da população geral: o entrevistado não precisa saber ler ou escrever;
- c) Há maior flexibilidade, podendo o entrevistador repetir ou esclarecer perguntas, formular de maneira diferente; especificar algum significado, como garantia de estar sendo compreendido;
- d) Oferece maior oportunidade para avaliar atitudes, condutas, podendo o entrevistado ser observado naquilo que diz e como diz: registro de reações, gestos etc.;
- e) Dá oportunidade para a obtenção de dados que não se encontram em fontes documentais e que sejam relevantes e significativos;
- f) Há possibilidade de conseguir informações mais precisas, podendo ser comprovadas, de imediato, as discordâncias;
- g) Permite que os dados sejam quantificados e submetidos a tratamento estatístico.

Além das entrevistas, havíamos definido, durante o âmbito de discussão e elaboração do projeto de pesquisa, que adotaríamos outro procedimento metodológico que se baseia no acompanhamento de percursos realizados por, pelo menos, um entrevistado, visando

¹¹ Embora as entrevistas, assim como os demais instrumentos de pesquisa, apresentem vantagens, é necessário destacar, também, que todos os procedimentos metodológicos também possuem desvantagens. No nosso caso, acreditamos que as vantagens das entrevistas superam as desvantagens. Deste modo, cabe ao pesquisador optar por um procedimento que seja vantajoso e atenda às suas necessidades.

apreender as práticas associadas ao consumo de bens e serviços que ele realiza ao longo de um determinado período de tempo. Deste modo, este procedimento permitiria analisar as condições infraestruturais e os modais de transportes utilizados, além de verificar, empiricamente, os "orçamentos espaço-tempo"¹² alocados por ele.

Infelizmente, a realização deste procedimento não foi possível. Durante as entrevistas, havíamos explicado que, posteriormente, entraríamos em contato com os entrevistados a fim de agendar os dias e horários nos quais os percursos seriam acompanhados. Realizamos inúmeras ligações para os entrevistados, inclusive novas visitas nas residências de alguns deles. Conseguimos agendar com alguns, contudo, os encontros foram desmarcados por motivos diversos. Devido ao prazo estabelecido para a finalização da pesquisa, execução do relatório final e conclusão desta monografia, optamos por não realizar este procedimento. Avaliamos, todavia, que as entrevistas realizadas, assim como os percursos realizados pelo espaço urbano de Presidente Prudente utilizando o transporte público coletivo, conforme abordaremos a seguir, foram capazes de fornecer as informações necessárias para as conclusões obtidas. De fato, no árduo campo da pesquisa científica, obstáculos sempre podem emergir, não permitindo que o planejado seja executado. Neste sentido, ressaltamos a importância de, na pesquisa científica, adotarmos procedimentos metodológicos distintos, caso algum não seja viável ou possível de ser realizado. Obtivemos, pois, o aprendizado de que, na ciência, infelizmente, nem sempre é possível que tudo que havia sido planejado, seja concluído com sucesso. Há elementos na pesquisa, nas diversas áreas do conhecimento, que transcendem ao campo de controle do pesquisador. Cabe a ele, pois, reconhecer e saber lidar com os contratemplos de sua profissão.

Realizamos entrevistas¹³ com o representante das duas empresas de transporte público coletivo que atuam em Presidente Prudente, a Pruden Express (Company Tur Transporte e Turismo LTDA) e a TCPP (Transporte Coletivo Presidente Prudente LTDA), e com um representante do Poder Público Municipal que atua no âmbito da mobilidade, da acessibilidade e do transporte público coletivo. Deste modo, identificamos qual a visão destes dois segmentos referente à mobilidade, à acessibilidade e ao oferecimento de transporte público para os moradores da área pesquisada. A partir dos resultados obtidos,

¹² "As quantidades de tempo e de espaço gastas nos deslocamentos representam 'orçamentos espaço-tempo' alocados pelas pessoas" (HAGERSTRAND, 1987 apud VASCONCELLOS, 2001, p. 42).

¹³ Todos os roteiros das entrevistas realizadas constam nos apêndices desta monografia.

foi possível comparar a visão de três segmentos distintos (empresas, Poder Público Municipal e cidadãos).

A delimitação das áreas comerciais do conjunto habitacional permitiu identificar os estabelecimentos que oferecem bens e serviços. Através da espacialização destes estabelecimentos e das entrevistas realizadas, foi possível identificar quais as principais carências do referido conjunto, sendo que para suprir tais carências, os cidadãos ali residentes se deslocam pela cidade. Em função do conjunto habitacional ter sido inaugurado recentemente (setembro de 2015), não há uma base de dados disponível sobre os estabelecimentos comerciais. Deste modo, realizamos um trabalho de campo a fim de coletar e identificar: 1) Nome e categoria dos estabelecimentos comerciais; 2) As coordenadas geográficas (latitudes e longitudes), assim como as altitudes de cada ponto, mediante a utilização do GPS; 3) O endereço e o número dos estabelecimentos ou das residências nas quais os estabelecimentos estão inseridos; 4) Mediante consulta aos moradores responsáveis por cada estabelecimento, delimitamos, também, os estabelecimentos destinados ao oferecimento de bens e serviços que são informais ou devidamente regularizados. Partindo do princípio de que não há, até o momento, um banco de dados com estas informações, optamos por realizar o levantamento referente à regularização ou à informalidade dos estabelecimentos comerciais e de serviços a partir das informações provenientes dos próprios moradores.

Finalmente, ressaltamos um elemento muito importante da nossa metodologia: as análises empíricas realizadas em nossa área de estudo. O trabalho de campo é, segundo Thomaz Júnior (2005), o laboratório, por excelência, do geógrafo. Antes do início da realização das entrevistas e da delimitação das áreas comerciais, realizamos um trabalho de campo destinado ao reconhecimento da área e à identificação de elementos norteadores para a realização dos estudos e dos procedimentos que havíamos estabelecido. Durante todas as visitas realizadas no conjunto habitacional visando à delimitação das áreas comerciais e realização das entrevistas, também fizemos observações importantes deste espaço, as quais foram fundamentais para as conclusões obtidas. Ademais, salientamos que todos os deslocamentos visando à realização dos procedimentos metodológicos foram realizados utilizando o transporte público coletivo. Desta forma, os deslocamentos individuais realizados também foram fundamentais para a identificação das dificuldades

espaciais e/ou temporais enfrentadas, cotidianamente, pelos moradores da nossa área de estudo.

No que tange aos resultados provenientes das entrevistas com os três segmentos e da delimitação das áreas comerciais, eles foram analisados e organizados em tabelas, quadros, gráficos e mapas. Todas as análises, contextualizações e resultados obtidos estão distribuídos nos capítulos a seguir.

Capítulo 2: (I) mobilidade, (in) acessibilidade e qualidade de vida



"Cidades", de Denise Costa.

2.1. Questões teóricas e análise conceitual sobre qualidade de vida

"A discussão sobre qualidade de vida como uma das premissas norteadoras na busca do desenvolvimento e do bem-estar deve ser considerada com um direito de cidadania"- Claudete de Castro Silva Vitte (2002)

A qualidade de vida¹⁴ é uma temática que ganhou notoriedade, sobretudo a partir da década de 1970. Desde então, ela está presente nas discussões referentes ao planejamento do território e nas pautas referentes à intervenção estatal, principalmente no âmbito do espaço urbano. Na contemporaneidade, ela é, pois, considerada um dos pressupostos que devem ser valorizados nas políticas públicas (VITTE et al, 2002). Desta forma, temos que:

A forte competição existente entre os diferentes centros urbanos na captação de investimentos e de recursos humanos qualificados, associada a uma maior consciencialização e exigência por parte dos cidadãos com as suas condições de vida, levou a que os diversos aspectos associados à qualidade de vida sejam uma preocupação central das administrações públicas aos diversos níveis, local, regional e nacional (BRITO; MARTINS; SANTOS, p. 7, s.d).

A análise da qualidade de vida envolve, em um primeiro plano, várias perspectivas e indicadores (parâmetros objetivos), dependendo do referencial adotado para abordar o tema no plano analítico e científico. Há diferentes pontos de vista, também, para o estudo da qualidade de vida dependendo da metodologia e dos instrumentos utilizados no rol de discussões referentes ao planejamento e à gestão do território¹⁵. Deste modo, este primeiro

¹⁴ Sobre a importância da qualidade de vida e, portanto, das pesquisas que adotam esta temática, Martins e Santos (2002, p. 7) explicam: "O fato de, à escala mundial, se verificar uma tendência de reforço da concentração das populações em cidades constitui certamente um argumento justificativo da consolidação de uma corrente de investigação autónoma sobre a qualidade de vida urbana ao qual se junta, no entanto, um outro, igualmente importante, que tem a ver com o reconhecimento de que a urbanização atual, muitas vezes intensa e desordenada, é ela própria geradora de um conjunto de problemas e de disfuncionamentos internos cuja influência nas condições de vida dos cidadãos importa conhecer e avaliar".

¹⁵ Embora comumente tratados como sinônimos, planejamento e gestão possuem referenciais temporais diferentes e se referem a diferentes atividades, conforme explica Souza (2011). Assim, segundo ele, "[...] planejar sempre remete ao *futuro*: planejar significa tentar prever a evolução de um fenômeno ou, para dizê-lo de modo menos comprometido com o pensamento convencional, *tentar simular os desdobramentos de um processo, com o objetivo de melhor precaver-se contra prováveis problemas ou, inversamente, com o fito de melhor tirar partido de prováveis benefícios*. De sua parte, gestão remete ao *presente*: gerir significa administrar uma situação dentro dos marcos dos recursos presentemente disponíveis e tendo em vista as necessidades imediatas (SOUZA, 2011, p. 46, destaques do autor).

plano mensurável e interpretativo da qualidade de vida é muito valorizado e utilizado "[...] no planejamento do desenvolvimento socioeconômico e nas práticas da gestão pública" (KEINERT; KARRUZ; KARRUZ, 2002, p. 120). Assim, Herculano (2000) defende que indicadores e índices, no contexto de estudo da qualidade de vida, são fundamentais, visto que eles condensam, simplificam e quantificam as informações, as quais poderão ser comunicadas, comparadas e utilizadas para as tomadas de decisões no âmbito das escolhas e práticas políticas.

Até o final da década de 1960, o crescimento econômico era considerado como sinônimo de desenvolvimento.¹⁶ Deste modo, o Produto Interno Bruto (PIB) era o indicador utilizado como parâmetro para mensurar o desenvolvimento dos países e a qualidade de vida da população. No entanto, a partir desta década, evidências mostram uma ausência de relação entre crescimento econômico e melhoria das condições sociais. Conforme explica Jannuzzi (2002, p. 62 e 63), temos que:

A despeito do crescimento do Produto Interno Bruto (PIB), persistiam altos os níveis de pobreza e acentuavam-se as desigualdades sociais em vários países. Crescimento econômico não era, pois, condição suficiente para garantir o desenvolvimento social. O indicador PIB per capita, até então usado como proxy de nível de desenvolvimento socioeconômico pelos países, mostrava-se cada vez menos apropriado como medida representativa do bem-estar social. Nos países centrais, tal medida tampouco se prestava aos objetivos de monitoramento efetivo da mudança social em seus múltiplos aspectos e de formulação de políticas sociais de cunho redistributivo ou compensatório nas diversas áreas.

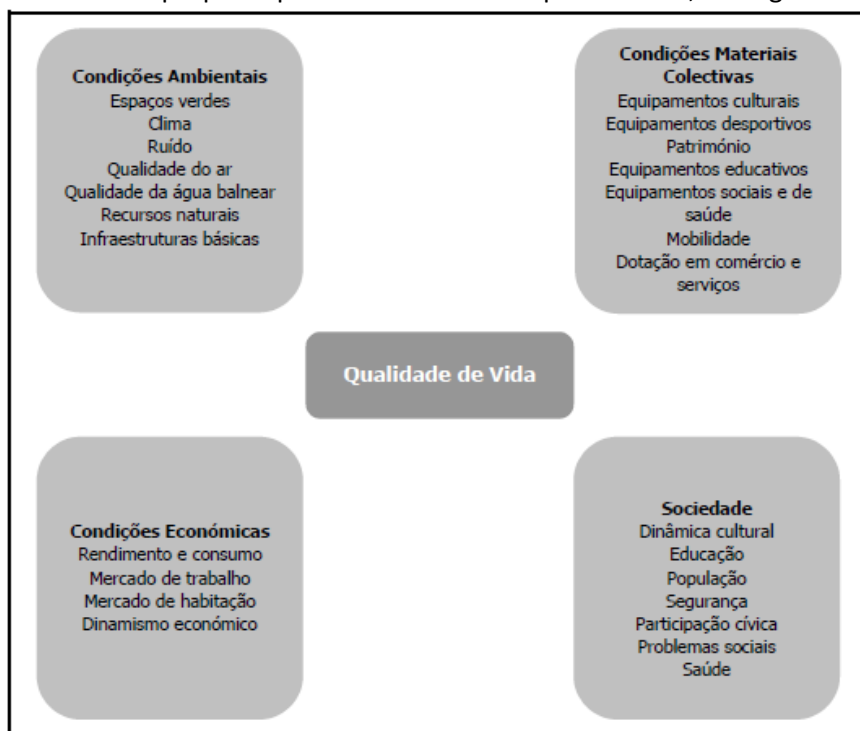
No início de 1990, o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) propôs que a mensuração da qualidade de vida dos países fosse realizada com base em outro indicador, o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), o qual é composto por três

¹⁶ O crescimento econômico baseia-se no aumento da capacidade produtiva e, portanto, no aumento do Produto Interno Bruto (PIB). Embora este indicador seja importante para o desenvolvimento, compreendemos que este transcende a esfera econômica. Desta forma, o desenvolvimento também deve se apoiar em outras vertentes, tais como: melhoria da qualidade de vida da população e, portanto, de todos os seus indicadores; ações que se voltem para a resolução de questões ambientais, como a conservação e utilização sustentável de recursos hídricos; redução das disparidades econômicas entre a população; investimentos na educação e saúde; valorização das particularidades culturais, dentre outros. Devido à complexidade inerente à definição do conceito de desenvolvimento e, portanto, dos elementos nele abrangidos, não há um consenso entre os pesquisadores. Assim, adjetivos são atrelados ao conceito na tentativa de facilitar a compreensão, sendo esta atitude tomada, sobretudo, nas ações de gestão e planejamento do território: desenvolvimento humano; desenvolvimento econômico; desenvolvimento sustentável; desenvolvimento socioespacial; desenvolvimento urbano, dentre outros.

componentes: expectativa de vida, taxa de analfabetismo e nível de renda (VITTE et al, 2002). "O IDH obteve grande repercussão mundial devido principalmente à sua simplicidade, fácil compreensão e pela forma mais holística e abrangente de mensurar o desenvolvimento" (PNUD; IPEA; FJP, 2013, p. 25). Embora o IDH seja mais adequado para a análise do desenvolvimento e da qualidade de vida, quando comparado ao PIB, é necessário destacar, também, que aquele é extremamente sintético e, de certo modo, ultrapassado, visto que, segundo Herculano (2000), o IDH não é capaz de avaliar os níveis de qualidade de vida por não incorporar aspectos da realidade urbana que afetam, diretamente, nela, como a dimensão ambiental materializada na degradação, exemplo este citado pelo referido autor. Outros aspectos podem ser citados, como a segregação socioespacial, exclusão social, fragmentação socioespacial, (in)segurança, características termohigrométricas, mobilidade e acessibilidade urbanas, dentre outros tantos que interferem, decisivamente, na qualidade de vida dos cidadãos.

Como exemplo da complexidade de fatores, dinâmicas e processos que interferem na qualidade de vida urbana, apresentamos a seguir um quadro síntese (Figura 1) proposto pela Prefeitura Municipal da cidade do Porto, em Portugal, com a colaboração do Centro de Estudos Macroeconômicos e Previsão da Faculdade de Economia do Porto (CEMPRE), o qual se baseia em quatro grandes domínios: 1) Condições ambientais; 2) Condições materiais coletivas; 3) Condições econômicas; 4) Sociedade. Estes indicadores possuem a finalidade de nortear o conhecimento, o acompanhamento sistemático e a avaliação de componentes que, direta ou indiretamente, influenciam na qualidade de vida urbana do referido município. Embora seja um instrumento de planejamento e gestão de uma realidade não brasileira, é possível identificar que os componentes considerados também são fundamentais para a análise da qualidade de vida urbana nos municípios brasileiros, além de corroborar que muitas cidades, de diferentes latitudes e longitudes, apresentam problemas semelhantes, variando apenas a intensidade e a complexidade em que eles se manifestam no espaço urbano.

Figura 1: Domínios e áreas temáticas presentes no Sistema de Informação da Qualidade de Vida Urbana proposto pela Prefeitura Municipal do Porto, Portugal.



Disponível em: Martins e Santos (2002, p. 15).

Em 2013, o PNUD Brasil, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e a Fundação João Pinheiro propuseram a utilização do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) para avaliar o desenvolvimento dos municípios brasileiros. Ele foi obtido através da metodologia utilizada para o cálculo do IDH, considerando, contudo, algumas especificidades para se adequar à realidade brasileira, adaptando, desta forma, as bases de dados dos Censos Demográficos (PNUD; IPEA; FJP, 2013). Para melhor compreensão deste novo índice, destacamos:

[...] o IDHM – incluindo seus três componentes, IDHM Longevidade, IDHM Educação e IDHM Renda – conta um pouco da história dos municípios em três importantes dimensões do desenvolvimento humano durante duas décadas da história brasileira. **O IDHM é acompanhado por mais de 200 indicadores socioeconômicos que dão suporte à sua análise e ampliam a compreensão dos fenômenos e dinâmicas voltados ao desenvolvimento municipal** (PNUD; IPEA; FJP, 2013, p. 27, *grifo nosso*).

A adoção de indicadores sociais e índices confiáveis nas ações de planejamento territorial e regional é extremamente relevante, na medida em que permitem, em tese, "[...] diagnósticos sociais, monitoramento de ações e avaliações de resultados mais abrangentes e tecnicamente mais bem respaldados" (JANNUZZI, 2002, p. 69). Entretanto, é necessário romper com esta visão canônica de planejamento e valorizar, também, a opinião dos cidadãos, dando-lhes poder de voz. Concordamos, deste modo, como Jannuzzi (2002, p. 69), quando ela afirma que:

[...] não se deve superestimar o papel e a função dos sistemas de indicadores sociais nesse processo, como se a formulação e a implementação de políticas públicas dependessem exclusiva ou prioritariamente da qualidade dos insumos informacionais. Na realidade, esse processo de planejamento no setor público ou em qualquer outra esfera está longe de ser uma atividade técnica estritamente objetiva e neutra, conduzida por tecnocratas iluminados e insuspeitos [...]. No contexto de uma sociedade democrática o processo de planejamento não deve ser conduzido de forma tecnocrática, como se as pressões políticas não fossem legítimas ou como se os interesses divergentes não deveriam ser explicitados. **O planejamento público é um jogo político legítimo, no qual participam e devem participar técnicos de planejamento e vários outros *stakeholders*, isto é, outros grupos de pressão interessados na definição das políticas, no governo, na sociedade civil, nas diferentes instâncias da burocracia pública (federal, estadual e municipal). Não é um processo linear, mas permeado de vicissitudes e sujeito a diversos condicionantes político-institucionais (*grifo nosso*).**

Neste primeiro plano analisado da qualidade de vida¹⁷ (vertente baseada em indicadores), destacamos duas formas para a compreensão deste conceito amplo e multidimensional, as quais apresentam um amplo rol de dimensões e ressaltam a necessidade do atendimento das necessidades básicas dos cidadãos:

1) O conceito de qualidade de vida (e seus indicadores) pode ser um instrumento do planejamento, servindo como um parâmetro do grau de cobertura das necessidades dos indivíduos ou grupos sociais, permitindo a detecção de desigualdades socioespaciais, derivadas dos diferentes graus de satisfação das necessidades, proporcionando bases para a elaboração de estratégias para melhorar o bem-estar (CAMARGO MORA, 1996 apud VITTE et al, 2002, p. 40).

¹⁷ Para Sposito et al (2007, p. 43), "há um grande debate do que se considera qualidade de vida. Há, no entanto, consenso de que boas condições ambientais e possibilidades de consumo de bens e serviços de diferentes naturezas constituem atributos dessa qualificação".

2) Propomos que "qualidade de vida" seja definida como a soma das condições econômicas, ambientais, científico-culturais e políticas coletivamente construídas e postas à disposição dos indivíduos para que estes possam realizar suas potencialidades: **inclui a acessibilidade à produção e ao consumo**, aos meios para produzir cultura, ciência e arte, bem como pressupõe a existência de mecanismos de comunicação, de informação, de participação e de influência nos destinos coletivos, através da gestão territorial que assegure água e ar limpos, higidez ambiental, equipamentos coletivos urbanos, alimentos saudáveis e a disponibilidade de espaços naturais amenos urbanos, bem como da preservação de ecossistemas naturais (HERCULANO, 2000, p. 22, *grifo nosso*).

Partindo desta última definição proposta por Herculano (2000), frisamos que o autor destaca, ainda, um importante elemento, relacionado com o objetivo da pesquisa que realizamos, que deve ser avaliado quando se pretende mensurar a qualidade de vida: a qualidade do transporte público coletivo. Dentre as variáveis inseridas nesta categoria, Herculano (2000, p. 24), destaca: "assentos/hora disponíveis sobre trilhos para a população urbana e interurbana; assentos/hora por veículo coletivo; tempo médio de deslocamento entre a moradia e o local de trabalho".

Consoante Keinert, Karruz e Karruz (2002), a outra perspectiva inserida na qualidade de vida refere-se à visão dos sujeitos e das comunidades sobre o que é "viver com qualidade". Deste modo, as referidas autoras defendem que, justamente por estar inserido neste campo subjetivo, a definição e o entendimento do conceito, além da sua utilização como instrumento essencial das políticas públicas, tornam-se tarefas complexas, que envolvem juízos de valor e uma natureza política e ética. Desta forma, os aspectos concernentes a este segundo âmbito de análise

[...] remeteriam para a percepção subjetiva que os indivíduos têm da qualidade de vida e que é, claramente, muito diferente de pessoa para pessoa, e de estrato social para estrato social. Este último aspecto é de fundamental importância: os indicadores de qualidade de vida têm diferentes traduções, consoante a estrutura socioeconômica da população e, portanto, o mesmo indicador pode ser percebido de forma diferente por estratos socioeconômicos diferentes (MARTINS; SANTOS, 2002, p. 4).

Assim, embora a qualidade de vida seja muito lembrada e discutida na contemporaneidade, não há um consenso acerca da definição deste conceito, conforme explica Merege (2001 apud KARRUZ; KEINERT; KEINERT, 2002, p. 96 e 97):

Pode-se dizer que a qualidade de vida é semelhante à liberdade - não há ninguém que a defina, não há ninguém que não a entenda. Suscita-se então um complexo debate onde são inevitáveis os conflitos de valor, revelando que nossos desafios não se reduzem a escolhas técnicas, mas estão permeados de opções políticas e éticas [...]. Os sentimentos de satisfação e realização pessoal não podem ser entendidos sem a noção de apropriação e direção controlada conscientemente pelos próprios sujeitos.

À parte a discussão sobre o conteúdo conceitual da expressão, compreendemos que a (i)mobilidade e a (in)acessibilidade urbanas, as quais constituem as dinâmicas-chave da presente monografia, são ramificações importantes que integram a complexidade do todo referente à qualidade de vida. Isso posto, compreendemos, pois, que as dinâmicas que estudamos impactam diretamente na qualidade de vida dos cidadãos, principalmente daqueles que possuem baixo poder aquisitivo e, conseqüentemente, a impossibilidade de aplicação do arbítrio referente à escolha da área de residência. Desta forma, a situação econômica (condicionante) associada às áreas urbanas por eles ocupadas (reflexo, para na sequência ser também condição) constituem um par conflituoso que impacta nos movimentos intraurbanos dos cidadãos. Consideramos, pois, que a pesquisa realizada, embora singela perante a complexidade dos problemas inerentes à mobilidade e à acessibilidade urbanas, pode refletir em prol da melhoria da qualidade de vida¹⁸ dos cidadãos residentes no recorte espacial sob investigação.

¹⁸ Concernente à melhoria da qualidade de vida, Souza (2011, p. 62) explica que ela "[...] corresponde à crescente satisfação das necessidades - tanto básicas quanto não básicas, tanto materiais quanto imateriais - de uma parcela cada vez maior da população". Além disso, é importante destacar que, na avaliação de Souza (2011), uma forma democrática e legítima de se alcançar a melhoria da qualidade de vida "[...] é quando os próprios indivíduos e grupos específicos definem os conteúdos concretos e estabelecem as prioridades com relação a isso [...]" (SOUZA, 2011, p. 66).

2.2. Questões teóricas e análise conceitual sobre (i)mobilidade e (in)acessibilidade urbanas

"As cidades não só nasceram em virtude da mobilidade humana, como também se mantêm por causa dela" - Joseval M. Santana (2014)

De acordo com Silva (2012), a mobilidade urbana é um elemento imprescindível que atua no processo de formação e consolidação dos espaços urbanos. De fato, a infraestrutura da mobilidade é o elemento estruturador¹⁹ mais relevante do espaço urbano (BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005). Nesta mesma linha de raciocínio, Duarte, Libardi e Sánchez (2011, p. 13) destacam que "a mobilidade urbana é um dos principais fatores do desenvolvimento e da orientação do crescimento das cidades, e por conseguinte, da localização dos assentamentos habitacionais". Compreendemos, pois, que o estudo da mobilidade é extremamente relevante para o entendimento das transformações que se estabelecem nos espaços urbanos, visto que "a vida urbana é toda ela colocada sob o signo da mobilidade" (GRAFMEYER, 1995 apud SILVA, 2012, p. 99). Alvão Neto (2009), amparado em Santos (2006), destaca que o movimento diário das pessoas confere vitalidade às cidades: "Segundo Milton Santos (2006), no mundo contemporâneo o movimento se sobrepôs ao repouso, e assim a circulação diária de pessoas, mercadorias e bens tornou-se tão importante quanto a esfera de produção" (SANTOS, 2006 apud ALVÃO NETO, 2009, p. 15). Neste sentido,

As questões relativas à mobilidade assumem hoje grandes proporções nas áreas urbanas. A realização das atividades diárias mais simples, como o acesso ao trabalho, educação, recreação, compras e aos serviços tem sido dificultada por problemas crescentes associados às condições de deslocamento e, por conseguinte, tem consumido uma proporção significativa de recursos financeiros, humanos e naturais, com fortes impactos no meio ambiente, entre os quais, aqueles relativos à poluição do ar e à degradação do patrimônio urbano. Deste modo, além de responsável por prejuízos econômicos e ambientais, a **deficiência das condições que garantem a mobilidade traz também reflexos diretos ao convívio social e interatividade nas cidades** (BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2006, p. 47, *grifos nossos*).

¹⁹ É necessário ressaltar o caráter dialético existente entre a mobilidade e a estruturação das cidades, ou seja, entendemos que a estruturação das cidades, além de condição para a mobilidade urbana, também é expressão dela.

Segundo Harvey (1982 apud Vasconcellos, 2001), a cidade contemporânea pode ser compreendida como um ambiente construído no qual diversas estruturas físicas se entrelaçam para que o desenvolvimento possa ser sustentado. "Este ambiente construído não é estático e está sujeito a um processo permanente de construção e destruição, em meio a processos econômicos complexos" (HARVEY, 1982 apud VASCONCELLOS, 2001, p. 32). Referente ao ambiente construído, Deare e Scott (1981 apud VASCONCELLOS, 2001, p. 33) ressaltam o problema do transporte:

[...] em cada cidade se materializa um sistema espacial complexo, compreendendo uma montagem interdependente de áreas funcionais (privadas e públicas). Estas [...] podem ser denominadas tanto como espaço de produção (no qual o processo de acumulação ocorre) ou de reprodução (no qual a recuperação da força de trabalho ocorre). **Ambos espaços são mediados por um terceiro espaço, dedicado às necessidades de circulação (grifo nosso).**

Deste modo, o estudo da mobilidade urbana requer uma análise do *sistema de circulação*, assim como dos elementos que o compõem e se relacionam com ele, conforme sintetiza a Figura 2. Para isto, é necessário considerar a *estrutura de circulação* e os *meios de circulação*. Segundo Vasconcellos (2001, p. 33), "a *estrutura de circulação* é a parte do ambiente construído que permite a circulação física de pessoas e mercadorias: vias públicas, calçadas, vias férreas e terminais de passageiros e cargas". Concernente aos *meios de circulação*, Vasconcellos (2001) define-os como os modais de deslocamentos que se estabelecem sobre a estrutura de circulação, ou seja, o deslocamento a pé ou através de bicicletas, automóveis, ônibus ou trens. "A combinação entre a estrutura de circulação e os meios de circulação constitui o *sistema de circulação*" (VASCONCELLOS, 2001, p. 34), ou seja:

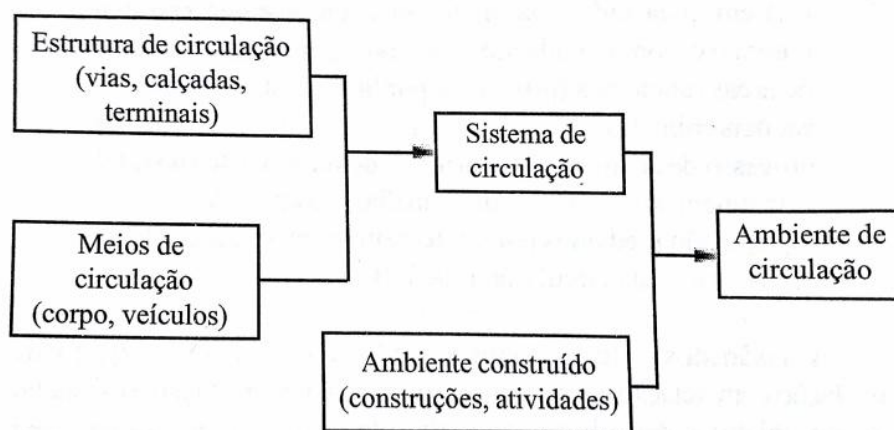
[...] o sistema de mobilidade [sistema de circulação] urbana pode ser considerado como um conjunto estruturado de modos, redes e infra-estruturas que garante o deslocamento das pessoas na cidade e que mantém fortes interações com as demais políticas urbanas. Considerando que a característica essencial de um sistema é a interação de suas partes e não as performances dos seus componentes tomadas em separado, um fator determinante na performance de todo o sistema é exatamente como as suas partes se encaixam, o que é diretamente relacionado com o nível de interação e compatibilidade entre agentes e processos intervenientes no sistema (MACÁRIO, 2003). Por decorrência, **uma boa integração das partes**

– modos, serviços e infra-estrutura – tem grande significado para a melhoria do sistema de mobilidade urbana, assim como é altamente relevante o papel do gestor público deste sistema, buscando sua melhoria contínua e organização para atendimento das necessidades da população (MACÁRIO, 2003 apud BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005, p. 10, *grifo nosso*).

Deste modo, a análise do sistema de circulação é fundamental, partindo do pressuposto de que:

No lado prático, o processo de reprodução requer mobilidade física para realizar as atividades. Ele também implica a disponibilidade de meios de transporte, seja os meios não-motorizados e pessoais (a pé, bicicleta), seja os meios motorizados, públicos ou privados. Finalmente, implica a ligação física e temporal adequada entre os meios de transporte e os destinos desejados. Portanto, o processo de reprodução é uma combinação entre meios pessoais, o sistema de circulação e os destinos desejados [...] (VASCONCELLOS, 2001, p. 40).

Figura 2: Estrutura, meios, sistema e ambiente de circulação.



Fonte: Vasconcellos (2001, p. 34).

Neste sistema de circulação, enfatizamos, neste momento, os meios de circulação. Partindo das proposições de Vasconcellos (2001), a questão dos pobres constitui um dos cinco²⁰ pilares sociais para o entendimento do problema da mobilidade nos países em

²⁰ Além da questão dos pobres, as outras quatro questões sociais principais que podem ser consideradas, segundo Vasconcellos (2001), para entender os problemas da mobilidade, são: a questão das crianças; a

desenvolvimento. Partindo do princípio de que a população de menor poder aquisitivo encontra-se, cada vez mais, nas áreas periféricas das cidades, as quais podem ser áreas de exclusão social e/ou segregação socioespacial, salientamos a "[...] oferta deficiente de transporte público (espacial e temporal) ou a imposição de tarifas insuportáveis" (VASCONCELLOS, 2001, p. 125) como elementos que propiciam uma iniquidade do "direito à cidade", conforme a expressão cunhada por Henri Lefebvre e analisada em sua obra de 1969 intitulada por esta mesma expressão. Diante deste contexto de precariedade do sistema de mobilidade urbana, outros elementos devem ser ressaltados, os quais permitem compreender os problemas referentes aos deslocamentos intraurbanos, os quais afetam todos os cidadãos, sobretudo aqueles menos favorecidos economicamente:

A insustentabilidade e a iniquidade do atual modelo de mobilidade urbana podem ser medidas e avaliadas através (I) da motorização crescente, (II) do declínio do transporte público, (III) dos altos custos sociais dos congestionamentos, da poluição atmosférica, dos acidentes no trânsito e do consumo de fontes não-renováveis de energia, (IV) do agravamento da exclusão social, (V) da carência de recursos humanos capacitados nos órgãos de gestão da mobilidade, (VI) da baixa integração setorial, modal e territorial, (VII) do transporte público ineficiente, caro e inadequado, (VIII) a indefinição de competências em alguns setores – o que favorece a informalidade e dificulta o investimento público e privado – e (IX) da ausência de fontes e instrumentos alternativos de financiamento (BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005, p. 8).

Diante de todos os problemas concernentes à mobilidade e à acessibilidades urbanas, os quais estão enraizados, sobretudo, nos países subdesenvolvidos ou em desenvolvimento, a mobilidade urbana tornou-se uma das prioridades no âmbito do planejamento e da gestão das cidades contemporâneas. Além disso, a mobilidade urbana é "[...] o elemento balizador do desenvolvimento urbano. Proporcionar uma adequada mobilidade para todas as classes sociais constitui uma ação essencial no processo de desenvolvimento econômico e social das cidades" (FERRAZ; TORRES, 2004, p. 01). Assim, "a mobilidade urbana bem planejada, com sistemas integrados e sustentáveis, garante o acesso dos cidadãos às cidades e proporciona qualidade de vida e desenvolvimento econômico" (BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013, p. 5). Perante as evidências de que a mobilidade e a acessibilidades urbanas adequadas são

questão do gênero; a questão dos idosos; a questão dos portadores de deficiência. Em função dos objetivos desta monografia, não aprofundaremos nestas questões.

fundamentais para a vida urbana, e, considerando as ações recentes voltadas para esta temática, destacamos a Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída através da Lei 12.587, a qual foi implementada em 2012 e contempla 28 artigos, agrupados em sete capítulos: I) Disposições Gerais; II) Das diretrizes para a regulação dos serviços de transporte público coletivo; III) Dos direitos dos usuários; IV) Das atribuições; V) Das diretrizes para o planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana; VI) Dos instrumentos de apoio à mobilidade urbana; VII) Disposições finais (BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013/LEI 12.587/12).

De acordo com esta lei, capítulo I, Art. 2º, a Política Nacional de Mobilidade Urbana possui o intuito de auxiliar para que haja o acesso universal à cidade, além de possibilitar que haja "[...] o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana" (BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013/LEI 12.587/12, p. 24). No que tange aos princípios da Lei 12.587/12, temos:

- Acessibilidade universal;
- Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana (BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013, p. 7).

Concernente às diretrizes estabelecidas, temos:

- Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

- Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- Integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- Incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;
- Integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional (BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013, p. 8).

Por fim, no que se refere aos objetivos da referida lei, foram estabelecidos:

- Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;
- Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana (BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013, p. 9).

De uma forma geral, segundo Brasil/Ministério das Cidades (2013), os princípios estabelecidos buscam ser orientações para a compreensão da Lei, assim como bases norteadoras para futuras leis, decretos e atos administrativos. As diretrizes, por sua vez, ressaltam que a Lei 12.587/12 deve se integrar às demais políticas urbanas, além da necessidade de haver a prioridade para os modais de deslocamentos não motorizados e a necessidade de ampliação do transporte público coletivo, assim como o incentivo para sua utilização. A partir dos objetivos, são propostas ações que devem se originar do comprometimento dos órgãos públicos e da sociedade para que seja possível atuar em prol da redução das desigualdades sociais e melhorar, além de democratizar, as condições relativas à mobilidade e à acessibilidade urbanas.

Sobre esta lei, destacamos, ainda, outros dois aspectos. O primeiro é relativo à necessidade, conforme o parágrafo 1º, Art. 24, capítulo V, dos municípios que contêm acima de 20 mil habitantes elaborarem o Plano de Mobilidade Urbana (BRASIL. MINISTÉRIO DAS

CIDADES, 2013). Ou seja, houve a vinculação do plano de mobilidade à elaboração do plano diretor, sendo este aprovado por lei municipal, de acordo com o capítulo 3º, Art. 40, da Lei nº 10.257/01, além de se referir, então, ao "[...] instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana" (BRASIL/Lei nº 10.257/01). Ademais, é importante destacar também que, embora, segundo a Lei 12.587/12, municípios, estados e união tenham suas competências específicas e seja necessário que ambas esferas administrativas atuem conjuntamente para que os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana sejam atingidos, é na escala dos municípios que a mobilidade urbana deve ser planejada:

[...] é no âmbito municipal, por força de competência conferida pela Constituição Federal, onde se originam as leis que de fato regulamentam a mobilidade urbana e disciplinam a prestação de serviços de transporte público coletivo. Por meio das leis municipais, são aprovados os planos de mobilidade urbana e são estabelecidos os instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana que se refere o art. 23 da Lei nº 12.587/12, entre outras ações a serem empreendidas pelo Poder Público Municipal (BENEDET, 2015, p. 47).

O segundo aspecto que ressaltamos é a adoção e o estímulo, com base nesta lei, à utilização dos pressupostos da *mobilidade urbana sustentável*. De acordo com Lórá (2012), a sustentabilidade assumiu relevância no âmbito da gestão e planejamento urbanos. No contexto da adoção da mobilidade urbana sustentável, segundo ela, são adotados indicadores de sustentabilidade urbana, os quais são diferentes dos demais indicadores existentes: "Ao invés de tratarem isoladamente os aspectos sociais, econômicos e ambientais, abordam, em sua formulação, características como integração, visão em longo prazo, equilíbrio e participação de diferentes atores" (COSTA, 2008 apud LÓRA, 2012, p. 36). Assim, no que se refere a uma possível definição do conceito, Lórá (2012, p. 8) explica:

A mobilidade urbana sustentável pode ser compreendida como uma forma de mobilidade que promova a igualdade de possibilidades de deslocamentos, com facilidades de acesso às diversas atividades de uma região, com redução no nível de energia associada aos meios de transporte e consequente diminuição da poluição ambiental e melhoria na eficiência dos recursos aplicados aos transportes. É a partir deste conceito que pesquisadores dessa área desenvolveram um conjunto de indicadores para avaliação da mobilidade urbana sustentável.

Segundo Brasil/Ministério das Cidades (2004, p. 11), a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável entende o referido conceito como:

A mobilidade urbana sustentável pode ser definida como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa **proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não-motorizados e coletivos de transporte**, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. Ou seja: **baseado nas pessoas e não nos veículos** (*grifo nosso*).

Segundo Vasconcellos (2001), a mobilidade e a acessibilidade urbanas estão diretamente relacionadas com a reprodução no espaço urbano, conforme já salientado anteriormente. Não obstante, estas condições necessárias à reprodução não são realizadas da mesma forma por todos os cidadãos, visto que, segundo Vasconcellos (2001), elas variam segundo condições sociais, econômicas, espaciais, culturais e políticas. Para Santos (1987), o elemento diferenciador e extremamente relevante para o nosso estudo refere-se à localização das pessoas no espaço intraurbano:

Cada homem vale pelo lugar onde está: o seu valor como produtor, consumidor, cidadão, depende de sua localização no território. Seu valor vai mudando incessantemente, para melhor ou para pior em função das diferenças de acessibilidade (tempo, frequência, preço) independentes de sua própria condição. Pessoas com as mesmas virtualidades, a mesma formação e até o mesmo salário têm valor diferente segundo o lugar onde vivem. As oportunidades não são as mesmas. Por isso a possibilidade de ser mais ou menos cidadão depende, em larga proporção, do ponto do território onde se está (SANTOS, 1987, p. 81).

Partindo disto, concordamos com Pereira (2006, p. 52), quando ela afirma que as atividades a se desenvolverem e os deslocamentos realizados no espaço urbano "[...] dependerão de fatores, especialmente econômicos e espaciais, que podem restringir ou possibilitar a diversidade e a intensidade dos mesmos".

O conceito de mobilidade é multidimensional e é utilizado para diferentes abordagens e pesquisas. Partindo do princípio de que o objetivo do estudo realizado se refere à análise do movimento cotidiano das pessoas pelo espaço urbano com o intuito de consumir bens e serviços, adotamos o conceito de *mobilidade urbana*, o qual já foi utilizado várias vezes ao longo desta monografia.

Segundo a Política Nacional de Mobilidade Urbana, o conceito de mobilidade é entendido como a "[...] condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano" (BRASIL, Lei nº 12.587/12 apud POLETTO, 2016, p. 49). Para Tagore et al (1995 apud PERO; MIHESSEN, 2013, p. 25), é possível interpretar a mobilidade urbana como "a capacidade dos indivíduos se moverem de um lugar para outro dentro das cidades". Consoante Brasil/Ministério das Cidades (2005, p. 11), a mobilidade urbana

[...] pode ser entendida como resultado da interação dos fluxos de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, contemplando tanto os fluxos motorizados quanto os não motorizados. Ela é, portanto, um atributo da cidade e é determinada, principalmente, pelo desenvolvimento socioeconômico, pela apropriação do espaço e pela evolução tecnológica [...].

Consoante Poletto (2016), há uma confusão por parte das pessoas e até dos representantes públicos acerca do conceito de acessibilidade, o qual é entendido apenas como facilidade de acesso para as pessoas que possuem alguma deficiência física. Desta forma, a referida pesquisadora considera que a necessidade de garantir o direito à acessibilidade deve contemplar a sociedade como um todo. De acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, a acessibilidade é entendida como "[...] facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor" (BRASIL, Lei nº 12.587/12 apud POLETTO, 2016, p. 49). Apoiando-se em Mosely (1977), Vasconcellos (2001, p. 40 e 41) menciona que a acessibilidade é entendida como "[...] a mobilidade para satisfazer as necessidades, ou seja, a mobilidade que permite à pessoa chegar aos destinos desejados". Deste modo, "a acessibilidade não é apenas a 'facilidade de cruzar o espaço', mas a facilidade de chegar aos destinos" (PORTUGALLI, 1980 apud VASCONCELLOS, 2001, p. 41).

Para Vasconcellos (2001), é necessário destacar ainda que a acessibilidade constitui um dos sete objetivos²¹ do planejamento do sistema de circulação e do transporte, os quais, em conjunto, permitem compreender a maneira pela qual se estabelece a circulação urbana.

²¹ Além da macroacessibilidade e microacessibilidade, os outros cinco objetivos estabelecidos por Vasconcellos (2001) que constituem os pressupostos básicos para o planejamento da circulação e do transporte, são: a) Fluidez; b) Segurança; c) Nível de Serviço do Transporte; d) Custo do Transporte; e) Qualidade ambiental.

Para o referido autor, a acessibilidade deve ser subdividida em duas categorias, *macroacessibilidade* e *microacessibilidade*, as quais podem ser definidas da seguinte forma:

[...] *macroacessibilidade* refere-se à facilidade relativa de atravessar o espaço e atingir as construções e equipamentos urbanos desejados. Ela reflete a variedade de destinos que podem ser alcançados e, conseqüentemente, o arco de possibilidades de relações sociais, econômicas, políticas e culturais dos habitantes do local. Ela tem, portanto, alto interesse para a análise sociológica do transporte urbano. A *macroacessibilidade* tem relação direta com a abrangência espacial do sistema viário e dos sistemas de transporte, estando ligada às ações empreendidas no nível do planejamento do transporte, que define a constituição básica desses sistemas. Na prática, a *macroacessibilidade* também pode ser alterada no nível do planejamento da circulação, por meio de vias de mão única ou pela conexão de vias antes desconectadas, o que aumenta muito as possibilidades de interligação e penetração do espaço. O segundo tipo, *microacessibilidade*, refere-se à facilidade relativa de ter acesso direto aos veículos ou destinos desejados (por exemplo, condições de estacionamento e de acesso ao ponto de ônibus) (VASCONCELLOS, 2001, p. 91).

Em suma, Pero e Mihessen (2013, p. 26) explicam que o conceito de acessibilidade "associa-se à facilidade de alcançar fisicamente um lugar, enquanto que a mobilidade está relacionada com a capacidade com que o deslocamento pode ser realizado, levando em conta não só aspectos geográficos como econômicos". É notório salientar ainda, conforme argumenta Poletto (2016), que os processos de mobilidade e acessibilidade urbanas constituem um par indissociável, visto que uma mobilidade eficiente permitirá o acesso a determinado espaço, ou seja, para que este acesso ocorra, o deslocamento até o espaço almejado é necessário.

2.3. O transporte público coletivo inserido na cidade do automóvel

“Uma boa cidade não é aquela em que até os pobres andam de carro, mas aquela em que até os ricos usam transporte público” - Enrique Peñalosa, prefeito de Bogotá (Colômbia) de 1998 a 2001.

Os problemas que se intensificam cada vez mais nos espaços urbanos levam-nos a buscar as raízes históricas deles mediante análise das dinâmicas, segundo as quais as cidades brasileiras foram estruturadas ao longo das décadas de urbanização. De acordo com Silva (2012, p. 26), "o crescimento da população urbana e das cidades brasileiras na segunda metade do século XX foi um processo bastante acelerado envolvendo grandes proporções do espaço e da população". Partindo do princípio de que apenas na década de 1960 a população urbana superou a rural, "[...] pode-se afirmar que a transformação urbana no Brasil foi tão acelerada que fez coincidir, no tempo, a urbanização e a metropolização" (BRITO; SOUZA, 2005 apud SILVA, 2012, p. 29), ocasionando graves problemas socioespaciais, os quais se relacionam, diretamente, com uma das crises presentes no urbano contemporâneo: a mobilidade e a acessibilidade urbanas dos cidadãos.

A extensão e a rapidez da urbanização brasileira – uma das mais aceleradas do mundo, ritmo este não restrito às metrópoles, ocorrendo também nas cidades médias – não foram devidamente acompanhadas por uma rede de transportes bem estruturada e integrada. No que concerne aos espaços urbanos, tais redes atendiam, em especial, as áreas centrais da cidade (e, em muitos casos, permanecem atendendo). Desta forma, é importante destacar que:

Muitos dos problemas urbanos vividos pela população brasileira hoje em dia são resultado desse forte e rápido crescimento das cidades²², ocorrido após o início do processo de industrialização brasileira, sem que houvesse investimentos correspondentes na rede de infraestrutura urbana, formando-se grandes passivos nessa área. **Os sistemas de transporte urbano são um exemplo claro desse descompasso entre crescimento populacional e territorial urbano acelerado e a falta de investimentos em**

²² Consideramos que a expressão "crescimento das cidades", utilizada por Carvalho (2015), é inadequada. Deste modo, a expressão correta seria "expansão das cidades". Não obstante, apesar disto, consideramos relevante o trabalho desenvolvido pelo referido autor, motivo pelo qual optamos por adotá-lo nesta monografia.

infraestrutura de transporte de massa e não motorizado (CARVALHO, 2015, p. 274).

Neste âmbito de expansão acelerada das cidades brasileiras, a população de baixo poder aquisitivo, sobretudo em função das ações do Poder Público Municipal em conjunto com os interesses do capital, esteve inserida no processo de afastamento socioespacial para as periferias das cidades. Um exemplo claro dessa "expulsão" se refere ao padrão de localização dos conjuntos habitacionais nas cidades brasileiras. Em Presidente Prudente, adotando como exemplo o nosso recorte espacial de estudo, vários conjuntos habitacionais foram implementados nas áreas periféricas da cidade, destacando-se o Conjunto Habitacional "João Domingos Netto", sendo ele o foco da nossa pesquisa. Deste modo, o que se constata a partir destas ações é o total descompasso entre a política habitacional e a política de mobilidade urbana. Quando ambas políticas não caminham lado a lado, há o estabelecimento ou a intensificação da segregação socioespacial. Em decorrência disto, a mobilidade urbana deve ser pensada na escala local, conforme abordado no tópico anterior, considerando as particularidades e singularidades de cada município. Neste contexto de discussão, Carvalho (2015, p. 274 e 275) explica e defende que:

Outro aspecto importante da interação entre crescimento urbano e mobilidade é a forma excludente como as cidades crescem, com a ocupação das áreas mais periféricas pelos mais pobres [...]. Os passivos acumulados na rede de infraestrutura urbana e as iniquidades observadas na ocupação das cidades trazem grandes desafios para os dirigentes públicos. Em termos de reordenamento territorial urbano, o desafio é estabelecer políticas de aproximação da população mais pobre às áreas de maior dinamismo econômico-social, ou no sentido inverso, promover maior desenvolvimento às áreas mais carentes dos aglomerados urbanos. Isso permitirá reduzir a necessidade de realização de grandes deslocamentos por parte dessa população [...]. Por outro lado, **também se torna uma necessidade a integração da camada da população excluída às oportunidades urbanas pela oferta de transporte público de qualidade, com a adoção de um programa permanente de investimento em infraestrutura de transporte de massa e transporte não motorizado, priorizando os corredores de transporte e as áreas periféricas de maior concentração da população urbana (grifo nosso).**

Partindo desta concepção, Vasconcellos (2000, p. 110) explica que "[...] as redes de atividades nas cidades estão ficando maiores e o uso de transportes motorizados está se

tornando dominante. Dentre eles, o automóvel particular é de longe o mais eficiente em otimizar a rede de atividades, em função da sua flexibilidade". Ampliando esta discussão, Duarte, Sánchez e Libardi (2001, p. 6) consideram que:

A mobilidade urbana no Brasil segue centrada na valorização de um único meio de transporte: o automóvel, o qual já vem mostrando diversos efeitos caóticos para as cidades brasileiras, no que se refere tanto à segurança quanto à qualidade de vida. Esse modo é valorizado sobre os não motorizados e motorizados coletivos pela sua relação distância/tempo que, em muitos casos, é bastante reduzida.

Destacamos, também, as relações tecidas por Pereira (2006, p. 42) entre urbanização, industrialização, reestruturação das cidades e circulação urbana:

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

Vasconcellos (2000) entende que diferentes concepções devem ser consideradas para explicar os motivos pelos quais o automóvel é tão relevante na sociedade contemporânea, sendo ele responsável por influenciar, decisivamente, na vida da população urbana. Num primeiro plano metafórico, Vasconcellos (2000) cita a concepção de Roland Barthes, um filósofo francês, para o qual o automóvel pode ser entendido como a "catedral gótica dos nossos tempos" (VASCONCELLOS, 2000, p. 105). De forma intrínseca a esta frase, o referido autor explica que ambos elementos presentes nela não são apenas o que suas definições explicam, ou seja, ao passo que uma catedral não deve ser entendida apenas como um abrigo, o automóvel extrapola a sua função de meio de transporte.

Para Vasconcellos (2000), num primeiro momento, quatro perspectivas de análise podem ser mencionadas para explicar as concepções relativas ao automóvel. A primeira perspectiva é *antropológica*, através da qual o automóvel é associado "[...] com os símbolos de poder, status e riqueza, ou seja, às ligações que ele pode estabelecer entre posse, demonstração pública e riqueza do seu proprietário" (VASCONCELLOS, 2000, p. 106). Assim, esta perspectiva é considerada como antropológica na medida em que "[...] representa uma forma de exteriorização de símbolos dentro de um grupo de convivência para o reconhecimento e o reforço individuais" (VASCONCELLOS, 2000, p. 106). A segunda perspectiva utilizada pelo referido autor para explicar a relevância do automóvel nas cidades contemporâneas diz respeito aos símbolos de liberdade e privacidade. Concernente à liberdade, Vasconcellos (2000) explica que o proprietário do automóvel possui a expectativa de poder circular livremente, se apropriando a seu bel-prazer dos espaços urbanos. Envolve, também, as noções de agilidade e velocidade. Referente à privacidade, Vasconcellos (2000) explica que o automóvel possibilita o deslocamento pelos espaços públicos, ao mesmo tempo em que a tão valorizada, pela sociedade atual, privacidade permanece atuante. Neste sentido, Vasconcellos (2000, p. 106) defende que este enfoque pode ser denominado *político*, na medida em que "[...] revela as noções políticas liberais de propriedade privada, liberdade de aquisição e uso de bens, além de liberdade de circulação".

A terceira visão adotada por Vasconcellos (2000) para tentar explicar a valorização do automóvel é *psicológica*. Segundo ele, principalmente na juventude, possuir um automóvel está associado à confiança própria e ao prazer pessoal. De fato, sobretudo nesta fase da vida, possuir um veículo e, portanto, utilizá-lo para os deslocamentos cotidianos é visto pela maioria dos cidadãos como um símbolo de status social. Assim, neste exemplo citado, temos a junção da perspectiva psicológica (prazer pessoal) com a antropológica (simbolismo de grupo). Todavia, na idade adulta, o pressuposto supracitado também é verídico, visto que o "[...] o automóvel aparece como um meio para experiências emocionais relacionadas ao ato de dirigir e ao prazer estético" (VASCONCELLOS, 2000, p. 106). O quarto e crucial elemento é o *econômico*:

A quarta visão relaciona-se à utilidade do automóvel como uma tecnologia que permite uma mobilidade sem precedentes na história dos transportes e a maior capacidade de conexão possível de viagens sequenciais. A decisão de comprar um automóvel - e de rejeitar o transporte público - é vista

como uma consequência natural de uma comparação racional entre custos e benefícios de várias oportunidades de consumo, visão que é apoiada por uma ampla bibliografia especializada (Button, 1992; Small, 1992). Ela representa uma mudança importante, à medida em que supera as limitações das visões superficiais descritas anteriormente, ao propor a utilidade real do automóvel como principal fator explicativo de sua valorização [...] (VASCONCELLOS, 2000, p. 106).

Desta maneira, o autor considera que as visões psicológica, antropológica e política estão presentes, sobretudo, nos meios de comunicação através do *marketing*, setor este que se apropria destas visões para induzir a compra de automóveis. Considerando o modo capitalista de produção, principalmente a modernização proveniente dele, Vasconcellos (2000) explica que a perspectiva política, associada à mobilidade como liberdade, é a mais pertinente e poderosa.

Embora as quatro visões apresentadas sejam relevantes, o referido autor explica que elas são insuficientes para justificar, em sua totalidade, a relevância dos automóveis, sobretudo nos países em desenvolvimento. Neste sentido, é necessário adotar um *enfoque sociológico do automóvel*, o qual complementa o enfoque econômico e aborda, dentre outros elementos, o interesse do capital para que o automóvel seja, de fato, o principal modal de deslocamentos:

O enfoque sociológico nas áreas dos transportes difere do enfoque unicamente econômico de três maneiras. Primeiro, as tecnologias de transporte são analisadas frente a uma estrutura urbana específica (Castells, 1977), dentro dos seus contextos social, econômico e político. Segundo, a visão sociológica retira o manto que cobre o grande conjunto de "consumidores" e revela as suas diferenças sociais e econômicas internas, para analisar quem compra automóveis, com quais objetivos e sob quais condições. Finalmente, **a visão proposta relaciona a demanda por automóveis com os interesses e necessidades da indústria automobilística, como parte de um projeto de desenvolvimento econômico** (VASCONCELLOS, 2000, p. 108, *grifo nosso*).

Considerando, exclusivamente, os países em desenvolvimento, Vasconcellos (2000) destaca que, a partir da perspectiva sociológica, para compreender a forma pela qual a acessibilidade urbana se distribui pelos espaços urbanos, assim como a função desempenhada pelo automóvel, é imprescindível pensar sobre a maneira pela qual houve a reestruturação das cidades a partir da modernização capitalista no período pós-guerra. Em

um primeiro momento, o autor explica que, em função da heterogeneidade socioeconômica dos países considerados como "em desenvolvimento", assim como as escolhas políticas e a escassez de recursos para investimentos, a modernização capitalista é altamente seletiva, ou seja, "[...] ela não está aberta a todos e será limitada (nos seus impactos finais) a grupos selecionados" (VASCONCELLOS, 2000, p. 111), sendo estes grupos aqueles pertencentes às "classes médias". Desta forma, esta seletividade se materializa devido às áreas urbanas ocupadas por estes cidadãos, decorrendo, também, do padrão espacial dos investimentos na rede viária propiciados pelo Estado:

Nestes países, as grandes cidades experimentaram, nas últimas três décadas, um crescimento intenso relacionado à modernização econômica e à migração interna. Elas também passaram por um processo de reconstrução e adaptação física do sistema viário, para adequarem-se ao uso crescente do automóvel. Conforme mostra o caso de São Paulo, [...] o planejamento de transporte concentrou algumas das suas ações mais importantes na ampliação e adaptação das vias para garantir uma interconexão generalizada no espaço, enquanto o planejamento da circulação usou tecnologias modernas para garantir boa fluidez de tráfego. No lado político, essas mudanças foram apoiadas pelo compromisso ideológico entre a tecnocracia e as classes médias em torno do processo de modernização e exigiram a melhoria das condições para usar o transporte individual. Assim, as políticas foram implementadas paralelamente ao aumento acelerado do número de automóveis em circulação, enquanto o acesso aos automóveis foi facilitado pela política econômica através do financiamento da compra e da organização de consórcios. As políticas urbanas também colaboraram para facilitar o uso do automóvel. Novas leis de zoneamento viabilizaram a construção de apartamentos para a classe média, em novas áreas que passaram a ser dotadas de toda a infraestrutura urbana e de boas condições de trânsito e estacionamento (VASCONCELLOS, 2000, p. 112).

Seguindo a linha de raciocínio de Vasconcellos (2000), a decisão de utilizar o automóvel extrapola os anseios particulares de cada cidadão, sendo, pois, uma decisão de classe: "Consequentemente, em termos sociológicos, *o automóvel transformou-se em um meio de reprodução de classe*, um instrumento vital para a existência e a reprodução da nova classe média gerada pelo processo de reprodução da renda" (VASCONCELLOS, 2000, p. 116, *destaque nosso*). O referido autor ainda complementa a sua análise ao mencionar que "o carro é um instrumento cujo uso está profundamente ligado a condicionantes sociais, econômicos e políticos: atrás das rodas, ao invés de 'pessoas', estão seres políticos com

necessidades e interesses e com uma visão definida da sociedade, como ideologia" (VASCONCELLOS, 2000, p. 121).

O último elemento que destacamos, a partir da ampla contribuição de Vasconcellos (2000), é o papel das indústrias automobilísticas nas economias contemporâneas. Segundo ele, o Estado foi um ator determinante para que houvesse a expansão dessas indústrias no Brasil por intermédio da criação de um mercado consumidor. Apoiando-se em Whitelegg (1981 apud VASCONCELLOS, 2000, p. 116), o autor salienta que "a demanda pelos automóveis em tantas sociedades diferentes não pode ser adequadamente compreendida sem uma apreciação do apoio do Estado ao transporte motorizado e das mudanças no ambiente construído que geram um aumento desta demanda". Neste âmbito de intervenção estatal, Vasconcellos (2000, p. 117), seguindo as contribuições de Barat (1991) e Figueroa (1991), também utiliza a escala regional e outros modais de deslocamentos para enfatizar que:

A reorganização urbana e regional estava relacionada à importância da indústria automotiva, como parte de um projeto de desenvolvimento econômico do pós-guerra, que desmanchou as redes ferroviárias, investiu pesadamente em sistemas rodoviários e manteve o transporte público em más condições e crise permanente.

Consideramos que os elementos apresentados justificam a expressão "cidade do automóvel", frequentemente utilizada pelos pesquisadores desta temática. Apresentaremos, neste momento, elementos importantes para a compreensão da relevância do transporte público coletivo, assim como das dimensões e problemas do mesmo.

Para Ferraz e Torres (2004), o transporte público urbano é imprescindível para as cidades contemporâneas, assim como para a vitalidade econômica, justiça social e qualidade de vida urbana. Como argumentos que justificam a relevância deste modal de deslocamento, os autores citados explicam:

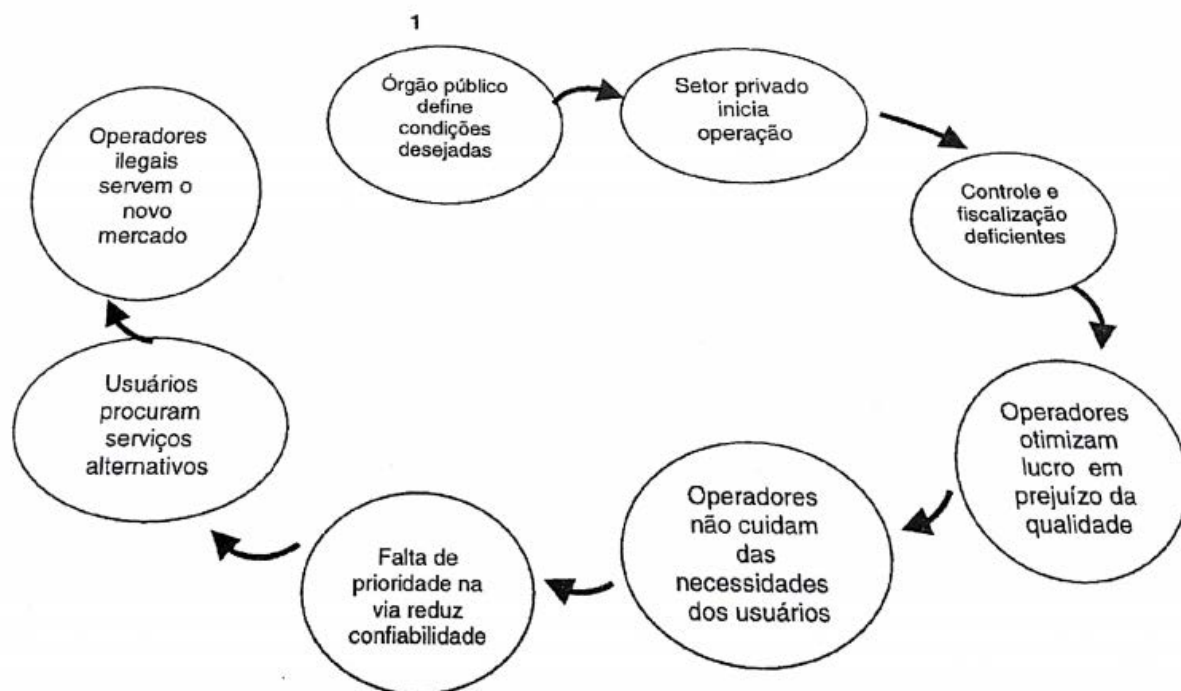
Em primeiro lugar, por seu aspecto social e democrático, uma vez que o transporte público representa o único modo motorizado seguro e cômodo acessível às pessoas de baixa renda, bem como uma importante alternativa para quem não pode dirigir (crianças, adolescentes, idosos, deficientes,

doentes, etc.), ou prefere não dirigir. Nas grandes cidades²³, o transporte coletivo urbano também tem a função de proporcionar uma alternativa de transporte em substituição ao automóvel, visando à melhoria da qualidade de vida da comunidade mediante a redução da poluição ambiental, congestionamentos, acidentes de trânsito, necessidade de investimento em obras mais caras, consumo desordenado de energia, etc. (FERRAZ; TORRES, 2004, p. 4).

Apesar da relevância deste modal de deslocamento para a vida urbana, ele apresenta uma série de dificuldades e obstáculos. Consoante Vasconcellos (2000), a crise do transporte urbano nos países em desenvolvimento apresenta várias dimensões. A primeira dimensão abordada pelo referido autor é a *estrutural*. Segundo ele, a expansão urbana rápida e descontrolada e a dependência crescente do transporte motorizado, além da falta de infraestrutura urbana e de meios de transportes, são aspectos negativos que se inserem nesta categoria. A segunda dimensão representativa desta crise do transporte urbano é a *política*. Segundo Vasconcellos (2000), nos países em desenvolvimento, há uma incapacidade política de representar, democraticamente, classes e grupos sociais distintos, os quais possuem interesses diversos. Deste modo, "o processo de decisão em transportes, além de ser controlado por elites políticas e econômicas, favorece as classes médias, que têm instrumentos diretos e indiretos para exercer a sua influência" (VASCONCELLOS, 2000, p. 172). Como complementação desta dimensão política, apresentamos, a seguir, o ciclo irresponsável do transporte público, no qual o Poder Público Municipal e as empresas privadas que atuam no âmbito do transporte público coletivo são os agentes prevalentes.

²³ Embora os autores citem apenas as grandes cidades, consideramos que os elementos apresentados por eles, propiciados pela utilização do transporte público, também são relevantes para as cidades médias.

Figura 3: O ciclo irresponsável do transporte público.



Extraído de: Vasconcellos (2000, p. 145).

No que tange à dimensão *ideológica*, Vasconcellos (2000, p. 177) defende a existência de "preconceito em relação ao transporte público como questão social, visto ao contrário como problema de mercado". Além disso, nesta dimensão, também se insere a visão de que apoiar o transporte público é heresia, ao passo que o incentivo à utilização do automóvel é uma ação democrática e benéfica para a sociedade. Destacamos, a seguir, outro fator ideológico salientado pelo referido autor, o qual complementa algumas análises já realizadas:

[...] o processo de planejamento de transportes foi orientado para o automóvel, baseado na ideologia da mobilidade irrestrita, mas normalmente limitando esta mobilidade àqueles que podem pagar os custos do transporte individual. Para sustentar as decisões pró-automóvel foram usados critérios de avaliação econômica baseados na valoração do tempo em função do salário das pessoas, o que favorece aqueles que utilizam o automóvel. Consequentemente, houve um descuido permanente com formas não motorizadas de transporte, especialmente o deslocamento de pedestres, assim como em relação aos sistemas de transporte público (VASCONCELLOS, 2000, p. 88).

A quarta dimensão é a *tecnológica*. Segundo Vasconcellos (2000), o transporte público é mal implantado e controlado, além de existir um compromisso com o modelo automotivo. Embora seja amplamente divulgada a ideia de que a mobilidade urbana deve ser pensada, prioritariamente, para os pedestres, esta dimensão tecnológica revela que, nos países em desenvolvimento, o pedestre não é prioridade e não há tecnologia para apoiar o deslocamento "a pé": "[...] Se algo deve ser escolhido como estando 'democraticamente' distribuído entre os países em desenvolvimento, isto é, com certeza, a condição insegura, desconfortável e inadequada do papel do pedestre" (VASCONCELLOS, 2000, p. 175). Nesta dimensão, o autor ainda apresenta os problemas referentes aos ônibus, principal veículo utilizado no âmbito do transporte público urbano:

[...] A tecnologia dos veículos é escandalosamente deficiente: a maioria dos veículos é feita de automóveis velhos, caminhões adaptados com bancos e microônibus de baixa qualidade. Mesmo os ônibus grandes a diesel, como os usados no Brasil, são na maioria dos casos adaptações. Os terminais de ônibus raramente merecem esta denominação, sendo apenas pontos no espaço onde as pessoas e os veículos se tentam encontrar-se. Os usuários não têm informações sobre os serviços além daquela dada por amigos que conseguiram descobrir como se deslocar ou então daquela dada por plaquetas improvisadas colocadas na parte frontal dos veículos. O tratamento viário de alta qualidade é raro, restrito a alguns corredores de ônibus implantados em algumas cidades grandes (VASCONCELLOS, 2000, p. 175).

Referente à dimensão *técnica*, o autor salienta o compromisso com técnicas desenvolvidas e aplicadas em países desenvolvidos, sem as alterações necessárias para que haja a adaptação à realidade urbana dos países em desenvolvimento. Na dimensão *social*, Vasconcellos (2000) salienta que as acessibilidades física e econômica, além da apropriação relativa dos espaços pelos modos de transporte, são iníquas. Deste modo, os usuários do transporte público enfrentam condições inferiores às existentes para os usuários de automóveis, além de haver, também, uma iniquidade de conforto, comparando os modais supracitados.

A dimensão *econômica* aborda a crise fiscal do Estado, ou seja, há uma dificuldade orçamentária para apoiar os sistemas de transporte público. Além disso, esta dimensão revela "[...] a manutenção de grandes disparidades de renda e o empobrecimento

continuado de muitos segmentos sociais, que impedem a maioria das pessoas de pagar os custos do transporte público" (VASCONCELLOS, 2000, p. 175). A dimensão *institucional* se cristaliza, dentre outros elementos, nas políticas urbanas, de transporte e de trânsito, as quais, em muitos casos, não são coordenadas por profissionais capacitados, além de possuírem agendas e objetivos conflitantes (VASCONCELLOS, 2000). A dimensão *operacional*, segundo o autor, revela dois problemas principais: 1) Há uma instabilidade no oferecimento do transporte público devido ao conflito entre valor da tarifa e lucro por parte das empresas privadas; 2) Os setores públicos responsáveis pelo planejamento de circulação priorizam a fluidez para o tráfego de automóveis, negligenciando os pedestres e usuários do transporte público coletivo (VASCONCELLOS, 2000).

A última dimensão apresentada pelo autor para justificar a existência de uma crise do transporte urbano nos países em desenvolvimento é a *ambiental*:

Finalmente, a dimensão ambiental mostra-se relevante em função da contínua degradação da qualidade de vida urbana, representada por elevados índices de acidentes de trânsito - com impactos mais acentuados sobre os papéis mais vulneráveis - índices de poluição atmosférica crescentemente intoleráveis e invasão de áreas residenciais e de vivência coletiva por tráfego pesado ou inconveniente (VASCONCELLOS, 2000, p. 176).

É fato, com base nas análises tecidas, que o transporte público coletivo apresenta grandes problemas nas cidades dos países em desenvolvimento. Neste contexto, consideramos que, cada vez mais, a sociedade, sobretudo aqueles que dependem deste modal de deslocamento, entende que estes problemas devem ser debatidos com base na participação democrática de todos os integrantes da sociedade civil. Corroborando este ponto de vista e considerando a realidade brasileira, Vainer (2007, p. 17) entende que "não seria exagero afirmar que, pela primeira vez em nossa história, movimentos populares se confrontam, de maneira direta e consciente, com a problemática da estruturação e desenvolvimento territoriais". Neste sentido, o referido autor compreende que a resolução para os problemas existentes nas diversas escalas geográficas deve se originar de movimentos sociais e com base na constituição de sujeitos políticos. Trazendo a discussão para o campo do transporte público coletivo, é fundamental mencionar as manifestações populares ocorridas nos meses de junho e julho de 2013, no Brasil:

A ocorrência de manifestações populares nos meses de junho e julho de 2013, no Brasil, trouxe à tona, entre outros problemas, um recorrente que afeta as cidades brasileiras, qual seja, os preços das tarifas de transporte público coletivo, bem como a precariedade na prestação desse serviço. Nesse momento, mais do que nunca, parte da sociedade passou a questionar-se sobre quais são os problemas reais que acometem esse importante setor (transporte público coletivo), o qual é responsável pela produção e reprodução social ampliada da força de trabalho e pela sua produtividade (SILVEIRA; COCCO, 2013, p. 41).

A gênese deste movimento de 2013, intitulado de várias formas, inclusive de "Primavera Brasileira", ocorreu a partir da insatisfação gerada em função do aumento tarifário de R\$0,20 em São Paulo, passando de R\$3,00 para R\$3,20. As manifestações, no princípio, foram iniciadas e conduzidas, em grande parte, pelo Movimento Passe Livre (MPL). Desta forma, temos que, no princípio, havia um objetivo definido, ou seja, demonstrar a insatisfação oriunda do aumento tarifário e reivindicar em prol do objetivo geral do movimento, que segundo Sobreiro Filho (2015, p. 18) seria a "[...] retirada do transporte coletivo público da iniciativa privada", garantindo, então, passe livre para todas as camadas da população.

Com o intuito de ampliar a discussão sobre este importante movimento recente ocorrido no Brasil, temos que, neste primeiro momento do movimento, com um objetivo definido, ele não tinha tanta força e relevância. Não obstante, a partir do momento em que novos objetivos e fatores foram incorporados às reivindicações, através do discurso "não são só 20 centavos", como a luta por melhorias na área da saúde, combate à corrupção e aversão à visão da homossexualidade como doença, principalmente a partir das declarações do Deputado Marco Feliciano (SOBREIRO FILHO, 2015), houve um *boom* nas manifestações, aumentando consideravelmente a força do movimento, embora o MPL tenha se desvinculado publicamente das manifestações após o distanciamento dos objetivos iniciais.

Concluindo este tópico, ressaltamos que "a cidade do automóvel" não está apenas inserida nos países em desenvolvimento. O automóvel é, de fato, o modal de transporte preferido dos cidadãos, independente do país que adotarmos como referência. A diferença reside no fato de como o Estado agiu no âmbito da reestruturação das cidades e também nas estruturas promovidas nas políticas de transporte urbano dos demais países. Deste modo, consideramos que, no Brasil, é necessário que haja, por parte do Estado e das

instâncias municipais de poder, a formulação de medidas que permitam que o transporte público seja, de fato, valorizado e que haja equidade em sua utilização. Complementando esta ideia, Silveira e Cocco (2013, p. 43) defendem:

No tocante ao transporte público, é importante destacar que não apenas uma tarifa módica é necessária, mas também um sistema eficaz, que garanta a atração, por exemplo, de usuários de automóveis e, portanto, frações de classe que não utilizam diariamente o transporte público coletivo.

O transporte público coletivo deve ser reestruturado, nas diversas cidades brasileiras, considerando não apenas o oferecimento dos serviços - quantidades de veículos, periodicidade de atendimentos, itinerários - mas também é necessário que haja uma adequação dos veículos, sobretudo dos ônibus, havendo investimentos para que eles sejam reestruturados internamente (veículos adaptamos aos diferentes usuários; número suficiente de assentos; climatização interna, dentre outros).²⁴ Estas medidas, embora facilmente idealizadas por qualquer teórico ou usuário deste modal de deslocamento, são capazes de tornar o transporte público coletivo mais atrativo e, portanto, influenciar o aumento de sua utilização. Neste sentido, os cidadãos devem, assim como no contexto dos movimentos de 2013, ser ativos, conscientes, se reconhecerem como sujeitos políticos e cultivarem o sentimento de classe, cobrando melhorias no âmbito do transporte público e também para a mobilidade e a acessibilidade urbanas como um todo.

²⁴ Conforme abordaremos no capítulo cinco, a empresa vencedora da licitação para o oferecimento do transporte público coletivo em Presidente Prudente, além de se adequar ao Plano de Mobilidade Urbana, também deverá promover a reestruturação dos veículos visando ao conforto dos usuários.

Capítulo 3: A (re)estruturação da cidade contemporânea



"Cidades", de Chanina Luwisz Szejnbejn (1967).

3.1. A produção do espaço urbano

"O modelo é contra os pobres que estão longe de constituírem minoria em nossa sociedade. O modelo quer os pobres fora do centro como anunciou o jornal "Brasil de Fato". Tudo isso é óbvio. O que não parece ser óbvio é que, em última instância, como diria Althusser, a determinação disso tudo é econômica" - Erminia Maricato (2015).

Para o entendimento de questões que, diretamente, associam-se com a mobilidade e a acessibilidade urbanas dos cidadãos, assim como dinâmicas que são resultantes ou intensificadas por elas, é necessária uma reflexão acerca da produção do espaço urbano segundo a lógica capitalista e, portanto, compreensão da forma pela qual a reestruturação²⁵ das cidades contemporâneas se revela. Neste sentido, como ponto de partida, é necessário ressaltar o fato da produção social do espaço. Assim, partindo deste pressuposto, Verdi e Nogueira (2017) explicam que compreender que o espaço é socialmente produzido, e analisar a forma pela qual esta produção se estabelece, permite-nos compreender as dinâmicas de reprodução do capitalismo.

Contudo, pensar na produção do espaço urbano requer a reflexão, inicialmente, sobre a relação entre o homem e o espaço em um contexto pretérito, anterior ao sistema econômico capitalista. Através da premissa de que a produção do espaço é contemplada durante a constituição da humanidade, Carlos (2015, p. 14, *destaques da autora*) defende que a produção do espaço é "[...] condição, meio e produto da ação humana". Deste modo, para a referida autora, a existência humana, desde os primórdios da humanidade, se estabelece através do espaço e no espaço.

Santos (1996) defende que o fator distintivo determinante entre o homem e as outras formas de vida existentes na natureza é o *trabalho*, sendo que a ação realizada sobre

²⁵ Segundo Sposito (2007a), para a compreensão das cidades, é necessário assumir que estamos vivendo um período de reestruturação e não apenas de estruturação. Amparada em Sposito (2004), a referida autora explica: "[...] a expressão 'reestruturação' para se fazer referência aos períodos em que é amplo e profundo o conjunto das mudanças que orienta os processos de reestruturação urbana e das cidades. A adjetivação 'urbana' está sendo reservada para se fazer referência às mudanças regionais e/ou no âmbito das redes urbanas, enquanto 'da cidade' é adotada para se tratar da escala intraurbana. No primeiro caso, prevalecem processos e dinâmicas de escalas mais abrangentes, no segundo a morfologia urbana é tratada de modo articulado a esses processos, ainda que as formas espaciais das cidades sejam ponto de partida ou de chegada" (SPOSITO, 2007a, p. 248).

o meio circundante é denominada *ação humana*. Como decorrência disto, Santos (1996) explica que toda ação humana é trabalho. Assim, "[...] o que torna o homem uma forma de vida *sui generis* é a capacidade de produzir" (SANTOS, 1996, p. 87). Desta forma, Verdi e Nogueira (2017) explicam que a relação entre o homem e a natureza se estabelece por intermédio do trabalho. É através dele que o homem transforma a natureza consoante as suas necessidades. Neste sentido, Santos (1996, p. 88) entende que a produção do espaço é intrínseca à vida humana:

Não há produção que não seja produção do espaço, não há produção do espaço que se dê sem o trabalho. Viver, para o homem, é produzir espaço. Como o homem não vive sem espaço, o processo de vida é um processo de criação do espaço geográfico. A forma de vida do homem é o processo de criação do espaço. Por isso, a Geografia estuda a ação do homem.

Desta maneira, Carlos (2015, p. 14) explica que o espaço se origina como "[...] localização das atividades do homem, de um grupo humano, para em seguida compreender que a atividade do homem, além de localizar-se, é capaz de organizar um espaço", conferindo-lhe, ao longo do processo histórico, particularidades, ou seja, marcas acumuladas no espaço (CARLOS, 2015). Para Dollfus (1978), a ação humana também é um fator determinante na constituição do espaço, o qual se molda ao longo da história. Assim, ele defende que as *paisagens organizadas*, enquanto reflexos do espaço, se originam com base na *ação meditada, combinada e contínua* estabelecidas sobre o meio natural. A ação meditada é entendida por Dollfus (1978), como ação consciente, ou seja, o espaço é organizado com base no sistema econômico, estrutura social e técnicas disponíveis. A ação é combinada, segundo o referido autor, visto que as paisagens organizadas não se originam com base na ação de apenas um cidadão. A sociedade, conjuntamente, atua neste processo e é por ele influenciada. Por fim, a ação contínua deriva-se das duas anteriores, de acordo com Dollfus (1978), e deve ser levada adiante durante um determinado período de tempo.

Considerando o contexto no qual predomina o sistema econômico capitalista, o espaço também é produzido incessantemente. Particularizando, temos a produção do espaço urbano, a qual não ocorre através de processos aleatórios. Ela está intimamente

ligada à materialização do desejo de agentes sociais específicos²⁶, em um contexto de reprodução ampliada e infinita do capital. Neste sentido, Sposito (1983, p. 176) explica que "a cidade é então organizada pelo capital e para a reprodução do capital. Ocorre que esse processo de organização do espaço para o capital não se desenvolve espontaneamente, ao contrário resulta da prática de alguns segmentos da sociedade". A partir desta constatação, Corrêa (1989, p. 11) explica:

O espaço urbano capitalista - fragmentado, articulado, reflexo, condicionante social, cheio de símbolos e campos de luta - é um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem espaço. São agentes sociais concretos, e não um mercado invisível ou processos aleatórios atuando sobre um espaço abstrato. A ação destes agentes é complexa, derivando da dinâmica de acumulação de capital, das necessidades mutáveis de reprodução das relações de produção, e dos conflitos de classe que dela emergem.

Assim, Sposito (1983) e Carlos (2015) entendem que o espaço, enquanto produção social, com o desenvolvimento e consolidação do sistema econômico capitalista, torna-se uma mercadoria, assim como os demais produtos originados com base no trabalho humano. Neste sistema econômico, Verdi e Nogueira (2017), amparadas em Lefebvre (1973; 2008; 2009), explicam que a produção do espaço adquire especificidades e singularidades, ou seja, a produção do espaço não é mais apenas condição para a existência humana, ou seja, para a reprodução da vida; esta produção também é condição determinante para a reprodução do capital. Desta maneira,

A extensão do capitalismo tomou o espaço, fez dele sua condição de produção, primeiro como recurso, depois como força produtiva, e finalmente como mercadoria reprodutível, através do setor imobiliário. Seu movimento em direção à sua reprodução aponta o urbano. Aqui os planos da realidade - econômico, político, social - se imbricam, e as escalas - do local ao mundial - se justapõem esclarecendo sujeitos produtores do espaço e seus processos constitutivos (CARLOS, 2015, p. 15, *grifo nosso*).

²⁶ De acordo com Corrêa (1989, p. 12), os agentes sociais que produzem, ou seja, fazem e refazem as cidades, são: "a) Os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais; b) Os proprietários fundiários; c) Os promotores imobiliários; d) O Estado; e) Os grupos sociais excluídos". Devido à natureza desta monografia, não aprofundaremos na discussão sobre estes agentes.

Lefebvre (1973 apud VERDI; NOGUEIRA, 2017, p. 97) explica a relevância do espaço para o modo capitalista de produção, o qual, em meio às contradições e crises internas, inerentes a este modo de produção, encontra no espaço a forma de superação e manutenção do sistema:

Marx pensava que as forças produtivas estão constantemente em choque com os estreitos limites das relações de produção existentes e do modo de produção capitalista; para ele, a revolução iria fazer explodir esses limites; as crises parciais transformam-se em crise geral; a classe operária, impaciente, espera a sua hora iminente e vai-se entrar no período de transição (entre o capitalismo e o comunismo) após a revolução política. Por outro lado, ele pensava que também a burguesia tem um papel histórico a cumprir: o crescimento das forças produtivas: que os limites do capitalismo lhe são internos; que um modo de produção só desaparece depois de ter desenvolvido todas as forças produtivas que contém. **Acontece que o capitalismo conseguiu atenuar (sem as resolver) durante um século as suas contradições internas e, conseqüentemente, conseguiu realizar o crescimento durante esse século posterior ao Capital. Qual o preço disso? Não há números que o expressem. Por que meios? Isso, sabemos-lo nós: ocupando o espaço, produzindo um espaço (*grifo nosso*).**

Finalizando a nossa discussão, ressaltamos que, para Carlos (2015, p. 17, *destaques da autora*), a produção do espaço urbano, enquanto ação de acumulação de capital, se apresenta através de dois momentos:

- a) o espaço *produzido* se torna mercadoria que se assenta na expansão da propriedade privada do solo urbano no conjunto da riqueza, articulando-se à necessidade da habitação e da construção morfológica da cidade;
- b) momento de sua *reprodução*: em que, sem desprezar o primeiro momento, o circuito de realização do capital no movimento de passagem da hegemonia do capital industrial ao capital financeiro redefine o sentido do espaço que assume também a condição de produto imobiliário - matéria-prima da valorização do capital em potencial.

Desta forma, Carlos (2017) defende que a produção da cidade é parte de um processo de constituição de valores de troca, sendo ela, ao término do século XX, um negócio. Como decorrência disto, temos a desigualdade projetada no espaço, sendo ela aprofundada devido à reprodução capitalista, mas também devido às condições atuais da sociedade, a qual é dividida em classes sociais e possui um poder político que se alia, cada vez mais, à classe dominante, buscando organizar o espaço a fim de atender às suas

necessidades, conforme já argumentamos em outros tópicos desta monografia. Desta maneira, os cidadãos se apropriam diferentemente da cidade como resultado da segregação socioespacial, concretizada pela separação dos cidadãos no espaço e reafirmada devido à produção do espaço urbano, conforme defende Pereira (2006). Assim, " o espaço urbano torna-se um meio e um poder nas mãos de uma classe dominante que, através de políticas públicas, direciona e regulariza os fluxos, centralizando, valorizando e desvalorizando os lugares da vida, e aprofundando as desigualdades" (CARLOS, 2017, p. 35).

3.2. A expansão urbana em Presidente Prudente – SP e a gênese de centralidades

"A centralidade é a produção do espaço urbano e a mola propulsora, a renda imobiliária. Depois dizem que Marx está morto" - Erminia Maricato (2015)

Em Presidente Prudente, há traços nítidos de desigualdades socioespaciais oriundas da produção capitalista do espaço urbano, que orientou o processo desde a origem do núcleo urbano, em 1917, mas vem se tornando mais aprofundada nas últimas décadas. A propósito, Sposito (1983, p. 32) ressalta que esta produção capitalista do espaço, considerando desde a gênese do núcleo urbano, não é restrita a Presidente Prudente: "[...] a Alta Sorocaba constituiu-se numa área cuja ocupação, pelas frentes pioneiras que marcharam para o oeste paulista no fim do século passado e início deste, já se deu sob o comando capitalista". Deste modo, o objetivo deste tópico, o qual complementa e se associa, diretamente, ao tecido anteriormente sobre a produção do espaço urbano, é analisar elementos fundamentais da expansão territorial urbana nesta cidade, assim como a constituição de centralidades.

Segundo Abreu (1972), a gênese de Presidente Prudente se relaciona, fundamentalmente, com a instalação da Estrada de Ferro Sorocabana. Além disso, Presidente Prudente foi favorecida devido à marcha do café para o Oeste do Estado de São Paulo, a qual teve um apoio incontestável da ferrovia. De fato, é interessante ressaltar que,

conforme explica Abreu (1972), as ferrovias do Estado de São Paulo contribuíram para a implementação de diversos núcleos urbanos. Sendo assim, Sposito (1983) menciona que várias cidades, além de Presidente Prudente, originaram-se ao longo do trajeto percorrido pela Estrada de Ferro Sorocabana.

Sposito (1983), a partir da interpretação da obra de Abreu (1972), salienta que a cidade de Presidente Prudente se originou por intermédio da implantação das Vilas Goulart, em 1917 e, posteriormente, da Marcondes, em 1920. A referida autora destaca ainda que "[...] a política de loteamento urbano, implantada pelos Coronéis Goulart e Marcondes com o objetivo de promover rapidamente a venda dos lotes rurais das glebas Montalvão e Pirapó-Santo Anastácio, respectivamente, permitiu rápido povoamento da cidade" (SPOSITO, 1983, p. 59).

Nesta sucinta análise histórica da gênese do núcleo urbano de Presidente Prudente, ressaltamos, também, a partir de Abreu (1972), que a antiga Estação²⁷ Ferroviária de Presidente Prudente, inaugurada em 1919 e possuindo, apenas, em 1926 um edifício consolidado, foi um fator relevante para o início da expansão urbana da cidade. Por estar localizada defronte à estação e por possuir um relevo favorável à expansão urbana, a Vila Goulart se expandiu rapidamente, em comparação com a Vila Marcondes, assim como a porção oeste da cidade, originária daquela. De fato, Abreu (1972) e Sposito (1983) explicam que o núcleo urbano foi implementado defronte à estação da Estrada de Ferro Sorocabana pelo Coronel Goulart. Enquanto isso, a Vila Marcondes, à leste, foi prejudicada, dentre outros fatores, por estar localizada atrás da estação, além de possuir um relevo dissecado, dificultando, portanto, a implementação de lotes urbanos.

Sposito (1983) analisou a expansão territorial urbana de Presidente Prudente privilegiando a década de 1970, na qual a cidade, segundo ela, expandiu-se sem precedentes, sobretudo a partir de 1976. A referida pesquisadora analisou a expansão da cidade em sua totalidade, ou seja, tecendo considerações sobre a produção do espaço urbano nos quatro pontos cardeais. Todavia, o nosso objetivo é salientar quais os mecanismos que impulsionaram a expansão verificada em Presidente Prudente, assim como os aspectos gerais sobre a forma pela qual ela se estabeleceu, tecendo relações com a mobilidade e a acessibilidade urbanas.

²⁷ O prédio da Estação Ferroviária abriga, atualmente, o Programa de Proteção e Defesa do Consumidor (PROCON) de Presidente Prudente.

Segundo Sposito (1983), desde a constituição do núcleo urbano de Presidente Prudente, a expansão territorial urbana verificada nesta cidade ocorreu através da implantação contínua de loteamentos, sendo esta a maneira essencial pela qual o espaço urbano é produzido, ou seja, temos a absorção do espaço rural pela cidade. Contudo, uma especificidade se apresentou no âmbito desta expansão urbana: o processo se tornou descontínuo espacialmente, sendo que, a partir deste momento, a referida pesquisadora considera como uma nova fase em Presidente Prudente no que se refere à produção do espaço urbano. Temos, então, segundo ela, a produção do espaço como reserva de valor. Deste modo, Silva (2009, p. 81 e 82) explica:

[...] a cidade de Presidente Prudente foi crescendo de uma forma descontínua, deixando terrenos vazios em sua malha urbana, ou seja, havia claros indicadores de que a produção do espaço urbano teria ocorrido apoiada na especulação imobiliária e nas práticas do poder público de escolha de localizações distantes para a implementação de programas habitacionais.

Referente à produção do espaço urbano de forma descontínua, processo este atrelado à dinâmica de expansão periférica produzida pelo mercado imobiliário ou até mesmo induzida pelo poder público, que implica, dentre outros fatores, na composição dos chamados vazios urbanos²⁸, Silva (2009, p. 86) destaca as conclusões de Sposito em sua tese de 1990:

Como observamos na tese de Sposito (1990) na análise sobre Presidente Prudente [...] as ações são feitas visando maior lucratividade por parte dos agentes promotores. Não existe preocupação em dar continuidade à malha urbana e nem de expandi-la na mesma proporção em todas as direções, o

²⁸ Nascimento (2014), a partir das contribuições de Brito (2008), explica: "Segundo Brito (2008), para entender os 'vazios urbanos' é necessário partir do pressuposto que a terra não está 'vazia', mas traz consigo processos e relações que influenciam na produção do espaço urbano. Este fato faz com que exista certa ambiguidade na definição de vazios urbanos. Nesse sentido, podemos entender os vazios urbanos como espaços não propriamente vazios, visto que preenchidos pelas imposições da propriedade privada do solo urbano. São formas cujo conteúdo é a natureza privada da propriedade da terra urbana e cujo uso é especulativo [...]" (BRITO, 2008 apud NASCIMENTO, 2014, p. 49). Partindo dos objetivos delimitados para a sua pesquisa, Nascimento (2014) amplia a discussão, apresentando a caracterização adotada por ele: "[...] entendemos os vazios urbanos como áreas privadas ou públicas dentro do perímetro urbano e que não apresentam nenhum tipo de construção, podendo ser loteadas ou não. Contudo, estamos propondo ir além, e entender os vazios urbanos como um tipo de uso do solo, no contexto da forma urbana, sobretudo, quando referente a grandes glebas de terra não loteada. Isso significa dizermos que, consideramos os vazios como um elemento estruturador da forma urbana [...]" (NASCIMENTO, 2014, p. 49).

que cria muitas vezes grandes vazios urbanos, que irão mais tarde ser loteados com preços bem mais elevados, tornando as cidades desiguais em relação à acessibilidade de sua população às áreas centrais. Na verdade, muitas vezes esses grandes vazios urbanos são criados para especulação imobiliária, pois o Poder Público Municipal terá necessariamente que passar por eles, ao levar a infraestrutura para locais mais distantes. Essas áreas vão, assim, valorizar-se ao longo do tempo.

A partir desta constatação, Sposito (1983) explica como o espaço urbano produzido, em Presidente Prudente, proporcionou o afastamento espacial das camadas mais pobres da população, sobretudo para as áreas periféricas da cidade, característica esta nítida na contemporaneidade:

O produzido [espaço urbano] manifestou-se em Presidente Prudente numa acentuação da segregação social no espaço. A progressiva valorização de algumas áreas da cidade impetrada sobretudo pela alocação de benfeitorias, serviços públicos, e de todas as externalidades advindas desta alocação, promoveu na década de 70 um destacável processo de afastamento espacial dos extratos sociais de renda mais baixa (SPOSITO, 1983, p. 217, destaque da autora).

Desta forma, a produção do espaço urbano prudentino impactou, decisivamente, no uso e apropriação do espaço urbano pelos diversos segmentos sociais, o que nos leva, diretamente, ao entendimento de que as baixas mobilidade e acessibilidade urbanas dos cidadãos residentes em determinadas porções da cidade não se justificam, apenas, devido à insuficiência no atendimento do transporte público coletivo, mas também devido à maneira segundo a qual a cidade foi, desde sua gênese, produzida consoante as necessidades de reprodução do capital. Em suma, as palavras de Sposito (1983, p. 222, *destaque da autora*) sintetizam bem este pensamento: "E o *chão* urbano vai sendo valorizado, o que vale dizer, segregado socialmente. É a produção e distribuição desigual do urbano".

A fim de mencionar, sucintamente, que a relevância de Presidente Prudente, a qual "destaca-se pelo nível elevado de centralidade interurbana, definida pela relevância de seus papéis comerciais e de serviços e por sua situação geográfica que a notabiliza como a única cidade desta importância e tamanho, num raio de mais de 150 km" (SPOSITO, 2011, p. 32), é um fator que vem sendo construído desde a sua gênese, destacamos, a seguir, um trecho no qual Abreu (1972 apud SPOSITO, 1983) explica a ampliação do papel de Presidente Prudente com base na implementação de comércio e serviços nas décadas de 1920 e 1930, o que

contribuiu, conjuntamente com o desenvolvimento das atividades industriais e o seu status político-administrativo (SPOSITO, 1983), para Presidente Prudente polarizar²⁹ a região e se tornar, pois, a mais importante cidade:

A cidade nasceu como boca de sertão em função da expansão cafeeira e da especulação de terras, sendo em seus primórdios muito mais um reflexo das condições agrárias de sua periferia do que um agente de transformação do campo. Posteriormente, esta situação se inverteu na medida em que Presidente Prudente foi organizando um aparelhamento comercial e de serviços, subordinando a si a zona rural. Além do mais, na proporção em que ganhava foros de capital regional, ia se desligando da zona rural mais próxima e estendendo sua influência para uma área mais ampla (ABREU, 1972 apud SPOSITO, 1983, p. 60).

Como complemento desta discussão sobre o nível elevado de centralidade interurbana de Presidente Prudente, abordaremos como a centralidade intraurbana se manifesta, apresentando exemplos da realidade urbana desta cidade.

Côrrea (1989) explica que, a partir do século XX, o processo de centralização, assim como a maneira pela qual ela se manifesta no espaço urbano através da área central, entendida por ele como forma espacial, ganharam notoriedade nos estudos urbanos devido, principalmente, à magnitude deste processo e de sua forma espacial, sendo ambos, consoante Corrêa (1989), produtos do capitalismo. De fato, como consequência disto, Pereira (2014) destaca que, no âmbito da Geografia Urbana, é vasta a bibliografia acerca do(s) centro(s) das cidades e sobre a gênese de centralidades no espaço urbano. Assim, dois conceitos-chaves se apresentam para esta discussão: *centro* e *centralidade*.

Para Corrêa (1989, p. 38), na área central, "[...] concentram-se as principais atividades comerciais, de serviços, da gestão pública e privada, e os terminais de transportes inter-regionais e intraurbanos" (CÔRREA, 1989, p. 38). Assim, Pereira (2014) explica que, considerando a vasta literatura produzida sobre o centro, ele pode ser compreendido como um espaço no qual predominam determinadas qualidades que permitem distingui-lo das

²⁹ Sposito (1983, p. 63) questiona o dinamismo econômico de Presidente Prudente associando-o com a reprodução capitalista: "[...] Diríamos, pois, que ele [dinamismo econômico] é aparente, uma vez que o capital regional não foi investido em algumas atividades urbanas, e em outras onde havia se introduzido, não se manteve. Sendo assim, expressiva parcela do equipamento urbano, responsável pelo papel regional de Presidente Prudente, implementou-se ou se encontra agora dominado pelo grande capital (nacional ou internacional), expressando o desenvolvimento cada vez mais intenso do modo de produção capitalista na região".

demais áreas da cidade. Santos (1981 apud SPOSITO, 2010, p. 201) apresenta como o centro se constitui nos países subdesenvolvidos, salientando a concepção de centralidade única a partir do contexto no qual ele tomou como parâmetro para as suas análises, e apresentando qualidades fundamentais para compreendê-lo. Desta forma, nestes países,

[...] suas características mais marcantes (do centro) são, entre outras, constituir o nó principal da rede de vias urbanas [...] e apresentar uma forte concentração de serviços de todos os níveis, especialmente comerciais. Em um certo número de cidades de países subdesenvolvidos, especialmente nas cidades de média importância ou naquelas que se desenvolveram rapidamente, o centro é único e monopoliza todas as funções correspondentes: serviços urbanos e serviços à escala da região e do país.

Sposito (2010) avança na discussão sobre o centro, destacando que é possível pensá-lo como forma principal da urbanidade, assim como associá-lo à ideia de pertencimento. Neste sentido, ela explica que a centralização se manifesta para além da concentração de atividades comerciais e de serviços; temos, então, a noção do lúdico. Assim, a cidade "é o espaço do exercício e da representação do poder e da cultura de uma sociedade. O centro é, pois, o espaço de excelência e a expressão dessa concentração; ele é o ponto de integração geográfica e social" (SPOSITO, 2010, p. 201).

Sobre a ideia de centralidade única, Sposito (2010) destaca que ela não predomina mais na estrutura interna das cidades. Delimitando este fato no tempo, Labasse (1970 apud SPOSITO, 2010, p. 11) explica: "[...] podemos dizer que, desde a Primeira Revolução Industrial, a cidade clássica começou a se reestruturar e a centralidade começou a deixar de ser exercida exclusivamente pelo centro". Assim, Sposito (2010) e Pereira (2014) explicam que, embora, dialeticamente, centro e centralidade sejam, diretamente, relacionados, temos dois conceitos distintos. Neste sentido, Sposito (2010) explica que a centralidade pode ser compreendida como processo, ao passo que o centro é a expressão territorial dele. Para a compreensão da centralidade³⁰, apresentamos as contribuições de Sposito (2010, p. 204):

³⁰ Segundo Whitacker (2003, p. 128, destaque nosso), "*devemos ressaltar que não existe cidade sem centralidade, por isso se compreende que a única categoria que pode ser utilizada para definir a cidade em todos os tempos é o centro. Mas deve-se procurar compreender o conteúdo da centralidade nos diferentes momentos históricos e recortes empreendidos para sua apreensão, na perspectiva de se entender como ela se realiza no âmbito de diferentes formações sociais*".

A centralidade expressa-se a partir da observação da existência de inúmeras zonas com uma forte densidade de atividades ligadas a altos índices de frequência, se bem que as necessidades e demandas que determinam essa frequência sejam de natureza e intensidade diferentes. A partir da observação dos papéis que constituem a centralidade urbana, podemos dizer que não temos, ou quase não temos mais o reconhecimento de fluxos no interior das cidades, definindo um núcleo de concentração, mas diferentes níveis e redes de fluxos indicando diferentes expressões da centralidade.

No âmbito da expansão urbana, Pereira (2014) explica que temos a redefinição da centralidade no espaço urbano, dinâmica esta que contribui, segundo ele, para o processo de reestruturação das cidades, ou seja, "[...] o surgimento de novas áreas de concentração de comércio e serviços [...] acabam por alterar as lógicas de estruturação das cidades que até então estavam postas" (PEREIRA, 2014, p. 126). Sposito (2010) ressalta, ademais, uma dinâmica inserida neste contexto de redefinição da centralidade urbana, argumentando ainda que as novas lógicas de concentração dos equipamentos de bens e serviços "[...] provoca uma redefinição do centro, da periferia e da relação centro-periferia" (SPOSITO, 2010, p. 199).

A expressão multi(poli)centralidade urbana, utilizada, inicialmente, por Lefebvre (1983 apud SPOSITO, 2010, p. 205) apresenta-se como fundamental para esta discussão. A expressão multicentralidade, segundo Sposito (2010), aplica-se às cidades em que constatamos a existência de mais de um centro. Contudo, cada centro apresenta características próprias, como nível de especialização, permitindo que as zonas rivalizem entre si "[...] na medida em que cada uma delas tenta ampliar a sua capacidade de atração" (SPOSITO, 2010, p. 205). Temos, então, a noção de policentralidade, oriunda desta competição de interesses. "Se constatamos diferentes níveis de especialização e importância entre esses centros, estamos em face de uma policentralidade" (SPOSITO, 2010, p. 205, *sublinhado da autora*).

Em Presidente Prudente, podemos identificar a dinâmica através da qual a redefinição da centralidade se constituiu, processo este atrelado à expansão urbana, sobretudo a partir de 1980. Assim, conforme explica Ferreira (2015), com a gênese de novos espaços de consumo, a centralidade intraurbana de Presidente Prudente se tornou mais

complexa. Whitacker (1997 apud FERREIRA, 2015, p. 115) explica que o centro³¹ de Presidente Prudente se constituiu através da expansão das atividades de comércio de bens e serviços que, durante a formação da cidade, concentravam-se no núcleo urbano, nas proximidades da antiga Estação Ferroviária. Assim, através desta expansão, o referido autor explica que atividades ligadas ao comércio passaram a ocupar o perímetro referente às Avenidas Brasil, Coronel Marcondes, Manoel Goulart e Washington Luiz, considerando os trechos destas avenidas que se situam nas proximidades do núcleo original da cidade, ou seja, a Vila Goulart.

A partir de 1980, Whitacker (1980 apud FERREIRA, 2015) explica que é possível identificar, em Presidente Prudente, processos iniciais de desconcentração das atividades ligadas ao comércio de bens e serviços, havendo a constituição dos *subcentros*, os quais podem ser compreendidos da seguinte maneira:

Subcentros urbanos [...] foi o nome dado às novas centralidades que emergiram em meio ao processo de expansão urbana e descentralização do emprego e população, observado ao longo da segunda metade do século XX, principalmente nos EUA, tal como abordam Anas et al. (1998) e Glaeser & Kahn (2001). Em grande parcela dos trabalhos de cunho urbano, os subcentros, para fins e efeitos, são tidos como verdadeiras miniaturas do centro principal. **Villaça (1998), por exemplo, denomina como subcentro aglomerações diversificadas e equilibradas de comércio e serviços, que não o centro principal; ou ainda uma réplica, em tamanho menor do centro principal, com o qual concorrem em parte sem, entretanto, a ele se igualar** (ANAS et al, 1998; GLAESER e KAHN, 2001; VILLAÇA, 1988 apud SIQUEIRA, 2014, p. 1, *grifo nosso*).

Deste modo, identificamos, com base na análise dos subcentros³², que eles representam a existência de várias áreas centrais na cidade, o que confirma a noção de

³¹ Na literatura especializada, o centro pode possuir as adjetivações *tradicional*, *principal* e *histórico*. Para Maia (2009; 2012 apud FERREIRA, 2015), o centro tradicional se refere ao centro originado no núcleo urbano da cidade. É, pois, o velho centro. Já o centro principal, consoante Cordeiro (1980 apud FERREIRA, 2015) pode ser compreendido como a soma do centro tradicional com o centro novo, o qual representa a expansão daquele.

³² Sobre os subcentros, é interessante notar, também, que eles atraem consumidores não apenas do bairro onde estão instalados, mas também de bairros próximos. Além disso, Poletto (2016, p. 29) defende que "a constituição de subcentros é tida como vantajosa para a população da cidade, pois, quanto mais distribuídos forem os equipamentos públicos e os estabelecimentos comerciais e de serviços, maior será a facilidade de acesso a esses bens por parte dos diferentes segmentos sociais. Se, nas cidades, houvesse subcentros distribuídos em áreas estratégicas, principalmente nas mais afastadas e menos equipadas, os moradores dessas localidades não teriam que realizar frequentemente longos deslocamentos para suprir as suas necessidades básicas no centro principal".

multicentralidade em Presidente Prudente. De fato, esta cidade apresenta vários subcentros, como os do Jardim Bongiovani e do Conjunto Habitacional Ana Jacinta.

Analisando a realidade urbana de Presidente Prudente no âmbito desta descentralização de atividades ligadas ao comércio, é mister salientar o papel exercido pelos hipermercados e *shopping centers*. Considerando, por exemplo, os principais hipermercados da cidade - Carrefour, Muffato Max, Walmart - todos³³ se localizam nas proximidades do principal *shopping center* da cidade, o *Prudenshopping*. Assim, esta área ocupada por estes equipamentos, dada a sua relevância, constitui-se em uma nova área central em Presidente Prudente, reforçando a adequação da aplicação da noção de policentralidade. Deste modo, estes espaços, segundo Ferreira (2015), utilizando as contribuições de Sposito (2001; 2013), são capazes de:

[...] atrair consumidores de toda a cidade e das cidades vizinhas, bem como de exibir diversidade de bens e serviços, ocupando um lugar na hierarquia da centralidade intraurbana semelhante à do centro tradicional. Outra característica se refere à distinção que apresenta, em função da sua implantação planejada, realizada por iniciativas de capital de grande porte – muitas das vezes em associação com o poder público –, em curto espaço de tempo, que provocam, de modo intenso, a redefinição da estruturação da cidade. Por fim, como são voltados para públicos de poder aquisitivo específicos, impulsionam processos de segmentação socioespaciais, o que altera as práticas espaciais dos segmentos atendidos e impactam o centro tradicional, que passa a atender predominantemente segmentos sociais de média e baixa renda [...] (SPOSITO, 2001; 2013 apud FERREIRA, 2015, p. 118).

Como complemento desta sucinta discussão sobre a centralidade, apresentaremos, a seguir, um tópico destinado à abordagem das áreas comerciais do Conjunto Habitacional "João Domingos Netto", sendo que, nas próximas décadas, devido à localização do conjunto habitacional e do mercado consumidor que ele contém, é possível que tenhamos, nele, a consolidação de um subcentro. Todavia, a sua constituição não se baseia na ação do poder público, visto que ela segue a lógica do capital, ou seja, os estabelecimentos serão implementados à medida em que os empreendedores concluírem que esta porção do espaço urbano é solo fértil para a reprodução do capital.

³³ Há, também, a presença do Super Muffato no *Parque Shopping Prudente*.

3.3. As áreas comerciais do João Domingos Netto

"[...] não necessariamente o grande comércio sobrevive às mudanças impostas pelo tempo; por outro lado, o pequeno pode se adaptar e se manter ativo" - Susana Mara Miranda Pacheco (2012).

Para fazer a análise referente a esta seção da monografia, inicialmente, havíamos estabelecido que a delimitação das áreas comerciais seria feita a partir da relação entre o Cadastro Nacional de Endereços para fins Estatísticos (CNEFE) e a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE), sendo esta metodologia para o estudo de cidades médias desenvolvida por pesquisadores do grupo de pesquisa que atuamos, o GASPERR. Esta metodologia é fundamental no âmbito dos estudos urbanos, e foi utilizada por diversos pesquisadores participantes do referido grupo de pesquisa. Não obstante, após o início do processo de delimitação, identificamos que, em função do João Domingos Netto ter sido inaugurado recentemente (setembro de 2015), esta metodologia tornou-se inviável devido à ausência de dados.

A segunda estratégia pensada foi a delimitação dos polígonos dos empreendimentos comerciais e de serviços utilizando imagens de satélite recentes. Deste modo, iniciamos a utilização do *Google Maps* e do *Google Earth*. Embora haja estabelecimentos que já foram registrados nestas plataformas, a quantidade registrada não condiz com a realidade. Deste modo, este procedimento metodológico também se tornou inviável, o que nos levou à terceira estratégia: realização de um trabalho de campo visando à coleta das coordenadas (latitudes e longitudes) de todos os estabelecimentos comerciais e de serviços, as quais foram utilizadas para a execução do mapeamento.

Identificamos no Conjunto Habitacional "João Domingos Netto" 40 estabelecimentos comerciais e de serviços³⁴, conforme Quadro 1. Mediante consulta aos moradores responsáveis por cada estabelecimento, delimitamos, também, os estabelecimentos destinados ao oferecimento de bens e serviços que são informais ou devidamente regularizados. Partindo do princípio de que não há, até o momento, um banco de dados com

³⁴ É importante destacar que, provavelmente, a quantidade de estabelecimentos ligados ao comércio de bens ou prestação de serviços se alterou desde a delimitação realizada. Contudo, os resultados obtidos são suficientes para a análise que nos propomos a realizar. Para estudos futuros, a atualização deste banco de dados será fundamental.

estas informações, optamos por realizar o levantamento referente à regularização ou informalidade dos estabelecimentos a partir das informações provenientes dos próprios moradores.

Quadro 1: Nomes e modalidades dos estabelecimentos comerciais e de serviços identificados no Conjunto Habitacional "João Domingos Netto".

Nome do Estabelecimento	Modalidade
Bar JB	Bar
Oficina do Léo	Conserto de automóveis
Serralheria HP	Serralheria
Mercearia Preferencial	Mercearia
Ateliê de Costura Rosineia	Corte e Costura
Bene Soares	Gravação de áudios
Avanço	Mercado e Padaria
Conveniência Garagem	Conveniência
Lanche do Dum	Lanchonete
Cido Vidraceiro	Venda e instalação de vidros
Roger Ferreira	Prestação de serviços de pedreiro
Pães e Doces Safira	Padaria
Talita Marques	Cabeleireira
Pruden-Isca	Venda de iscas e peixes para consumo
Marcelo Pruger	Cabeleireiro e Barbeiro
Barbearia Cardoso	Barbearia
Cléo Cabeleireira	Cabeleireira
Sítio's Lanches	Lanchonete
Não informado	Venda de sorvetes e geladinhos
Não informado	Venda de bolos e salgados
Não informado	Representante de vendas SP CAP
Não informado	Venda de doces
Não informado	Venda de geladinhos
Não informado	Manicure e Pedicure
Não informado	Venda de leite e queijos
Não informado	Bar
Não informado	Venda de lixeiras e pintura de portões
Não informado	Venda de geladinhos e ovos de granja
Não informado	Venda de sorvetes
Não informado	Venda de mudas de plantas
Não informado	Venda de geladinhos
Não informado	Venda de sorvetes
Não informado	Venda de milho verde
Não informado	Mercado e Revendedora Avon
Não informado	Venda de geladinhos
Não informado	Representante de vendas SP CAP

Não informado	Manicure e Pedicure
Não informado	Representante de vendas SP CAP
Não informado	Bar e Merceria
Não informado	Venda de acessórios e concerto de motos

Fonte: Trabalho de Campo (2017); **Org.:** Alexandre Antonio Abate (2017).

Constatamos que a maioria dos estabelecimentos é informal e a venda dos bens e a prestação dos serviços ocorrem nas residências dos cidadãos, conforme exemplos evidenciados nas Fotos de 1 a 5. De acordo com Pamplona e Romeiro (2002), há uma grande complexidade na natureza do setor informal (ou atividade econômica informal), o que reflete em uma controvérsia a respeito da definição deste conceito. Destacamos duas formas de definição, assim como uma breve análise apresentada pelos autores:

Uma delas identifica o setor como um conjunto de atividades produtivas realizadas fora da lei (critério da ilegalidade). Para De Soto (1987), principal representante de matiz neoliberal da "abordagem legalista do setor informal", a economia informal, também chamada neste enfoque de economia subterrânea, seria um conjunto de atividades econômicas não-registradas, não-declaradas ao Estado, extraleais, porém socialmente lícitas. Neste conceito não são considerados fatores de natureza tecnológica, nem tamanho das unidades produtivas, nem interações com os mercados.

A outra forma básica de conceituar o setor informal o considera como o conjunto de unidades de produção não tipicamente capitalistas (critério da forma de organização da produção) [...]. Para nós, a forma de organizar a produção define o setor informal. Sendo assim, são informais os trabalhadores das unidades de produção não tipicamente capitalistas no interior do capitalismo. O conjunto destas unidades de produção compõe a economia informal. Nelas, há uma separação reduzida ou nenhuma separação entre trabalho e propriedade dos meios de produção (o proprietário trabalha diretamente na produção com a ajuda freqüente de familiares e, em alguns casos, com poucos assalariados). O trabalho assalariado não constitui a base do funcionamento dessas unidades. As unidades produtivas informais não são plenamente capitalistas também porque a taxa de lucro não é a variável-chave de seu funcionamento e sim o rendimento total de seu dono. A prioridade é a manutenção da família, e só depois vem a manutenção do negócio ou a preocupação com "retornos de investimento". O principal objetivo dessas unidades é criar emprego e renda para os envolvidos. Via de regra, não há acumulação. Quando isto ocorre, ela pode deixar de ser informal (PAMPLONA; ROMEIRO, 2002, p. 16 e 17).

Alguns moradores declararam que seus estabelecimentos são devidamente regularizados. Sobre este fato, levantamos a hipótese de que estas informações tenham sido mencionadas em função do temor dos moradores sobre eventuais sanções do Poder Público Municipal. Acreditamos que esta hipótese seja viável visto que, durante a delimitação das áreas comerciais, a maioria dos responsáveis pelos estabelecimentos questionavam se estávamos a serviço da Prefeitura Municipal. Além disso, embora a Prefeitura Municipal tenha aberto o processo de licitação para ocupação dos lotes comerciais do João Domingos Netto, eles ainda não foram ocupados, conforme explicaremos posteriormente. Sendo assim, todos os estabelecimentos comerciais e de serviços identificados não estão implementados em lotes comerciais, mesmo aqueles mais organizados estruturalmente, como a Mercearia Preferencial (Foto 4). Sobre este estabelecimento, ressaltamos a grande preocupação do responsável em saber qual a finalidade dos dados coletados. Posteriormente, durante a realização das entrevistas, o morador Marcelo informou que o responsável comprou a residência visando a implementação do empreendimento, conforme trecho da entrevista que segue:

Alexandre: Quando vocês tiveram a reunião com o pessoal, como eles disseram que seria? Porque ali na Avenida Principal, tem vários lotes comerciais. O que eles diziam quanto a isso?

Marcelo: Que iria ter uns terrenos, que eles iriam vender para quem quisesse construir algum comércio, alguma coisa. Só que até agora, quem está fazendo são as próprias pessoas... nas próprias casas. Descendo a avenida, você vê os terrenos. **Até o cara aqui no mercadinho, ele comprou a casa do cara que ganhou para fazer o mercadinho.**

Foto 4: Merceria "Preferencial".



Fonte: Trabalho de Campo; **Foto:** Alexandre A. Abate; **Data:** Julho de 2017.

As fotos de 5 a 10 são relativas ao comércio e serviços oferecidos no bairro e ajudam a ilustrar a diversidade que há entre eles e os ramos existentes.

Foto 5: Conveniência "Garagem".



Fonte: Trabalho de Campo; **Foto:** Alexandre A. Abate; **Data:** Julho de 2017.

Foto 6: "Marcelo Pruger" - Cabeleireiro e Barbeiro.



Fonte: Trabalho de Campo; **Foto:** Alexandre A. Abate; **Data:** Julho de 2017.

Foto 7: Bar "JB".



Fonte: Trabalho de Campo; **Foto:** Alexandre A. Abate; **Data:** Julho de 2017.

Foto 8: Venda de geladão e geladinhos.



Fonte: Trabalho de Campo; **Foto:** Alexandre A. Abate; **Data:** Julho de 2017.

Foto 9: Venda de sorvetes.



Fonte: Trabalho de Campo; **Foto:** Alexandre A. Abate; **Data:** Julho de 2017.

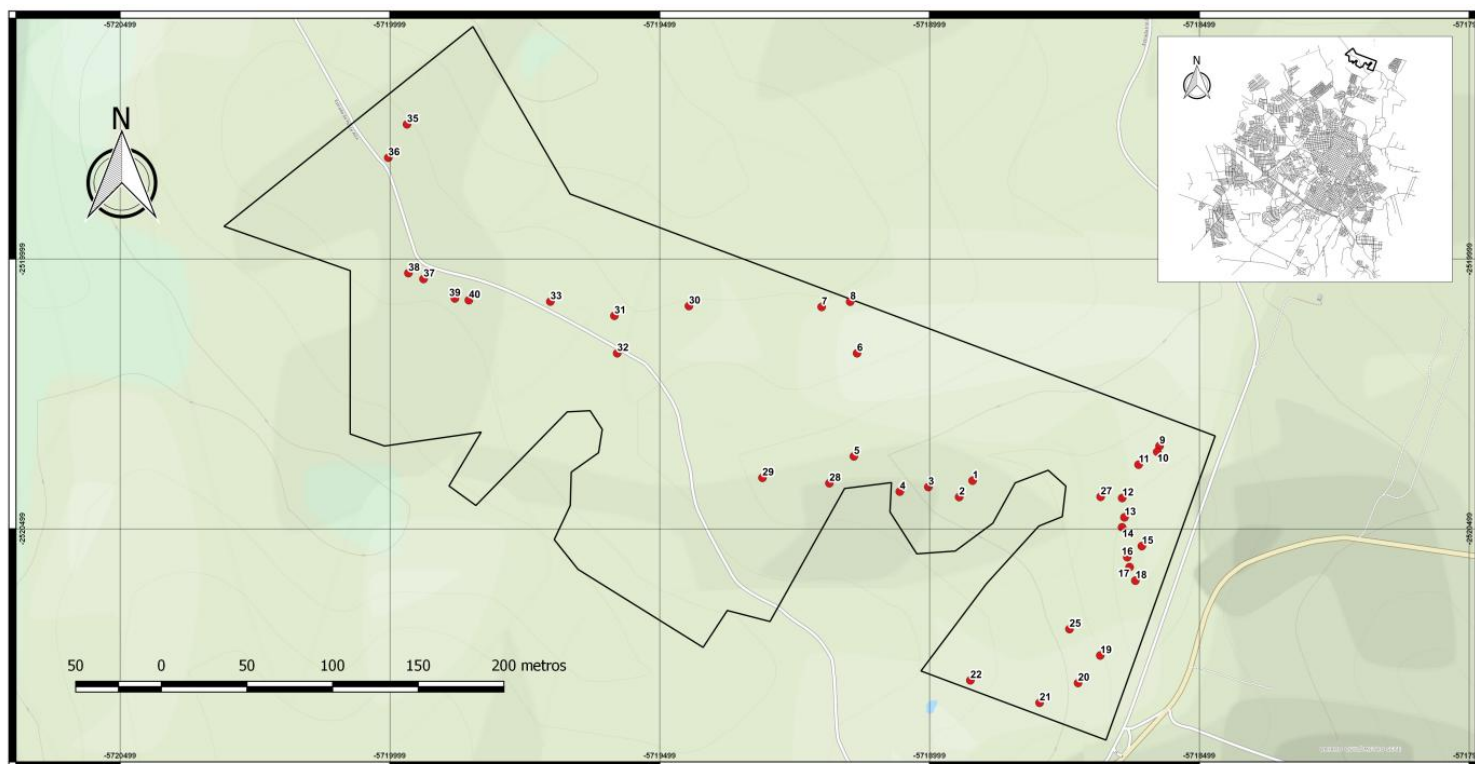
Foto 10: Mercado "Avanço".



Fonte: Trabalho de Campo; **Foto:** Alexandre A. Abate; **Data:** Julho de 2017.

Analisando o Mapa 6, que representa a espacialização dos estabelecimentos comerciais e de serviços, e associando-o com a Planta 1, apresentada no capítulo 1, a qual contém o perímetro do conjunto, a divisão dos cinco lotes e também as áreas destinadas à implantação de estabelecimentos comerciais e de serviços, constatamos que a maioria dos estabelecimentos estão localizados no lote um, à leste. Além disso, os demais estabelecimentos identificados estão próximos à Avenida Principal, a qual abrigará os estabelecimentos comerciais e de serviços nos lotes adequados.

Mapa 6: Localização dos estabelecimentos comerciais e de serviços do Conjunto Habitacional "João Domingos Netto".



Legenda - Modalidade dos estabelecimentos comerciais

1 - Bar
2 - Venda de sorvetes e geladinhos
3 - Conserto de automóveis
4 - Serralheria
5 - Merceria
6 - Corte e Costura
7 - Gravação de áudios
8 - Venda de bolos e salgados
9 - Representante de vendas SP CAP
10 - Venda de doces

11 - Mercado e Padaria
12 - Venda de geladinhos
13 - Manicure e Pedicure
14 - Conveniência
15 - Lanchonete
16 - Venda de leite e queijos
17 - Bar
18 - Venda de lixeiras e pintura de portões
19 - Venda de geladinhos e ovos de granja
20 - Venda de sorvetes

21 - Venda e instalação de vidros
22 - Prestação de serviços de pedreiro
23 - Venda de mudas de plantas
24 - Padaria
25 - Cabeleireira
26 - Venda de geladinhos
27 - Venda de iscas e peixes para consumo
28 - Cabeleireiro e Barbeiro
29 - Venda de sorvetes
30 - Barbearia

31 - Cabeleireira
32 - Venda de milhos verde
33 - Mercado e Revendedora Avon
34 - Venda de geladinhos
35 - Representante de vendas SP CAP
36 - Lanchonete
37 - Manicure e Pedicure
38 - Representante de vendas SP CAP e Bar
39 - Bar e Merceria
40 - Venda de acessórios e conserto de motos

Fonte: Trabalho de Campo (2017); **Org.:** Alexandre Antonio Abate e João Marcos do Nascimento Cardoso (2017).

Neste âmbito de abordagem das áreas comerciais do nosso recorte espacial de estudo, ressaltamos um elemento importante: aos sábados, na praça do "wifi", ocorre a feira livre³⁵ (Fotos 11 e 12), com início às 16h e término às 22h. O funcionamento da referida feira iniciou em abril de 2016 e há a comercialização de hortifrutigranjeiros, confecções, brinquedos e a presença de praça de alimentação. Segundo informações da Prefeitura Municipal de Presidente Prudente, as vagas são ocupadas por feirantes antigos e por moradores do conjunto habitacional que optaram por comercializar seus produtos no local³⁶. Os entrevistados, assim como os moradores com os quais realizamos entrevistas informais, avaliam que é extremamente significativa a ocorrência desta feira no bairro.

Foto 11: Feira livre no Conjunto Habitacional "João Domingos Netto".

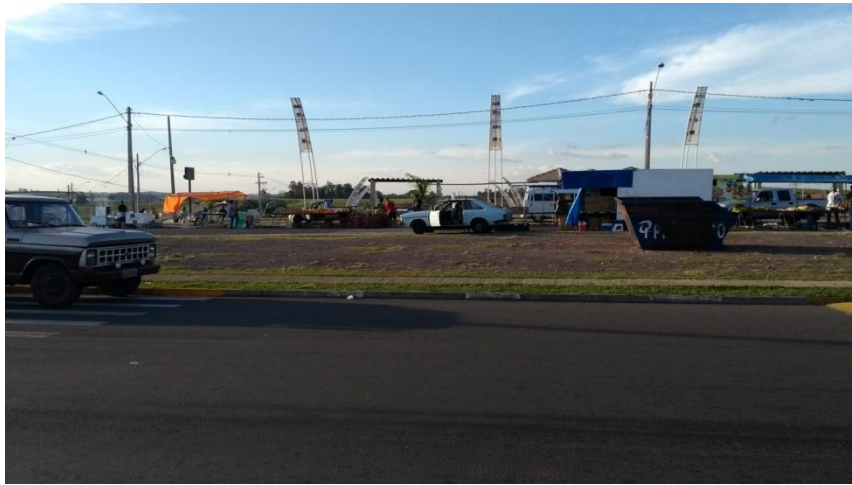


Fonte: Trabalho de Campo; **Foto:** Alexandre A. Abate; **Data:** Julho de 2017.

³⁵ Sobre as feiras livres, Chaves (2011, p. 20) destaca: "No Brasil as feiras surgiram desde a época da colonização portuguesa. No Período Colonial, a população sentia a necessidade de comercializar vários gêneros tropicais, metais preciosos e produtos das mais variadas espécies. Dessa forma as pessoas se reuniam em locais pré-determinados durante certo período para suprir suas necessidades comerciais, mas também realizar atividades socioculturais. Foi assim que as feiras livres no Brasil se consolidaram como uma das mais antigas e tradicionais formas de comércio, lazer e, sobretudo, como centros de sociabilidade das cidades".

³⁶ Informações disponíveis em: <<http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/noticias.xhtml?cod=32996>>. Acesso em: 29 ago. 2017.

Foto 12: Feira livre no Conjunto Habitacional "João Domingos Netto".



Fonte: Trabalho de Campo; **Foto:** Alexandre A. Abate; **Data:** Julho de 2017.

A questão 23 do roteiro de entrevista realizado com os cidadãos aborda, especificamente, a delimitação das áreas comerciais: " Realizei um levantamento ao longo de todo o conjunto e identifiquei que há poucos estabelecimentos comerciais e de serviços. A maioria deles é informal, ou seja, há a venda de bens ou a prestação de serviços nas casas dos moradores, sem uma devida regularização. Qual a importância destes estabelecimentos informais para você? Quais estabelecimentos comerciais e de serviços ainda não existem aqui e você considera fundamental que eles sejam implementados?".

Em resposta a esta questão, a maioria dos entrevistados considera que eles são relevantes devido à dificuldade de se deslocar sempre em busca de bens e serviços. Contudo, os entrevistados ressaltam que, quando possível, preferem consumir bens e serviços em outras áreas da cidade, sobretudo no centro principal, conforme analisaremos posteriormente, visto que os estabelecimentos do João Domingos Netto não apresentam uma variedade de bens e serviços capaz de atender às necessidades da população. Além disso, os produtos e serviços ofertados apresentam preços elevados, comparando com outras áreas da cidade. A seguir, apresentamos as respostas de dois cidadãos que ilustram bem o pensamento do conjunto de pessoas entrevistadas:

Marcelo: Olha, aqui no caso, corto o cabelo com um rapaz aqui embaixo... se for para tirar o carro e ir lá no centro, não compensa para mim, então acabo cortando aqui mesmo. Quando é pouca coisa, eu compro no mercadinho aqui mesmo.

Eduardo: Para o bairro, é muito importante. Não tem outros lugares que vendem as coisas. E para quem não tem automóvel e depende de transporte público, a melhor opção é comprar aqui mesmo.

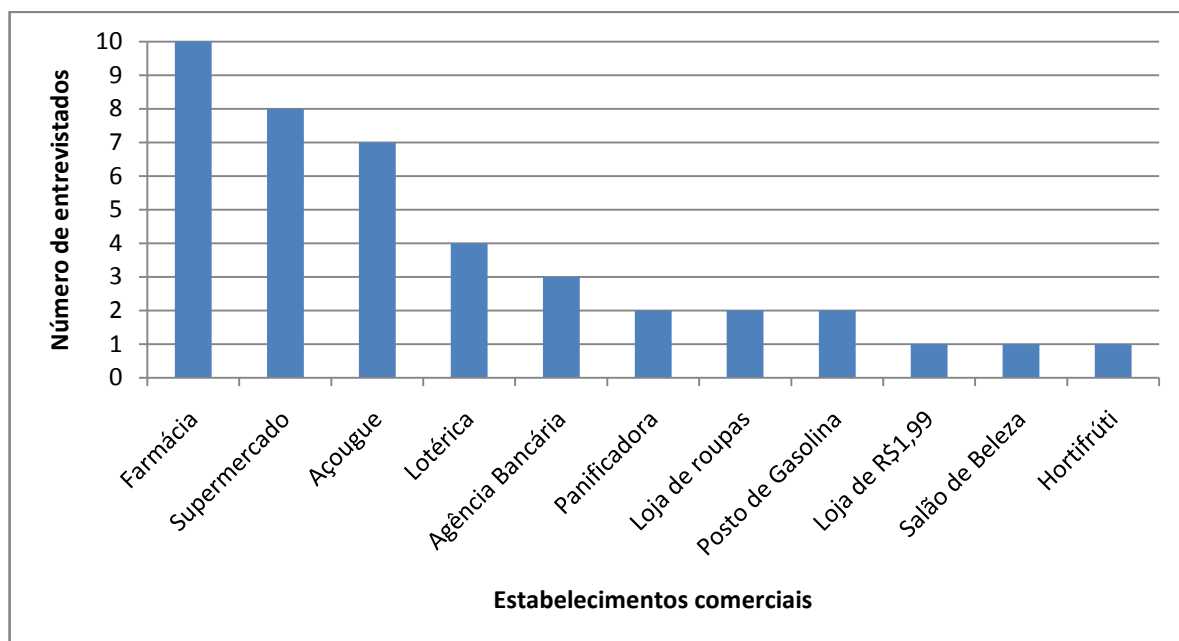
O Gráfico 2 sintetiza as respostas dos entrevistados quanto aos estabelecimentos comerciais e de serviços que precisam ser implementados no João Domingos Netto.³⁷ Todos os entrevistados mencionaram a necessidade de uma farmácia no conjunto habitacional. A entrevistada Isabela, por exemplo, é mãe de dois filhos e dentre todos os estabelecimentos citados, ela destacou a necessidade urgente de uma farmácia, principalmente para atender às crianças. Ela mencionou, com certo grau de preocupação, que não saberia o que fazer caso os seus filhos, ambos de colo, precisassem de um medicamento durante a noite, visto que não há farmácia no bairro e ela não teria como se deslocar até o centro da cidade devido à ausência de oferecimento de transporte público durante a madrugada. Os outros dois estabelecimentos mais citados durante as entrevistas foram: supermercado e açougue. Sobre o supermercado, os entrevistados salientaram que, embora haja alguns mercados pequenos, eles não suprem todas as necessidades da população e cobram preços abusivos. Deste modo, eles consideram que deveria haver um supermercado similar aos que existem nas outras áreas da cidade.

Quanto à agência bancária, os três moradores que mencionaram a sua necessidade reconhecem que será difícil que haja a implementação. O entrevistado Osvaldo, por exemplo, é aposentado e possui 79 anos. Ele destacou que uma agência bancária seria imprescindível para que os aposentados pudessem receber as suas aposentadorias. Ele, mensalmente, precisa se deslocar para o centro principal de Presidente Prudente em busca de sua agência bancária, em companhia de uma vizinha, devido aos problemas de saúde que impossibilitam que ele se desloque sozinho. O entrevistado Marcelo ressaltou também a

³⁷ Além dos estabelecimentos comerciais e de serviços que foram citados, durante as entrevistas, chamamos atenção para outros estabelecimentos cuja implementação é necessária, segundo alguns cidadãos: mais postos de saúde; escolas; academias públicas para idosos; posto policial. Além disso, é conveniente abordar, também, a crítica feita pelo entrevistado Marcelo, quanto aos serviços prestados pelos Correios. Segundo ele, as correspondências chegam sempre atrasadas. Além disso, ele mencionou que o atendimento é diferenciado, comparando com outras áreas da cidade. Nas palavras do entrevistado: "Estou com uma promissória vencida, mas até agora não chegou. Eles vêm de moto com uma ou outra encomenda.... mas assim, igual nos outros lugares, ter diariamente, o cara indo a pé entregando as coisas, não tem".

necessidade do posto de gasolina: " Caso você sair e acaba na esquina [o combustível], você precisa ir a pé lá [no centro principal] buscar".

Gráfico 2: Estabelecimentos comerciais e de serviços que deveriam ser implementados no João Domingos Netto, de acordo com as indicações dos entrevistados.



Fonte: Entrevistas (2017); **Org.:** Alexandre Antonio Abate (2017).

Durante a realização de um trabalho de campo destinado ao reconhecimento da área, efetuamos algumas entrevistas informais e preliminares, as quais nos permitiram adquirir um conhecimento prévio sobre as carências do conjunto habitacional. Conversamos com vários moradores que encontramos ao longo do trajeto, inclusive os proprietários dos estabelecimentos. No geral, muitos moradores se queixaram da ausência de mais estabelecimentos comerciais que pudessem oferecer os bens e os serviços que a população residente no conjunto habitacional necessita. Nas entrevistas com os dez cidadãos selecionados, identificamos o mesmo posicionamento. Cecília é enfática ao analisar o oferecimento de bens e serviços e afirma:

Na minha concepção, aqui não tem nada do que eu necessito... tem os barzinhos que vendem alguma coisa, não é?, mas não é aquilo que você procura... e os valores são muito pesados. Aqui é bem precário nesse

sentido. Precisa de quase tudo. Quando saiu esse planejamento aqui, foi falado que teria licitação para mercado, loja, mas a gente não vê isso. Estamos aqui há dois anos e a gente não vê isso. Tudo que estava no planejamento e eles passavam para a gente nas reuniões, nada está sendo cumprido. Dois anos já era para ter um mercadinho mais ou menos, não é?

Com base em Trevisan (s.d) e Portal G1 (2016), 24 lotes foram reservados para a implementação de estabelecimentos comerciais e de serviços, os quais estão inseridos na Avenida Principal. Contudo, embora a Prefeitura Municipal tenha aberto o processo de licitação em agosto de 2016, até o momento, os lotes comerciais ainda não foram ocupados e não obtivemos informações com relação aos possíveis interessados em adquirir os terrenos. Sobre este processo de licitação, apresentamos as informações provenientes do Portal G1 (2016):

A Prefeitura de Presidente Prudente anunciou nesta quinta-feira (11) a abertura de um processo de licitação, na modalidade de concorrência pública, para a comercialização de terrenos destinados à implantação de mercearias, panificadoras, farmácias, açougues, quitandas e lotéricas, entre outras atividades comerciais, no Conjunto Habitacional João Domingos Netto, na zona norte da cidade. Inaugurado em setembro do ano passado, o bairro conta com 2.343 casas, onde vivem 12 mil pessoas.

As regras da concorrência pública para a venda dos lotes estão detalhadas no edital de licitação 06/2016, que, entre outros pontos, determina que a cessão de posse dos espaços públicos será exclusivamente à instalação de empresas destinadas a atividades comerciais. **São oferecidos 24 lotes, localizados na Avenida Principal, com área entre 160 m² e 304 m². O valor mínimo varia entre R\$ 70 mil e R\$ 154 mil.**

Segundo o secretário municipal de Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Habitação, Laércio Alcântara, o cessionário que vencer a licitação deverá efetuar pedido de aprovação do projeto de construção do imóvel comercial junto à pasta, no prazo máximo de 30 dias. No prazo máximo de 60 dias após a aprovação do projeto, deverá dar início à execução da obra. Além disso, o estabelecimento deverá estar em funcionamento no prazo máximo de 180 dias após a aprovação do projeto de construção pelo município, sob pena de revogação da cessão (*grifo nosso*).

Durante as entrevistas informais, conversamos com uma moradora, a qual possui uma pequena mercearia instalada em sua residência, e a mesma informou que, de fato, há 24 lotes comerciais, inclusive um ao lado de sua residência, sendo que nenhum ainda foi ocupado. Segundo ela, apenas um lote comercial foi vendido, no entanto, a construção do estabelecimento ainda não foi iniciada. Importante salientar, ainda, que esta moradora

relatou um total descaso do Poder Público Municipal para com estes lotes comerciais. Destacou, ainda, os preços deles, os quais, segundo ela, são extremamente abusivos. A moradora informou que há lotes comerciais sendo vendidos a preços superiores a 70 mil reais, informação esta confirmada com base no trecho da reportagem supracitada. Segundo ela, os preços deveriam ser menores para facilitar o interesse de comerciantes. Outra possibilidade levantada pela moradora seria comercializar os lotes comerciais a preços ínfimos com os próprios moradores do bairro ou até mesmo doar os lotes comerciais para aqueles que possuem interesse em implementar empreendimentos comerciais e de serviços.

Capítulo 4: As vozes dos silenciados: avaliações e anseios dos cidadãos



"Espectros de um deslizamento", de Luís Rosa (2015); Foto: Rafael Rosa (2017).

4.1. O roteiro das entrevistas e o perfil dos entrevistados

*"As pesquisas sociológica e filosófica sabem, há tempos, que os(as) pobres, exatamente por serem pobres, têm dificuldade de ter voz, isto é, de formular, organizar e, sobretudo, expressar suas necessidades, transformando-as em demandas por justiça. A pobreza os(as) joga, sem piedade, no mundo dos(as) "incapacitados(as)", uma vez que não lhes foi dado o direito de se capacitarem para exercer a própria voz. Esse fato, per se, constitui a expropriação de sua humanidade. Sem o exercício da voz, não é possível interferir na marcha do mundo. Instala-se, assim, um círculo de fogo que não se pode atravessar, imperando, então, a surdez e o silêncio no âmbito do Estado e das instituições públicas" - Walquiria Leão Rego e Alessandro Pinzani.*³⁸

O roteiro elaborado para a realização das entrevistas com os cidadãos residentes no João Domingos Netto está estruturado em sete seções³⁹: 1) Perfil dos entrevistados; 2) Dados gerais sobre o consumo de bens; 3) Dados gerais sobre o consumo de serviços; 4) Informações referentes aos deslocamentos visando ao consumo de bens e serviços; 5) Informações referentes aos deslocamentos utilizando o transporte público coletivo para consumir bens e serviços; 6) Questões referentes à visão dos entrevistados acerca das dificuldades que podem existir; 7) Comparações entre o consumo atual e antigo de bens e serviços. Ao todo, 39 questões foram formuladas. Partindo do princípio de que adotamos a entrevista semi-estruturada como procedimento metodológico, em alguns casos, mais questões foram realizadas de acordo com o andamento das entrevistas.

O objetivo deste tópico é apresentar os resultados obtidos em cada uma das seções do roteiro elaborado, assim como destacar as questões e diálogos mais relevantes que não estavam previamente previstos, mas que são significativos para se compreender o tema em tela.

Selecionamos dez cidadãos para a realização das entrevistas, conforme dados presentes no Quadro 2. Ressaltamos que a quantidade de entrevistas realizadas foi suficiente para o entendimento dos principais problemas referentes à mobilidade e à acessibilidade urbanas dos moradores deste conjunto habitacional, assim como as

³⁸ Obtido em: <<http://catalogo.egpbf.mec.gov.br/modulos/mod-1/capitulo1-2.html>> . Acesso em: 16 out. 2017.

³⁹ As seções quatro, cinco e seis serão analisadas conjuntamente.

características de consumo dos mesmos, visto que com base na análise das entrevistas realizadas, há um padrão entre as respostas, as quais começaram, grosso modo, a se repetir. Com relação aos entrevistados Paulo e Roberta, ambos de 16 anos, informamos que os respectivos pais haviam aceitado conceder as entrevistas, mas, após a recepção em suas residências, sentiram-se envergonhados e disseram que os filhos responderiam melhor às questões. De todo modo, os filhos, embora novos, souberam responder às perguntas e forneceram informações relevantes, as quais foram significativas para a presente pesquisa.

Quadro 2: Perfil dos entrevistados.

Pseudônimo	Idade	Gênero	Estado Civil	Escolaridade	Profissão
Maria	51 anos	Feminino	Divorciada	Ensino Fundamental completo	Do lar
Eduardo	40 anos	Masculino	Casado	Ensino Fundamental incompleto	Pintor
Cecília	53 anos	Feminino	União estável	Ensino Fundamental incompleto	Do lar
Isabela	21 anos	Feminino	Solteira	Ensino Médio completo	Do lar
Paulo	16 anos	Masculino	Solteiro	Cursando o Ensino Médio	Estudante
Oswaldo	79 anos	Masculino	Viúvo	Ensino Fundamental completo	Funcionário público aposentado
Aparecida	50 anos	Feminino	Casada	Ensino Fundamental incompleto	Do lar
Roberta	16 anos	Feminino	Solteira	Cursando o Ensino Médio	Estudante
Marcelo	48 anos	Masculino	Casado	Ensino Fundamental completo	Auxiliar Geral
Viviane	42 anos	Feminino	Solteira	Ensino Fundamental incompleto	Do lar

Fonte: Entrevistas (2017); **Org.:** Alexandre Antonio Abate (2017).

4.2. O consumo de bens dos entrevistados

"[...] nos ambientes urbanos complexos, as pessoas vão estabelecer estratégias de consumo que dependerão de várias condições, incluindo selecionar as formas de transporte e definir a maneira como os veículos, as vias e as calçadas serão utilizadas. Consequentemente, o padrão final do consumo e do transporte apresentará grandes diferenças entre as pessoas, classes e grupos sociais" - Eduardo A. Vasconcellos (2000).

Com relação aos principais bens que os moradores consomem ao longo de uma semana, todos mencionaram os produtos alimentícios. Embora haja estabelecimentos comerciais que ofereçam estes produtos, todos os entrevistados explicaram que é necessário se deslocar para ter acesso a eles, pois o João Domingos Netto não é capaz de suprir todas as necessidades da população. Neste quesito, apresentamos a resposta do entrevistado Osvaldo, o qual explicou: "Bom, se é roupa, preciso *ir na cidade*... se é uma farmácia, também preciso *ir na cidade*". O entrevistado Marcelo também se referiu às demais áreas de Presidente Prudente, sobretudo o centro principal, como *cidade*. Em um primeiro momento, podemos compreender estas falas como pertencentes àqueles que não se sentem integrados à cidade. Avaliaremos se esta hipótese é verdadeira ou se podemos considerar esta expressão apenas como um vício de linguagem quando realizarmos a análise da seção seis, na qual abordamos uma questão referente à avaliação dos sujeitos sobre estarem integrados à cidade ou dela isolados.

O centro principal de Presidente Prudente é a área da cidade na qual o conjunto de moradores entrevistados mais realizam o consumo de bens. Todavia, alguns moradores citaram que, eventualmente, compram nos supermercados Carrefour e Walmart, situados em outra porção da cidade. Alguns entrevistados explicaram que optam por realizar o consumo no centro principal pois ele oferece produtos com menores preços. Outros entrevistados explicaram, também, que o centro principal é a área prioritária para o consumo devido ao itinerário do transporte público coletivo, que possui como ponto final o centro da cidade (ponto de ônibus ao lado da Catedral de São Sebastião). Sobre este argumento, Viviane explica:

É o modo mais fácil de usar o transporte urbano. A gente compra em outras áreas, sim, mas quando a gente usa o carro particular, porque o ônibus não nos dá acesso. É uma linha... um itinerário que ele faz... e acabou. A gente não tem muita opção de escolha no transporte.

Entre os estabelecimentos citados pelos entrevistados, destacaram-se, por ordem de número de indicações: Supermercados Muffato, Estrela, Nagai, Pastorinho, Walmart e Carrefour. Foram citados, também, a Drogasil e a Droga Raia, além das Lojas Americanas, Tânger e Torra Torra. Os estabelecimentos grifados são os que se localizam no centro ou na área pericentral.

Nenhum morador realiza compras em outras cidades ou por intermédio da internet. O telefone é utilizado para a compra de pizzas, lanches, gás de cozinha, dentre outros. Sobre os pedidos por telefone, a entrevistada Viviane citou que se sente discriminada pelos responsáveis de vários estabelecimentos comerciais. Ela relatou um caso no qual solicitou, por telefone, um lanche e o estabelecimento se recusou a entregar:

Ah, assim, eu sinto que o povo discrimina... discriminação. Porque... Onde você mora? No João Domingos? hum... já olha meio assim. Tem lanche que a gente pede, eles não entregam. Um dia mandei um texto [pela rede social *Facebook*] para o cara... falei assim que a gente é humano. Se a gente está pedindo, a gente tem como pagar... a gente não vai roubar. Falei um monte para o rapaz.

Segundo Viviane, os proprietários de muitos estabelecimentos alegam que não podem entregar os produtos solicitados devido à distância, mas ela explicou que, na verdade, a distância não pode ser utilizada como argumento, pois vários estabelecimentos cobram taxa de entrega proporcional à área de residência do cliente.

4.3. O consumo de serviços dos entrevistados

"A reprodução requer atividades de consumo que podem ser biológicas - comer, beber, vestir, abrigar-se, curar-se -, intelectuais - como educar-se e participar de atividades políticas - e culturais e sociais, na forma de lazer, prática de esportes, recreação e contato social. O conjunto dessas atividades, bem como sua natureza específica, variam no tempo e no espaço e, também, de acordo com características sociais, culturais, religiosas, étnicas e econômicas" - Eduardo A. Vasconcellos (2000).

Durante a realização das entrevistas, explicamos o que significa consumir bens e serviços. No que se refere ao consumo de bens, conforme tópico anterior, houve um amplo entendimento dos moradores, os quais souberam fornecer as informações solicitadas. Não obstante, sentimos uma grande dificuldade dos entrevistados no momento de informarem quais os serviços que mais são consumidos e quais os estabelecimentos nos quais este consumo é realizado. Por exemplo, alguns moradores informaram que não consomem serviços, mas na questão referente aos momentos de lazer, citaram que frequentam bares e lanchonetes.

Dentre os principais serviços destacados pelos moradores, temos: médico; cabeleireiro; dentista; lanchonetes e pizzarias. Os moradores informaram que, assim como o oferecimento de bens, o João Domingos Netto não oferece todos os serviços que a população necessita, o que os leva a se deslocarem pela cidade. Quanto às áreas nas quais o consumo de serviços é realizado, os entrevistados informaram que preferem o centro principal devido à facilidade de acesso, mas em alguns casos, como em momentos de lazer e quando é necessário consultar médicos específicos, é necessário se deslocar para outras áreas nas quais há o oferecimento dos serviços almejados.

Concernente aos momentos de lazer, vários entrevistados ressaltaram que consomem serviços para esta finalidade, sendo o *Prudenshopping*, os estabelecimentos próximos ao Parque do Povo e os estabelecimentos no centro principal as áreas/estabelecimentos mais citados pelos moradores. Destacamos que, embora os entrevistados tenham enfatizado, conforme abordaremos nos tópicos posteriores, a dificuldade de acesso para as demais áreas da cidade, a maioria dos entrevistados consome serviços, em momentos de lazer, em áreas para além do centro principal.

4.4. Modais de deslocamento, transporte público coletivo e dificuldades quanto à mobilidade e à acessibilidade urbanas

"Público, coletivo ou de massa são os modos utilizados por muitas pessoas simultaneamente [...], sendo que o veículo pertence a uma empresa ou outra pessoa. Não existe flexibilidade de uso, pois os itinerários e horários são fixos, e as viagens não são de porta a porta, havendo necessidade de completá-las com percursos a pé ou utilizando outros modos. Os modos mais comuns de transporte público urbano são: ônibus, metrô, pré-metrô, bonde e trem suburbano" - Antonio Clóvis "Coca" Pinto Ferraz e Isaac Guillermo Espinosa Torres (2004).

Em Presidente Prudente, há duas empresas que atuam no âmbito do transporte público coletivo: Company Tur Transporte e Turismo LTDA (*Pruden Express*) e TCPP Transporte Coletivo Presidente Prudente LTDA (Fotos 13 e 14, respectivamente). De acordo com José Ricardo Góis, Coordenador do Centro de Gerenciamento Operacional (CGO) das duas empresas, elas se instalaram em setembro de 1993, após a extinção das atividades da empresa Transporte Coletivo Brasília LTDA. A licitação ocorreu em agosto de 1993 e o contrato vigorou até julho de 2017, sendo que em junho deste mesmo ano, o Poder Público Municipal publicou o edital de licitação, visando ao estabelecimento de um contrato de dez anos com uma ou mais empresas. De acordo com o Portal G1 (2017a), três empresas se candidataram: Company Tur Transporte e Turismo LTDA (*Pruden Express*), de Presidente Prudente; Transporte Coletivo Passense, de Passos - MG; Consórcio Terus, formado por 57 empresas, cuja sede está em São Bernardo do Campo - SP.

Foto 13: Veículo da Company Tur Transporte e Turismo LTDA (*Pruden Express*).



Foto: Silvio Cesar Cardoso (2012).⁴⁰

Foto 14: Veículo da TCPP Transporte Coletivo Presidente Prudente LTDA.



Foto: Beatriz Fernandes (2013).⁴¹

Após a avaliação dos documentos apresentados pelas concorrentes, a Comissão Permanente de Licitações da Prefeitura Municipal constatou irregularidades e decidiu inabilitar todos os participantes da concorrência pública, visto que alguns documentos estavam em desacordo com o edital, o qual foi formulado com base nas diretrizes do

⁴⁰ Disponível em: < <http://onibusbrasil.com/silviocesar/1473900/>>. Acesso em: 31 ago. 2017.

⁴¹ Disponível em: < <http://onibusbrasil.com/beatrizfernandespp/1809580/>>. Acesso em: 31 ago. 2017.

Tribunal de Contas do Estado de São Paulo. Após a análise dos recursos das três empresas, conforme informou o Portal G1 (2017b), as empresas Company-Tour Transporte e Turismo (*Pruden Express*) e Transporte Coletivo Passense tiveram os recursos aceitos e continuaram, pois, na disputa; o recurso referente ao Consórcio Terus foi negado. As duas empresas que atuam em Presidente Prudente, desde 1993, permanecerão prestando os serviços até que a empresa vencedora da licitação inicie a prestação dos serviços em 2018. Destacamos ainda, conforme reportagem do Portal G1 (2017a), que:

De acordo com as informações divulgadas pelo Poder Executivo, o critério para a escolha da empresa vencedora será o menor valor da tarifa cobrada dos usuários dos ônibus. Foi estabelecido um teto de R\$ 3,70. Atualmente, a passagem custa R\$ 3,60. Além disso, o edital ainda prevê o pagamento, em 36 meses, de uma outorga de R\$ 3 milhões. A Prefeitura também estabeleceu a utilização de novos modelos de ônibus na cidade e a previsão é de que os veículos comecem a atender aos passageiros entre janeiro e fevereiro de 2018 (*grifo nosso*).

Consoante o Portal G1 (2017c), a Prefeitura Municipal realizou, em 19 de setembro de 2017, a abertura pública dos envelopes com as propostas das duas empresas que permaneceram na disputa. A Empresa "Transporte Coletivo Passense" apresentou a proposta de tarifa de R\$ 3,67, ao passo que a "Pruden Express" apresentou a menor tarifa, R\$ 3,50, vencendo, pois, a licitação. "Desde 1993, a Pruden Express divide a operação do sistema de ônibus na cidade com a Transporte Coletivo Presidente Prudente, a TCPP. Agora, como ganhou sozinha a licitação, a Pruden Express vai passar a ser a única responsável pelo sistema" (PORTAL G1, 2017c). Destacamos, a seguir, as informações fornecidas por Claudinei Castanha, responsável pela empresa vencedora da licitação:

Em primeiro lugar, a empresa sempre apostou no potencial da cidade, já está há muitos anos e pretendia continuar. Então, ela fez uma proposta no sentido de buscar um valor que seja justo e que remunere condignamente todos os seus custos. Esses R\$ 3,50, como o próprio edital coloca, são valores referentes a dezembro de 2016. Com o advento da nova lei de mobilidade nacional, essa tarifa de remuneração tem de ter um reajuste anual. Portanto, de acordo com a própria fórmula que está descrita no edital, em dezembro próximo já deveria haver um reajuste em cima desse valor de R\$ 3,50 (PORTAL G1, 2017c).

Claudinei Castanha também aborda outros elementos referentes à reestruturação da frota da empresa, conforme exigências do edital:

Nós estamos cumprindo todos os requisitos que o edital está pedindo. Inicialmente, uma frota mais nova. Portanto, a idade média de seis anos, mas eles estão pedindo, por exemplo, 12 veículos zeros, sendo seis padrões com piso baixo. São ônibus de maior qualidade, de maior capacidade. Além disso, todos os veículos agora, além do sistema da bilhetagem, vão ter um sistema de GPS para controle da Prefeitura de todas as frequências, também um sistema de câmera de monitoria interna para evitar qualquer tipo de problema que ocorra e Wi-Fi gratuito. A partir do início da operação, todos esses benefícios vão estar à disposição da população.

Inicialmente, nós vamos cumprir o que o edital exigiu, que hoje são 103 veículos no total para operar na cidade. O próprio edital aponta para a necessidade da implantação do estudo de melhoria que foi feito ao longo de 2015 e 2016. Esse estudo pode ser implantado paulatinamente à medida da necessidade da própria Prefeitura. Vou deixar bem claro, nós somos o concessionário da Prefeitura. O poder concedente é a Prefeitura. Quem vai determinar o nível de serviço, toda a fiscalização, cumprimento de todos os itens contratuais é a Prefeitura. Nós vamos cumprir religiosamente tudo aquilo que colocamos na nossa proposta (PORTAL G1, 2017c).

A maioria dos entrevistados utiliza o transporte público coletivo para o deslocamento intraurbano visando ao consumo de bens e serviços. Alguns ressaltaram também que, eventualmente, utilizam o automóvel para esta finalidade. No que se refere à frequência média de utilização do ônibus, um grupo de entrevistados ressaltou que se desloca semanalmente, até mais de uma vez na semana, para comprar o que necessita; os demais entrevistados explicaram que se deslocam com o ônibus para este objetivo, no máximo, duas vezes ao mês.

Concernente ao tempo de deslocamento do João Domingos Netto até o centro principal da cidade, área na qual os entrevistados mais consomem bens e serviços, os cidadãos explicaram que o percurso é realizado em, aproximadamente, 30 minutos. Sobre os pontos de ônibus, a maioria dos entrevistados explicou que a distância das residências é adequada, sendo que alguns moradores explicaram que a maioria dos pontos de ônibus se localiza nas proximidades da Avenida Principal. Assim, eles consideram que os pontos de ônibus deveriam estar melhor distribuídos pelo bairro. Importante destacar também que os moradores elogiaram a pontualidade dos ônibus.

A empresa responsável pelo oferecimento do transporte público para os moradores do João Domingos Netto é a TCPP Transporte Coletivo Presidente Prudente LTDA. As Figuras 4, 5 e 6 apresentam os horários para a linha 26 (João Domingos Netto - Centro) para três períodos distintos: segunda a sexta-feira; sábados; domingos. As Figuras 7, 8 e 9 fornecem os horários para o deslocamento do centro principal da cidade para o João Domingos Netto, também para os três períodos supracitados.

Figura 4: Horários de ônibus para a linha 26 (João Domingos Netto - Centro) de segunda a sexta-feira.

Domingo	Seg à Sex	Sábado	
05:50	06:00	06:30	07:00
07:30	08:00	08:30	09:00
09:30	10:00	10:30	11:00
11:30	12:00	12:30	13:00
13:30	14:00	14:30	15:00
15:30	16:00	16:30	17:00
17:30	18:00	18:30	19:00
20:00	21:00	22:00	

Fonte: Portal "Hora do Busão". ⁴²

⁴² Horários disponíveis em: < <http://www.horadobusao.com.br/verHorarios.php?l=TkRrPQ==&emp=TCPP>>. Acesso em: 31 ago. 2017.

Figura 5: Horários de ônibus para a linha 26 (João Domingos Netto - Centro) aos sábados. ⁴³

Domingo	Seg à Sex	Sábado
05:50	06:00	06:30
		07:00
07:30	08:00	08:30
		09:00
09:30	10:00	10:30
		11:00
11:30	12:00	12:30
		13:00
13:30	14:00	14:30
		15:00
15:30	16:00	16:30
		17:00
17:30	18:00	18:30
		19:10
20:00	21:00	22:00

Fonte: Portal "Hora do Busão".

Figura 6: Horários de ônibus para a linha 26 (João Domingos Netto - Centro) aos domingos. ⁴⁴

Domingo	Seg à Sex	Sábado
06:00	07:00	08:00
		09:00
10:00	11:00	12:00
		13:00
14:00	15:00	16:00
		17:00
18:00	19:10	20:00
		21:00
22:00		

Fonte: Portal "Hora do Busão".

⁴³ Às 19h10, o ônibus se origina do presídio.

⁴⁴ Idem.

Figura 7: Horários de ônibus para a linha 26 (Centro - João Domingos Netto) de segunda a sexta-feira.

Domingo	Seg à Sex		Sábado
06:30	07:00	07:30	08:00
08:30	09:00	09:30	10:00
10:30	11:00	11:30	12:00
12:30	13:00	13:30	14:00
14:30	15:00	15:30	16:00
16:30	17:00	17:30	18:00
18:30	19:00	19:30	20:30
21:30	22:30		

Fonte: Portal "Hora do Busão".

Figura 8: Horários de ônibus para a linha 26 (Centro - João Domingos Netto) aos sábados.⁴⁵

Domingo	Seg à Sex		Sábado
06:30	07:00	07:30	08:00
08:30	09:00	09:30	10:00
10:30	11:00	11:30	12:00
12:30	13:00	13:30	14:00
14:30	15:00	15:30	16:00
16:30	17:00	17:30	18:00
18:20	19:00	19:30	20:30
21:30	22:30		

Fonte: Portal "Hora do Busão".

⁴⁵ Às 18h20, o ônibus se origina do Presídio.

Figura 9: Horários de ônibus para a linha 26 (Centro - João Domingos Netto) aos domingos.⁴⁶

Domingo	Seg à Sex	Sábado
06:30	07:30	08:30
	09:30	
10:30	11:30	12:30
	13:30	
14:30	15:30	16:30
	17:30	
18:20	19:30	20:30
	21:30	
22:30		

Fonte: Portal "Hora do Busão".

Conforme observado, o atendimento, por meio de transporte público coletivo, para a nossa área de estudo, ocorre, basicamente, a cada 30 minutos de segunda a sexta-feira e aos sábados, sendo que, aos domingos, o atendimento ocorre a cada uma hora. Segundo José Ricardo Góis, nos horários de pico, são disponibilizados veículos a cada cinco minutos, às vezes, dois veículos juntos para não prejudicar os usuários. Todavia, esta informação não foi confirmada pelos entrevistados. Em um primeiro momento, eles declararam que a periodicidade dos ônibus é insuficiente para atender às necessidades da população, inclusive para os deslocamentos necessários ao consumo, conforme trechos das entrevistas a seguir, nos quais os entrevistados destacam a importância de haver atendimentos em mais horários:

Maria: Sim, deveria ter atendimento em mais horários, pois os ônibus estão sempre lotados;

Eduardo: Sim, pois os horários estabelecidos não suprem a necessidade. A não ser no período da manhã e à tarde que tem mais ônibus, mas mesmo assim não supre. Os ônibus estão sempre lotados;

Cecília: Sim, principalmente no final de semana. Estava conversando com uma senhora e ela disse que, no domingo, ela perde o horário de serviço. Acho que deveria ser o mesmo horário de segunda a segunda;

Aparecida: Sim, em mais horários... às vezes a gente precisa, na urgência, e não tem.

⁴⁶ Às 18h20, o ônibus se origina do Presídio.

Além dos horários citados anteriormente, nos quais o João Domingos Netto é atendido pelo transporte público coletivo, com ponto final do trajeto ao lado da Catedral de São Sebastião, os entrevistados ressaltaram que, duas vezes ao dia, há um veículo que se destina para as proximidades do Hospital Regional (HR), sendo um veículo pela manhã e outro ao meio dia. Todavia, os entrevistados também consideram que deveria haver atendimentos em mais horários para este trajeto. Viviane é uma das entrevistadas que se sente extremamente prejudicada por não haver atendimentos em mais horários, visto que sua mãe, frequentemente, precisa se deslocar para o Hospital Regional devido a problemas de saúde: "[...] não tem exame só de manhã e meio dia. Se a gente ficar doente aqui, como que a gente vai para o HR?".

Concernente à quantidade de ônibus disponibilizada em cada horário previamente estabelecido, os entrevistados também consideram que é insuficiente para atender à demanda. De uma forma geral, os entrevistados atrelaram, em muitos casos, as análises referentes aos deslocamentos para o consumo de bens e serviços com os demais deslocamentos cotidianos, o que enriqueceu a compreensão acerca dos problemas vivenciados, diariamente, por esta parcela da população. A seguir, destacamos alguns relatos de alguns dos entrevistados:

Maria: Não é suficiente. Os ônibus estão sempre lotados. Nos horários de pico, há mais ônibus (dois ou três), mas mesmo assim, eles estão sempre lotados;

Cecília: Deveria ter mais ônibus, principalmente nos horários de pico. Os ônibus estão sempre lotados;

Isabela: Não é suficiente... principalmente nos horários de pico. É muita gente, principalmente no horário das crianças (estudantes);

Osvaldo: O ônibus de Montalvão precisa entrar aqui... só entra à noite... à noite não interessa. A carga mesmo de gente é de manhã, não é? Precisa de mais linhas no dia todo...;

Roberta: Ah, tem horários de pico que não é suficiente... é uma lotação...;

Viviane: Não, é pouco. Minha filha sofre para pegar ônibus. Vai tudo lotado. Ela estuda e ela pega o que vai para o HR, então vai lotado. No começo do ano, ela ficou mais de duas semanas sem ir para escola porque ele já vinha lotado dos outros pontos e não cabia mais ninguém, então ele passava direto.

Nesta seção do roteiro de entrevistas, solicitamos, também, que os entrevistados, considerando as suas necessidades de consumo, avaliassem se a linha única, com destino ao centro principal da cidade, é suficiente. Embora alguns entrevistados tenham considerado, em um primeiro momento, que esta linha única é ideal, pois o centro principal oferece todos os bens e serviços que necessitam, após pensarem novamente sobre a questão, ressaltaram que gostariam de ter a oportunidade de comprar em outras áreas da cidade, como nos hipermercados Walmart, Carrefour, Muffato e nos estabelecimentos do *Prudenshopping*, que se localiza no mesmo setor da cidade que os hipermercados citados. No geral, os entrevistados consideram que esta linha única é insuficiente para atender às necessidades de consumo, visto que os obriga a comprarem no centro principal da cidade. Muitos entrevistados explicaram que, financeiramente, é inviável se deslocar, considerando as atuais linhas do transporte público coletivo, para uma área que não seja o centro principal visando à realização de compras. Seria necessário, conforme eles explicaram, utilizar quatro ônibus, considerando ida e volta, para terem acesso ao *Prudenshopping* e aos supermercados localizados nesta área da cidade. Desta forma, os entrevistados explicaram, a partir de suas opiniões e necessidades, quais trajetos favoreceriam a prática do consumo:

Maria: [...] Deveria haver linhas diretas para a rodoviária e para o *Prudenshopping*;

Eduardo: Saindo daqui para a rodoviária, *Prudenshopping*, HR... para os quatro cantos da cidade. Aliviaria a quantidade de pessoas nos ônibus... no preço, é difícil para quem não tem o cartão integração. Quem não tem, paga duas ou três passagens por dia;

Cecília: Esse trajeto é bom, mas deveria ter outros... Manuel Goulart, Marcondes... deslocamento para as vicinais;

Paulo: [...] Se tivesse para o *Prudenshopping*, seria bom;

Roberta: Ah, passar pela Toledo, no Terminal, na Rodoviária... fazer outros trajetos... passar pelos hospitais... ir até o Carrefour, *Prudenshopping*;

Viviane: Um que passasse perto de mercado... esses mercados grandes, igual Carrefour. Seria bom ir para a rodoviária também. Se tivesse uma linha que fosse perto dos mercados grandes, você ia fazer compra lá, não é? E não apenas no Estrela do centro.

A atual tarifa cobrada em Presidente Prudente para a utilização de ônibus é R\$ 3,60. Questionamos, também, se na avaliação dos entrevistados, esta tarifa é adequada. Eles consideram que a tarifa é inadequada e as empresas e o Poder Público Municipal deveriam estabelecer um preço compatível com a renda da maioria dos usuários:

Maria: Não é adequada. Ela é muito cara, principalmente para quem recebe um salário mínimo;

Cecília: Eu acho que, comparando com cidades maiores, onde você faz um percurso bem maior, e você paga a mesma coisa, ou um pouco mais, eu acho que aqui é muito caro... muito caro pelo caminho que você faz. Pela qualidade de serviços das empresas, é muito caro também;

Isabela: Não é... tem muita gente. Se tivesse mais ônibus e eles fossem conservados... mas tem cada ônibus que só por Deus;

Paulo: É muito caro por pouco serviço pela parte deles;

Osvaldo: Acho que está um pouquinho pesada para quem trabalha...

Aparecida: Caro está um pouco... Por isso vou uma vez no mês só [fazer compras no centro principal];

Roberta: Por ser tão ruim o serviço, é caro... se fosse melhor, valeria;

Viviane: Não, é muito cara... ninguém gosta dessa tarifa.

Os entrevistados residentes no João Domingos Netto foram incentivados a pensar se há dificuldades para que eles possam se deslocar por Presidente Prudente em ocasiões nas quais buscam realizar o consumo. Segundo eles, as dificuldades existem e os elementos propostos para reflexão durante as entrevistas foram utilizados para justificar este posicionamento: tarifa inadequada, quantidade insuficiente de ônibus, periodicidade insuficiente do transporte público coletivo, baixa qualidade dos ônibus e da prestação dos serviços de uma forma geral, a grande quantidade de usuários em cada ônibus e a linha única, com destino ao centro principal da cidade.

Além destas dificuldades, os entrevistados mencionaram que há setores da cidade que gostariam de frequentar, mas não o fazem porque o acesso é difícil. As seguintes áreas de Presidente Prudente foram citadas: 1) Cidade da Criança; 2) *Prudenshopping*; 3) Balneário da Amizade; 4) Parque do Povo. Dentre as justificativas apresentadas, enfatizamos a resposta da entrevistada Viviane: "Sim, queria ir no Balneário da Amizade... para eu ir para lá, eu tenho que pegar quatro ônibus... com esse valor de passagem, não tem como. Parque do Povo também... *Shopping* também... tudo eu tenho que pegar quatro ônibus, então não tem como".

Requisitamos a avaliação dos entrevistados sobre a área da cidade na qual o conjunto habitacional foi implementando, questionando se, a partir das necessidades de deslocamento para o consumo, o bairro foi implementado em uma área adequada. Questionamos, também, a partir desta avaliação, se os entrevistados se sentem

prejudicados por algum motivo. Neste tópico da entrevista, as respostas variaram muito, conforme exemplos mencionados a seguir:

Maria: Sim, acredito que a área é adequada. Não me sinto prejudicada. Não posso reclamar do João Domingos. Aqui tenho a minha casa. Antes, eu precisava pagar aluguel, e era muito caro;

Eduardo: Sim, foi em uma área inadequada. Foi mal planejado. Não me sinto prejudicado por morar aqui... a não ser pelo transporte;

Cecília: Eu acho que aqui é um lugar bom, muito bom, mas é difícil comprar as coisas. Sempre tem que ir no centro para comprar as coisas. Sim, me acho prejudicada, com certeza;

Isabela: Um pouquinho longe, não é? Mas assim, se consertasse o ônibus, fosse colocando as outras coisas aqui, acho que não teria nenhum problema. Mas acho que está tudo no começo aqui também, não é? Me sinto prejudicada, pois não tem nada, então acaba prejudicando;

Paulo: Não... muito longe. Me sinto prejudicado;

Osvaldo: Foi, não é? Olha o Ana Jacinta⁴⁷... também é longe;

Aparecida: Eu acho que sim, porque todos os lugares, Ana Jacinta, foi longe também, não é? Mas assim... se fosse próximo do centro, ficaria mais fácil... não precisaria de ônibus. Não me sinto prejudicada... já acostumei, não é? A gente tem que valorizar onde mora... igual os outros lugares que cresceram, aqui vai crescer também;

Roberta: Não é tão longe... tem lugares que é bem mais. Não me sinto prejudicada, pois morava no Montalvão e é mais longe. Mas assim, comparando com a cidade mesmo, é bem longe;

Marcelo: Olha, eu acho que ele até foi, só que não fizeram planejamento para o comércio. Eles não fizeram uma parte para comércio... então o pessoal faz da casa, o comércio. Me sinto prejudicado pelo transporte público e pelo comércio, porque é complicado mexer com comércio aqui;

Viviane: Acho que sim... eu penso assim, onde há ônibus, não é longe. Só que eles fizeram o João Domingos sem estrutura, sem planejamento do transporte, de uma farmácia, de um posto de saúde maior, porque o que nós temos é muito pouco e longe... porque é lá no fim. Para ir no posto de saúde aqui, precisa pegar ônibus. Se tivesse as coisas aqui que a gente precisa, seria ótimo. Não me sinto prejudicada.

Analisando as respostas dos entrevistados, alguns reconhecem que a área da cidade na qual o bairro foi implementado é inadequada e mencionam que se sentem prejudicados pela ineficiência do transporte público coletivo e pela ausência de estabelecimentos comerciais e de serviços necessários para o atendimento das necessidades da população. Contudo, é interessante notar dois argumentos principais utilizados para justificar que a área é adequada e, portanto, não há prejuízos por viver no João Domingos Netto: 1) Alguns

⁴⁷ Os entrevistados referem-se ao Conjunto Habitacional Ana Jacinta, localizado no setor sudoeste da cidade, implantado no início dos anos de 1990, o maior da cidade, antes da construção do João Domingos Netto.

entrevistados demonstraram um conformismo com os problemas, cotidianamente, enfrentados pela população deste bairro, citando que outros conjuntos habitacionais, como o Ana Jacinta, também foi implementado em uma área distante do centro principal da cidade; 2) No momento das entrevistas, identificamos que os moradores não se sentiram com o direito de reclamar dos problemas existentes no João Domingo Netto, embora reconheçam que eles existem, haja vista que se sentem privilegiados por terem conseguido a tão sonhada casa própria, o que, financeiramente, representa um aspecto extremamente positivo, pois as parcelas pagas pelas residências são extremamente inferiores aos aluguéis que eram pagos em tempos remotos⁴⁸. No momento de responder a esta questão, por exemplo, a entrevistada Maria mostrou, com entusiasmo, os ambientes internos e externos da sua residência. Ela explicou que nunca pensou que poderia realizar o sonho de sua vida de conquistar a sua casa própria e que, apesar de todas as dificuldades e problemas que, de fato, o bairro apresenta, ela acredita que melhorias serão implementadas.

Em julho de 2017, houve uma reunião, coordenada pela Prefeitura Municipal, na qual também estavam presentes representantes da Trevisan - Assessoria e Consultoria Empresarial e Social. Segundo a entrevistada Aparecida, a reunião ocorreu para apresentar para os moradores do conjunto habitacional os projetos que estão sendo formulados. Um dos projetos que serão implementados, conforme destacou Aparecida, é a construção de uma academia ao ar livre. Contudo, ela destacou que uma das representantes da equipe técnica da Trevisan advertiu os moradores para que os mesmos não divulguem os problemas do João Domingos Netto⁴⁹. Segundo esta representante, os moradores precisam explicar que é muito bom viver no João Domingos Netto, ressaltando para os cidadãos que os problemas existem, mas serão sanados:

Aparecida: Então, ela falou que vai mudar... as coisas de fazer ginástica... e é para nós falarmos que o bairro é muito bom, lugar muito bom, que todo lugar no começo é assim... que no começo é difícil, mas que vai ser tudo mudado [...]. Então, eles falam isso... que vai melhorar. Igual, um pessoal aí que a gente não gosta de comentar... muitos já venderam, muitos já

⁴⁸ Alguns entrevistados mencionaram que as parcelas pagas, atualmente, são inferiores a cem reais mensais, sendo que os aluguéis pagos quando viviam em outras áreas da cidade ultrapassavam seiscentos reais, comprometendo a maior parte da renda familiar para a habitação.

⁴⁹ Faremos um paralelo entre esta atitude e o posicionamento do Poder Público Municipal no tópico destinado à abordagem da entrevista realizada com o Secretário Municipal de Assuntos Viários e de Cooperação em Segurança Pública.

alugaram... mas nós não vamos vender, pois a gente pagava aluguel muito caro. Para nós virmos para cá, nós perdemos nosso serviço... tanto meu marido, quanto eu. Eu trabalhava em casa de família, meu marido era segurança. Ele tinha as profissões dele... Agora ele trabalha aqui mesmo. Igual, vizinho vai fazer um muro, ele vai e faz. Então a gente vive assim.

Finalizando esta seção de análise, propusemos a seguinte questão para os entrevistados: "Você se considera integrado (a) à cidade ou se sente isolado (a)? Explique". Em um primeiro momento, principalmente pela utilização frequente da expressão "*deslocar até a cidade*", conforme apresentamos anteriormente, em paralelo com todos os problemas que foram apresentados pelos cidadãos, havíamos compreendido que os moradores se sentiriam isolados por viverem em uma área distante dos principais equipamentos urbanos. Embora alguns entrevistados tenham explicado que se sentem isolados, a maioria considerou que se sente integrada à cidade. Desta forma, a hipótese levantada sobre a utilização da expressão supracitada, pelos mecanismos de análise que possuímos, não se confirmou. A expressão pode ser considerada apenas como uma expressão corriqueira; um vício de linguagem. Entretanto, fica a hipótese para ser trabalhada em outra pesquisa de que há uma associação clara entre cidade e a área mais equipada com a oferta de bens e serviços, como contraponto às áreas periféricas em que a carência ou incompletude ou má qualidade desta oferta está presente. Apresentamos, a seguir, algumas respostas dos entrevistados para a questão mencionada:

Maria: Integrada à cidade. Vou aonde quero ir, mesmo sendo difícil para eu me deslocar;

Eduardo: Integrado, porque mesmo tendo essa dificuldade com o transporte público, eu consigo me locomover;

Cecília: Eu acho que mais isolada do que integrada, viu... eu acho bem isolada mesmo, por causa da distância e da dificuldade que a gente tem;

Isabela: Não, não acho que estou isolada... Só é longe, mas acho que é porque lá tem (no centro principal), mas aqui também vai ter (estabelecimentos comerciais). E aqui é nosso, não é? Já é outra coisa. Você sai do aluguel, uma coisa que você tava pagando... então é outra coisa. Eu moro com a minha mãe... a gente pagava 700 reais... hoje minha mãe paga 65, se não me engano;

Paulo: Ah, me sinto mais isolado, não é? Olha em volta, só mato...;

Osvaldo: Me sinto a mesma coisa do Jardim Paulista... Pois lá eu pegava o ônibus para ir na cidade;

Marcelo: Me sinto integrado, pois de carro, de ônibus, ou moto, você vai chegar lá (nas áreas para o consumo de bens e serviços).

Uma análise viável para o resultado obtido pode ser a mesma já apresentada: embora os problemas do João Domingos Netto sejam inúmeros, principalmente aqueles referentes à mobilidade e à acessibilidade urbanas, na concepção dos usuários, possuir uma casa própria supera todos os obstáculos e dificuldades.

4.5. Comparações entre o consumo atual e antigo de bens e serviços atreladas à (i)mobilidade e à (in)acessibilidade urbanas

"O grande desafio que deve ser abraçado pela mobilidade urbana é a inclusão de parcelas consideráveis da população na vida das cidades, promovendo a inclusão social à medida que proporciona acesso amplo e democrático ao espaço urbano" - Fábio Duarte, Karina Sánchez e Rafaela Libardi (2011).

Em relação ao último tópico do roteiro de entrevista, desejávamos estimular a reflexão dos entrevistados acerca das principais diferenças entre o consumo atual e antigo de bens e serviços, solicitando uma comparação com as práticas de consumo realizadas por eles quando residiam em outras áreas da cidade.

O Quadro 3 apresenta as áreas de Presidente Prudente nas quais os entrevistados residiam antes de viverem no João Domingos Netto, sendo que elas estão destacadas no Mapa 7, o qual também contém a delimitação do centro principal e do conjunto habitacional. A maioria dos entrevistados explicou que, em sua antiga área de residência, o oferecimento de bens e serviços era maior e os estabelecimentos comerciais e de serviços estavam localizados mais próximos de suas residências, o que propiciava que o deslocamento visando ao consumo fosse realizado a pé. De fato, considerando, especificamente, os entrevistados Viviane, Marcelo, Maria, Eduardo e Isabela, e observando o Mapa 7, identificamos que suas antigas áreas de residência se localizam nas proximidades do centro principal ou em bairros de ocupação consolidada situados no tecido urbano contínuo e, por isso, mais integrados ao conjunto da cidade, sendo, portanto, a aquisição de bens e a obtenção de serviços facilitadas, havendo, desta forma, maior mobilidade e

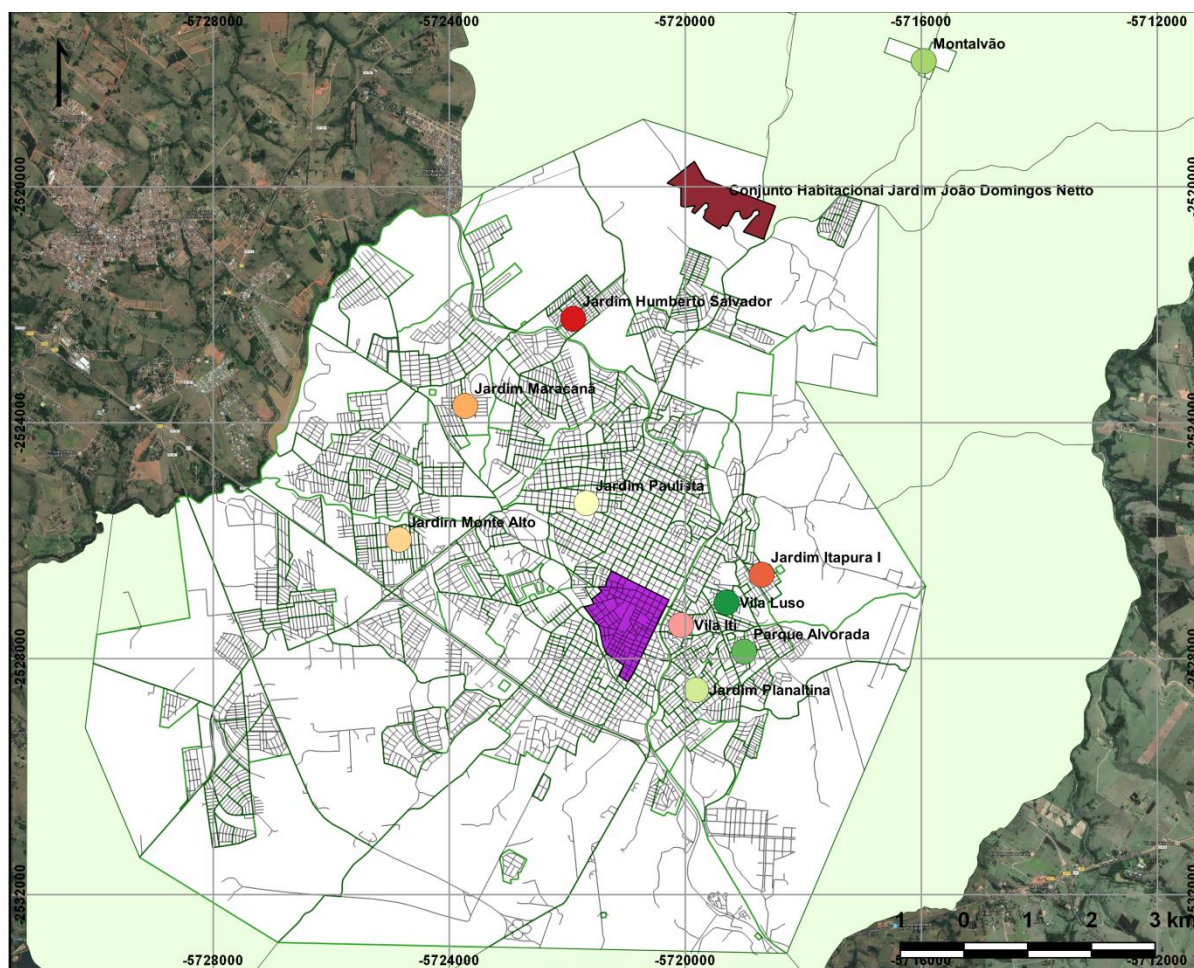
acessibilidade urbanas para estas finalidades. Considerando os outros moradores que não residiam próximos ao centro principal, é possível destacar, também, que a obtenção de bens e serviços era favorecida pela existência de estabelecimentos comerciais e de serviços espalhados pelo conjunto do espaço urbano, conforme os entrevistados explicaram. Além disso, as demais áreas da cidade, em comparação com o João Domingos Netto, são melhor atendidas pelo transporte público coletivo, havendo vários itinerários, mais veículos em circulação e uma periodicidade nos atendimentos que favorece a realização do consumo mesmo em áreas distantes, conforme enfatizaram os entrevistados.

Quadro 3: Antigas áreas de residência dos entrevistados em Presidente Prudente - SP.

Entrevistado (a)	Antiga área de residência em Presidente Prudente - SP
Maria	Vila Iti
Eduardo	Parque Alvorada
Cecília	Jardim Humberto Salvador
Isabela	Jardim Planaltina
Paulo	Jardim Monte Alto
Osvaldo	Jardim Paulista
Aparecida	Jardim Maracanã
Roberta	Montalvão
Marcelo	Vila Luso
Viviane	Jardim Itapura I

Fonte: Entrevistas (2017); **Org.:** Alexandre Antonio Abate (2017).

Mapa 7: Localização das antigas áreas de residência dos entrevistados em Presidente Prudente - SP.



LEGENDA

Antiga Localização de Residência dos Entrevistados

- Cecília - Jardim Humberto Salvador
- Viviane - Jardim Itapura I
- Aparecida - Jardim Maracanã
- Paulo - Jardim Monte Alto
- Osvaldo - Jardim Paulista
- Isabela - Jardim Planaltina
- Roberta - Montalvão

● Eduardo - Parque Alvorada

● Marcelo - Vila Luso

● Maria - Vila Iti

■ Conjunto Habitacional Jardim João Domingos Netto

— Malha Viária

■ Delimitação Centro Comercial

□ Setores censitários Urbanos

□ Setores censitários Rurais

Sistema de Referência: Universal Transator de Mercator
Sistema de Projeção: SIRGAS 2000 Zona 22 Sul
Fonte dos Dados: Trabalho de Campo (2017)
Orgnização: ABATE, A.A; CARDOSO, J.M. do N. (2017)

Fonte dos dados: Trabalho de Campo (2017); **Org.:** Alexandre Antonio Abate e João Marcos do Nascimento Cardoso (2017).

Apresentamos, a seguir, alguns trechos das entrevistas realizadas. Enfatizamos que a entrevistada Cecília, antes mesmo da última questão referente à mobilidade e à acessibilidade urbanas, já havia utilizado este segundo conceito em sua análise:

Maria: Quando eu morava lá, eu ia comprar as coisas a pé. Tudo era mais fácil. Eu podia comprar o que precisava todos os dias, pois os mercados, açougues e etc. eram próximos da minha casa;

Eduardo: Eu me deslocava da mesma forma, mas lá tinha mais ônibus, mais opções de ônibus. Eu sempre precisava me deslocar de ônibus;

Cecília: Lá era mais fácil... lá tinha tudo. A gente tinha mais acessibilidade. Lá era bem mais acessível do que aqui;

Isabela: Tudo era diferente, porque lá eu morava perto do centro... eu ia até a pé para o centro. Então, assim, é tudo... Lá na vila tinha mercado, açougue, farmácia, padaria e era tudo pertinho;

Paulo: Lá, geralmente, já tinha tudo: farmácia, conveniência, xerox. Tudo próximo;

Aparecida: Era mais fácil lá... tudo a pé. Mercado era perto;

Roberta: Ah, lá tinha as coisas, mas poucas coisas... quase igual aqui, mas tudo na mesma rua. Acho que lá era mais fácil, pois tinha mais coisas;

Marcelo: Lá eram quatro quarteirões do centro, então eu ia a pé. Até onde eu morava, tinha tudo... então era bem perto;

Viviane: O ônibus, não é? Eu ia a pé para a cidade... coisa de 15 minutos... nem 15. Uns 10 minutos já tava no centro, não precisava pagar taxi, não precisava pagar nada. Aqui você tem que pagar tudo [...].

Finalizando a entrevista, solicitamos que os cidadãos respondessem a seguinte questão: "Comparando a sua antiga área de residência com a atual, em qual delas você possui (ou possuía) uma maior mobilidade e acessibilidade para consumir bens e serviços?". Explicamos, de uma forma simples e direta, os conceitos fundamentais da nossa pesquisa, cujo entendimento se fez necessário para que os entrevistados respondessem a esta indagação. A seguir, algumas respostas dos entrevistados:

Maria: Eu tinha maior mobilidade e acessibilidade quando morava lá perto da rodoviária. Era mais fácil para eu me locomover... mas eu prefiro morar aqui no João Domingos, pois a casa é minha;

Eduardo: Onde eu morava antigamente, pois tinha mais opções de ônibus. Eu morava próximo ao terminal rodoviário;

Cecília: Lá... com certeza. Porque aqui, desde um lanche que você quer, você tem que pedir ou buscar... porque não tem nada, nada mesmo;

Isabela: Ah, lá tinha mais. Até a pé eu conseguia ir nos lugares;

Paulo: Lá no Monte Alto, por ser próximo de tudo;

Aparecida: Lá era mais fácil. Mais perto de tudo, não é?

Viviane: Morar lá, não é? Mais próximo de tudo.

Deste modo, a maioria dos cidadãos explicou que possuía uma maior mobilidade e acessibilidade urbanas a partir de sua antiga área de residência. Contudo, chamamos a atenção para a resposta da entrevistada Roberta, a qual considera que possui maior mobilidade e acessibilidade no João Domingos Netto, comparando com o Montalvão, que é distrito do município de Presidente Prudente, localizado ao norte do tecido urbano da cidade: "Aqui, por ter mais ônibus em mais horários, pois lá era um ônibus a cada 50 minutos, uma hora... e atrasava ainda". De fato, a observação do Mapa 7 apresentado anteriormente permite identificar que o Montalvão, também localizado na periferia de Presidente Prudente, em sua porção norte, está situado em uma área mais distante do centro principal e, portanto, dos equipamentos e serviços urbanos, fato este que se constitui como um fator limitante para o consumo dos residentes nesta porção da cidade.

Capítulo 5: As vozes institucionais: considerações do Poder Público Municipal e das empresas de transporte público coletivo



"Cidade flutuante", de Chanina Luwiz Szejnbejn.

5.1. A opinião do Poder Público Municipal sobre a mobilidade e a acessibilidade urbanas dos residentes no Conjunto Habitacional "João Domingos Netto" e breve abordagem do Plano de Mobilidade Urbana de Presidente Prudente – SP

"[...] as decisões relativas ao transporte público - em que pese alguns grandes investimentos localizados e a manutenção de subsídios em algumas situações -, caracterizaram-se pela debilidade ou pela inação, deixando a cargo das forças de mercado a provisão dos serviços necessários. Dada a baixa renda da maioria dos usuários e o aumento dos custos operacionais dos sistemas de ônibus em função da expansão periférica das cidades, o conflito entre receita e despesa tornou-se crônico, afetando toda a provisão dos serviços e fazendo decair a qualidade na maioria dos casos. Assim, os sistemas de transporte urbano passaram a refletir com mais crueza as grandes disparidades sociais, tendendo a separar a sociedade entre aqueles com acesso ao transporte particular e aqueles dependentes do transporte público" - Eduardo A. Vasconcellos (2000).

A Secretaria de Assuntos Viários e de Cooperação em Segurança Pública (SEMAV) é formada pelos Departamentos de Planejamento, Trânsito, Transportes e de Cooperação em Segurança Pública. Esta secretaria é responsável por disciplinar, controlar, fiscalizar e atuar no planejamento dos assuntos viários do município de Presidente Prudente, além de trabalhar em conjunto com órgãos de Segurança Pública e ser responsável pela mobilidade e acessibilidade urbanas (PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, s.d). Além disso, a SEMAV "[...] coordena, concede, permite, autoriza, regulamenta e fiscaliza, no limite de sua competência, a exploração dos serviços de transportes coletivos, táxis, veículos de cargas e outros" (PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, s.d, p. 1).

Para identificarmos a posição do Poder Público Municipal sobre a mobilidade e a acessibilidade urbanas dos residentes no Conjunto Habitacional "João Domingos Netto", especificamente abordando os deslocamentos para o consumo, entrevistamos o Secretário Municipal da SEMAV, Oswaldo de Oliveira Bosquet, o qual está nesta função desde junho de 2017. Ele é graduado em Direito pela Universidade do Oeste Paulista (UNOESTE), em 1994, e pós-graduado em Gestão e Planejamento de Trânsito pela Universidade Estadual de Maringá (UEM) em 2014. Foi vereador de Presidente Prudente durante três mandatos consecutivos (2001 a 2004; 2005 a 2008; 2009 a 2012) e atuou na função que exerce atualmente de 2013

a 2016. Nos anos de 2003 e 2004, foi Secretário Adjunto de Educação (PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, s.d).

De acordo com a Lei nº 12.587, mais conhecida por Política Nacional de Mobilidade Urbana, implementada em 2012, os municípios com mais de vinte mil habitantes devem elaborar seus planos de mobilidade (BRASIL, Lei nº 12.587/12). Perguntamos para o entrevistado qual o órgão responsável pela elaboração deste plano para Presidente Prudente e solicitamos informações referentes à forma pela qual ele foi elaborado. Segundo ele, o plano de mobilidade urbana é de competência da SEMAV. Houve uma licitação e a empresa vencedora e, portanto, responsável pela elaboração deste plano foi a Edson Marchioro Arquitetura, Urbanismo e Engenharia S/S, com sede no Rio Grande do Sul. Ele destacou, ainda, a importância do município de Presidente Prudente já ter aprovado este plano, pois na ausência de aprovação, não seria possível receber verbas do Governo Federal, como os investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) II, conforme abordaremos posteriormente. Sobre o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Presidente Prudente, destacamos os objetivos⁵⁰ delineados:

O **PLANMOB** tem como seu principal objetivo proporcionar o acesso a toda a população às oportunidades que a cidade oferece com a oferta de condições adequadas no exercício da mobilidade da população e as logísticas de circulação de bens e serviços. O **Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Presidente Prudente** é um instrumento efetivo para revisar o modelo atual de cidade, apresentando recursos viáveis de ampliação do acesso à cidade e aos seus serviços de forma segura, autônoma e integral através da inclusão social dos cidadãos (MARCHIORO, 2015a, *sem paginação, grifos do autor*).

De acordo com a Lei nº 12.587 mencionada anteriormente, artigo 4º, inciso VI, o transporte público coletivo deve ser acessível a toda a população (BRASIL, Lei nº12.587/12). Solicitamos que o entrevistado analisasse se a tarifa cobrada em Presidente Prudente é adequada e acessível para todos os usuários, considerando os diferentes níveis de renda existentes. Segundo Oswaldo Bosquet, a tarifa é adequada e acessível para todos os usuários, visto que não é estabelecida aleatoriamente pelo Poder Público e/ou pelas

⁵⁰ Apresentamos, apenas, os objetivos gerais do Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Presidente Prudente. Analisá-lo, pormenorizadamente, foge aos objetivos desta monografia.

empresas de transporte público coletivo; a tarifa é calculada pela planilha oficial GEIPOT⁵¹. Assim, ele destacou que os cálculos obtidos com base nesta planilha são apresentados pelas empresas e analisados pelo Poder Público Municipal, o qual pode não aceitar a tarifa proposta e exigir uma redução.

Questionamos se, na opinião do entrevistado, considerando a sua experiência profissional e os diversos estudos sobre mobilidade e acessibilidade urbanas nos quais ele atuou, os moradores do Conjunto Habitacional "João Domingos Netto" possuem mobilidade e acessibilidade para terem acesso às principais áreas de consumo da cidade. Oswaldo Bosquet informou que, atualmente, há a disponibilidade de uma quantidade de ônibus para o referido conjunto que consegue suprir as necessidades de deslocamento da população, inclusive os deslocamentos realizados nos horários de pico. Ele destacou ainda que os moradores possuem mobilidade e acessibilidade para terem acesso não apenas às principais áreas comerciais, mas também para os locais de trabalho, estudos, lazer e para os hospitais.

Solicitamos que o secretário da SEMAV informasse como foi planejado o oferecimento do serviço de transporte público coletivo para o conjunto habitacional. Questionamos, também, se o planejamento foi restrito aos órgãos públicos municipais ou se houve um debate entre as empresas e o Poder Público Municipal. Segundo ele, houve várias reuniões entre os responsáveis pelas empresas de transporte público coletivo e a SEMAV, buscando articular as melhores estratégias para atender a uma demanda extremamente elevada, segundo ele, de aproximadamente doze mil pessoas. Houve a criação do itinerário destinado a levar a população para o centro principal da cidade. Este itinerário foi estabelecido pois, segundo ele, esta área da cidade é o principal ponto de conexão com as demais linhas. Deste modo, os usuários podem, no centro principal, se conectarem a todas as áreas da cidade através dos itinerários que se originam dela por intermédio do pagamento de outra tarifa ou pela utilização do cartão integração, através do qual, dentro de um recorte temporal específico, os usuários podem utilizar vários ônibus pagando apenas uma tarifa.

A partir dos argumentos apresentados pelo entrevistado, o oferecimento do transporte público coletivo é suficiente para satisfazer todas as necessidades de

⁵¹ As informações sobre esta planilha serão apresentadas no próximo tópico destinado à abordagem da entrevista realizada com o representante das empresas de transporte público coletivo que atuam em Presidente Prudente.

deslocamento da população residente no João Domingos Netto, embora reconheça a necessidade de implementar melhorias, as quais foram formuladas pelo Projeto de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo Municipal de Presidente Prudente, o qual será, brevemente, abordado na sequência. Para justificar o seu ponto de vista, Oswaldo Bosquet informou que, se a quantidade de ônibus e horários de atendimentos não fossem suficientes, haveria inúmeras manifestações no bairro, na Prefeitura Municipal e para os funcionários das empresas que atuam neste setor, visto que, segundo ele, os usuários possuem autonomia para relatar problemas e propor possíveis formas de resolução.

Assim, ele informou que, após a implementação do conjunto em setembro de 2015, devido à dificuldade de adequar os serviços e atender a um novo hábitat urbano, muitos usuários fizeram reclamações e sugestões de melhorias. Contudo, após a adequação nos atendimentos, não há, desde então, relatos de problemas.

É interessante notar que, segundo a entrevistada Aparecida, a qual reside no conjunto habitacional, na reunião promovida em julho de 2017 pela Prefeitura Municipal em parceria com a Trevisan - Assessoria e Consultoria Empresarial e Social, os habitantes foram advertidos para não se queixarem sobre o João Domingos Netto, inclusive sobre o oferecimento do transporte público, informando para os moradores que melhorias serão realizadas. Deste modo, identificamos uma incompatibilidade entre discurso e ação: ao passo que o Poder Público considera que as condições de mobilidade e acessibilidade urbanas estão adequadas, pois não há reclamações dos usuários, representantes do próprio Poder Público inibem a liberdade de expressão dos cidadãos.

Apresentamos uma questão referente a toda a cidade de Presidente Prudente, buscando identificar se há facilidade de acesso dos moradores de todos os bairros às principais áreas comerciais. Segundo ele, em qualquer área de Presidente Prudente, há um ponto de ônibus a, no máximo, 300 metros de qualquer residência. Assim, ele considera este fato crucial para que todos os habitantes de Presidente Prudente tenham mobilidade e acessibilidade para todas as áreas da cidade, não apenas para as comerciais. Além disso, ele destacou a eficiência do transporte público coletivo, o qual atende todas as áreas e garante que todos os cidadãos se locomovam para todos os pontos da cidade.

Em abril de 2015, houve uma Audiência Pública a fim de apresentar e debater as propostas presentes no Plano Diretor de Mobilidade Urbana. As propostas apresentadas se

baseiam em quatro pilares (Figura 10): 1) *Projeto Calçada Legal*: busca a implementação de passeios acessíveis pela cidade. Para isto, é proposto um aprimoramento da circulação dos pedestres pelas vias públicas com base na organização do espaço público e adaptação, reformas e implementação de equipamentos nas calçadas da cidade (MARCHIORO, 2015b); 2) *Projeto Rede Ciclovária Integrada*: pretende inserir o transporte por bicicletas como fundamental para os deslocamentos intraurbanos realizados em Presidente Prudente, havendo, desta forma, uma integração com outros modais de transporte urbano (MARCHIORO, 2015a). Assim, esse projeto entende que a implementação de espaços adequados para a utilização de bicicletas é imprescindível para ações de mobilidade e acessibilidade urbanas, contribuindo, pois, para o "[...] sistema de tráfego urbano, uma vez que promove a inclusão social através do acesso democrático do espaço público e a valorização dos deslocamentos dos ciclistas" (MARCHIORO, 2015a).

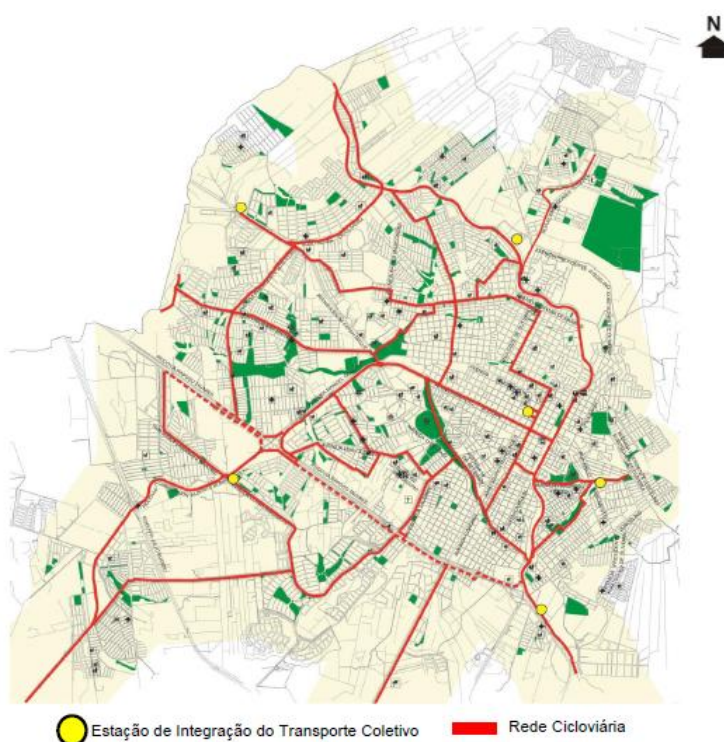
Figura 10: Mosaico representando os pilares do Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Presidente Prudente - SP.



Obtido em: Marchioro (2014b, p. 47).

A Figura 11 apresenta a proposta geral da rede cicloviária para Presidente Prudente, sendo este projeto a junção do Plano Cicloviário apresentado no Plano Diretor de Mobilidade Urbana, os Projetos Cicloviários desenvolvidos pela Prefeitura Municipal e o Projeto de Ciclovias da Linha Férrea. Nesta proposta, estão destinados 82,97 km entre ciclovias, ciclofaixas e caminhos compartilhados (MARCHIORO, 2014a).

Figura 11: Rede cicloviária proposta para Presidente Prudente - SP.⁵²



Org.: Edson Marchioro; **Obtido em:** Marchioro (2014b, p. 53).

O terceiro pilar do Plano Diretor de Mobilidade Urbana é o *Projeto de Tratamento dos Pontos Críticos*. Mediante a realização de estudos quantitativos e qualitativos, este projeto propõe uma adaptação da infraestrutura viária da cidade, agindo nos pontos que interferem negativamente na mobilidade e acessibilidade urbanas, buscando implementar ações que priorizem o pedestre. Algumas ações já estão em andamento e o projeto prevê que os estudos devem ser feitos e revisados constantemente devido à mutabilidade dos

⁵² Optamos por denominá-la como figura devido à ausência de escala, o que representa um equívoco por parte do organizador.

espaços urbanos, os quais, em um curto período de tempo, podem apresentar novas áreas prioritários para ações (MARCHIORO, 2015a; MARCHIORO, 2015b).

O quarto e último projeto do Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Presidente Prudente se refere à *Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo*, o qual, devido à sua complexidade e abrangência, foi apresentado e debatido em uma Audiência Pública exclusiva, também em abril de 2015. Este projeto visa a promoção da acessibilidade urbana democrática e socialmente inclusiva, garantindo a universalização do acesso à cidade e a melhoria da qualidade ambiental por intermédio do conceito de mobilidade sustentável. Neste projeto, são previstos: 1) *Adequação da Infraestrutura urbana*: são propostas, por exemplo, a implementação, em determinados trechos da cidade, de corredores exclusivos para ônibus, como na Avenida Manoel Goulart; 2) *Qualificação da Operação*: Adequação das linhas; padronização da frota; adequações físico-geométricas dos locais de integração (estações e terminais); monitoramento da frota via GPS, dentre outros; 3) *Qualificação do serviço*: Adequação do conforto, sinalização e segurança; identificação adequada dos pontos de parada (terminais de bairros), dentre outras ações previstas (MARCHIORO, 2015c).

Importante frisar, conforme destacou Oswaldo Bosquet, que a organização das linhas atuais do transporte público coletivo, em Presidente Prudente, apresenta um padrão: a maioria das linhas conduz ao centro principal da cidade ou passa por ele, ou seja, são radiais ou diametrais (voltaremos a este ponto no próximo item), o que denota uma configuração pouco atualizada, face ao conjunto de mudanças ocorridas na estrutura espacial da cidade, com a multiplicação de subcentros e instalação de grandes superfícies comerciais e de serviços, como hipermercados e *shopping centers*. Este conjunto de transformações ajudam a explicar porque, após uma pesquisa realizada em 2014, os responsáveis identificaram que apenas 25% dos usuários do transporte público, em seus deslocamentos diários, destinam-se ao centro principal da cidade. Partindo deste princípio, o entrevistado destacou que um dos maiores avanços desse projeto se refere à reestruturação dos itinerários de atendimentos, sendo que serão consolidadas novas linhas que não atravessarão o centro principal da cidade, o que, de acordo com as previsões também estabelecidas nesta pesquisa, reduzirá os tempos de deslocamento e os tempos de espera nos pontos de ônibus.

A partir de todos estes projetos apresentados, os quais estão disponíveis à população no site da Prefeitura Municipal, e com base das audiências públicas que ocorreram em 2015, questionamos o secretário da SEMAV se as intervenções propostas estão sendo executadas e qual o estágio de execução. Ele informou que, antes da execução dos projetos, houve estudos destinados à identificação das características atuais do município referentes à mobilidade, à acessibilidade e ao oferecimento do transporte público. Com base nos resultados, as propostas apresentadas visam a resolução dos aspectos negativos encontrados. A partir da aprovação do Plano de Mobilidade, ele ressaltou que independente do mandato, o Poder Executivo é obrigado a dar continuidade ao plano que já havia sido aprovado e iniciado em administrações pretéritas. O entrevistado informou que as intervenções estão sendo executadas e muitas ações ainda não foram iniciadas devido à dificuldade orçamentária. De forma genérica e superficial, ele ressaltou, por exemplo, que melhorias no sistema viário estão sendo executadas desde 2013 com base nas ações do PAC II que destinou 35 milhões para o município. Além disso, em 2017, o Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (DETRAN - SP) destinou, aproximadamente, um milhão para o investimento na mobilidade e acessibilidade urbanas. Não obstante, segundo ele, a verba arrecadada é insuficiente e a Prefeitura Municipal está carente de recursos necessários à consolidação dos projetos estabelecidos em função da diminuição da arrecadação municipal.

Outro aspecto importante apresentado pelo Oswaldo Bosquet refere-se à necessidade da empresa vencedora da licitação para a prestação dos serviços de transporte público adequar-se ao Projeto de Reestruturação do Transporte Coletivo Municipal. Ademais, no âmbito deste projeto, o entrevistado deu ênfase à qualidade dos ônibus, a qual será uma exigência para a empresa vencedora do processo de licitação. Assim, prevê-se que todos os ônibus deverão ter acessibilidade para os usuários que possuem mobilidade reduzida, além de biometria facial, o que, segundo ele, garantirá dignidade e inclusão social para os deficientes físicos e idosos, os quais, nas condições atuais dos ônibus, são obrigados a entrarem pela porta da frente e também saírem pela porta da frente. Segundo ele, isto pode ser um fator de frustração para estes usuários por não terem a oportunidade de agirem como os demais usuários, ou seja, entrarem pela porta da frente do veículo, passarem pela catraca e escolherem o assento preferido.

5.2. A opinião das empresas de transporte público coletivo sobre a mobilidade e a acessibilidade urbanas dos residentes no Conjunto Habitacional "João Domingos Netto"

"Para o Capital, seres humanos são, ao mesmo tempo, absolutamente necessários e totalmente supérfluos" - Istvan Mészáros.

Consoante destacado anteriormente, duas empresas atuam em Presidente Prudente, desde 1993, no âmbito do transporte público coletivo: Company Tur Transporte e Turismo LTDA (Pruden Express) e TCPP Transporte Coletivo Presidente Prudente LTDA, sendo que apenas esta atende ao Conjunto Habitacional "João Domingos Netto". O objetivo geral da entrevista realizada era o desejo de identificar se, na visão deste segmento, os moradores do conjunto habitacional possuem, de fato, mobilidade e acessibilidade para consumirem bens e serviços nas principais áreas comerciais da cidade, partindo do oferecimento dos serviços realizados pela empresa responsável pelo atendimento desta área da cidade. Elaboramos 15 questões, sendo que o primeiro conjunto de perguntas refere-se a assuntos mais gerais, sendo que o segundo conjunto de questões trata, especificamente, de nossa área de estudo. A entrevista foi realizada com o José Ricardo Góis, Coordenador do Centro de Gerenciamento Operacional (CGO) das duas empresas supracitadas.

Após as informações referentes à licitação para a prestação dos serviços pelas empresas, informações estas já mencionadas no tópico no qual abordamos a visão dos cidadãos sobre o transporte público coletivo, José Ricardo informou que ambas empresas atuam em prol de realizar pesquisas e propostos de melhorias para o setor no qual atuam, sendo ele o responsável por essa função, mantendo contato diário com secretarias, câmara municipal, imprensa, usuários e fiscais das empresas.

Segundo José Ricardo, os usuários possuem autonomia para relatar possíveis problemas e sugerir melhorias. Em geral, ele destacou que os usuários fornecem sugestões aos fiscais e profissionais das empresas (motoristas e cobradores), além de sugerirem à própria Secretaria Municipal de Assuntos Viários e de Cooperação em Segurança Pública (SEMAV), órgão gerenciador do transporte público coletivo de Presidente Prudente.

A partir dos diálogos realizados, cotidianamente, com os usuários, os profissionais das empresas fornecem sugestões, as quais são debatidas pelos administradores das

empresas. Ele destacou, ainda, que, frequentemente, vereadores propõem melhorias para o transporte público coletivo no âmbito das discussões realizadas na Câmara Municipal. Todas as propostas apresentadas na Câmara Municipal ou pelas empresas são avaliadas pela Engenharia de Transporte da SEMAV e, se viáveis, são postas em execução. Importante frisar que, segundo José Ricardo, as empresas atuam, lado a lado, com o Poder Público Municipal: há debates sempre que alguma alteração é proposta, tanto nos itinerários, quanto nos horários e tarifas, buscando sempre atender aos anseios dos usuários.

De acordo com a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana, artigo. 4º, inciso VI, o transporte coletivo deve contar "[...] com itinerários e preços fixados pelo Poder Público" (BRASIL, Lei nº 12.587/12). O entrevistado informou que os horários e itinerários são determinados pelo Poder Público Municipal, especificamente pelos profissionais que atuam na SEMAV. No entanto, a SEMAV sempre debate com as empresas de transporte público, buscando adotar as melhores estratégias. Quanto à tarifa, as empresas elaboram suas planilhas de custos e apresentam ao Poder Público que, após analisá-las, aceita a tarifa proposta ou indefere a solicitação. Questionamos, também, se há alguma forma de subsídio do Executivo Municipal para a diminuição das tarifas. José Ricardo informou que o único subsídio existente é destinado para os estudantes, os quais possuem o passe social destinado a auxiliar os deslocamentos necessários até as instituições de ensino.

Perguntamos como o entrevistado avalia as condições do Sistema de Transporte Público Coletivo em Presidente Prudente. Embora ele reconheça que melhorias sempre devem ser debatidas e implementadas, ele acredita que, atualmente, todas as áreas da cidade são atendidas pelo transporte público coletivo. Ele frisou ainda que, na sua visão, em Presidente Prudente há equidade de acesso ao transporte público. Como justificativa, José Ricardo explicou que os usuários de qualquer ponto da cidade podem atingir seus destinos desejados, sendo através do sistema de integração via cartão ou mesmo tomando um único ônibus, uma vez que existem várias linhas que atravessam toda a cidade, ou seja, em Presidente Prudente, segundo o entrevistado, o sistema diametral é adotado. De acordo com Ferraz e Torres (2004), no sistema diametral, uma linha conecta duas áreas da cidade, passando pela área central. A seguir, apresentamos as outras linhas de transporte público

urbano, segundo o traçado, conforme os autores supracitados, assim como a Figura 12, a qual sintetiza as classificações existentes:

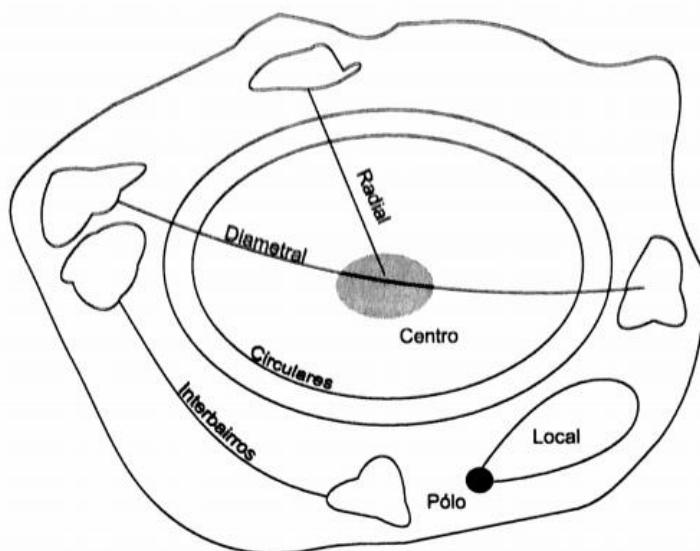
Radial: linha que liga a área central (onde, em geral, há grande concentração de atividades comerciais e de prestação de serviços) a outra região⁵³ da cidade (onde se localizam um ou mais bairros);

Circular: linha que liga várias regiões da cidade, formando um circuito fechado como se fosse um círculo e, no caso mais comum, com a zona central localizada mais ou menos no centro do círculo. Algumas vezes se utilizam linhas circulares passando pela área central. Em geral, são utilizados pares de linhas circulares girando em sentidos opostos, para reduzir a distância e o tempo das viagens;

Interbairros: linha que liga duas ou mais regiões da cidade sem passar pela área central, com o objetivo de atender com viagens diretas a um ou mais pólos de atração importantes;

Local: Linha cujo percurso se encontra totalmente dentro de uma região da cidade (onde se localizam um ou mais bairros), também com o objetivo de atender com viagens diretas a um ou mais pólos de atração importantes (FERRAZ; TORRES, 2004, p. 133, *grifos nossos*).

Figura 12: Os diversos tipos de linha de transporte público de acordo com o traçado.



Extraído de: Ferraz e Torres (2004, p. 134).

⁵³ O conceito de região foi utilizado equivocadamente, haja vista que ele não deve ser utilizado para o espaço urbano, embora órgãos públicos façam isso e também profissionais que não possuem conhecimento sobre os principais conceitos da ciência geográfica. Conceitualmente falando, região cabe à escala supra urbana.

Especificamente sobre a nossa área de estudo, solicitamos que o entrevistado informasse como foi planejado o oferecimento dos serviços para o João Domingos Netto, além de questionarmos se houve um debate entre as empresas e o Poder Público Municipal. De acordo com José Ricardo, devido à grande quantidade de moradores residentes neste conjunto, a empresa destinou uma atenção especial para planejar o oferecimento dos serviços, sendo que os debates visando a adoção das melhores decisões ocorreram entre empresas e Poder Público. Contudo, o entrevistado não ofereceu detalhes sobre os estudos e debates realizados.

Sobre a periodicidade e a quantidade de ônibus ofertados para o referido conjunto habitacional, José Ricardo informou que a frequência é de um ônibus a cada 30 minutos. No entanto, nos horários de pico, nos quais a demanda pelos serviços cresce bruscamente, são disponibilizados veículos a cada cinco minutos, e em muitos casos, dois veículos juntos para não prejudicar os usuários. Sendo assim, o entrevistado considera que esta periodicidade no atendimento e a quantidade de ônibus disponibilizada é suficiente para atender às necessidades de deslocamento da população. Interessante notar que o entrevistado não mencionou que, durante os finais de semana, o atendimento ocorre em horários alternativos, ou seja, há um ônibus a cada hora, conforme apresentado e analisado anteriormente. Ademais, os cidadãos não confirmaram a existência de ônibus a cada cinco minutos nos horários de pico.

Em outro momento da entrevista, questionamos, também, se a empresa encontra dificuldades para o oferecimento dos serviços para o nosso recorte espacial de estudo. Conforme informou o entrevistado, a empresa TCPP tem ajustado sua oferta com a demanda e hoje não encontra dificuldades operacionais para atender ao bairro.

De acordo com a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana, artigo. 4º, inciso VI, o transporte público coletivo deve ser acessível a toda a população (BRASIL, Lei nº 12.587/12). Ainda sobre a tarifa cobrada em Presidente Prudente, perguntamos para o entrevistado se ela é adequada e acessível para todos os usuários, considerando os diferentes níveis de renda existentes. De acordo com José Ricardo, a tarifa calculada pela Planilha GEIPOT⁵⁴ atingiu, no final de 2016, R\$ 3,87, mas

⁵⁴ O Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT) foi criado em 1965, "por sugestão de um acordo de assistência técnica entre o governo brasileiro e o Banco Mundial, para formular, orientar, coordenar e executar a política nacional de transportes nos seus diversos modais, assim como para executar e

a prefeitura autorizou R\$ 3,60. Segundo ele, esta é uma planilha oficial utilizada para o cálculo da tarifa para utilização do transporte público coletivo, a qual considera todos os gastos das empresas (combustível, pagamento de funcionários, aquisição de automóveis, compra de pneus, dentre outros) além de outras variáveis, como salário mínimo, quantidade média de pessoas transportadas e quilômetros rodados. Desta forma, a planilha apresenta uma tarifa que seja condizente com todos os gastos que a empresa possui para a prestação dos serviços.

O entrevistado justificou a tarifa atual, explicando que ela é inferior à tarifa calculada pela planilha mencionada. Assim, José Ricardo considera que ela é adequada e acessível para todos os usuários, mas faz um adendo: embora a tarifa atual seja inferior ao que, na concepção das empresas, amparadas pelos cálculos da planilha, deveria ser cobrado, ele entende que a conjuntura atual também deve ser ressaltada, pois, em muitos casos, a tarifa se torna difícil de ser paga para os trabalhadores que recebem um salário mínimo ou até mesmo por aqueles que não são devidamente registrados, situação esta que impede o subsídio dado por uma grande parcela dos empregadores para a aquisição do vale transporte.

Ao término da entrevista, solicitamos que o entrevistado, a partir de todas as questões feitas, refletisse sobre o oferecimento do serviço da empresa para o Conjunto Habitacional "João Domingos Netto". Questionamos, como derivação desta reflexão, se os moradores deste conjunto possuem mobilidade e acessibilidade para terem acesso às principais áreas de consumo da cidade. José Ricardo informou que os moradores, de fato, possuem mobilidade e acessibilidade para terem acesso não apenas às principais áreas comerciais, mas também para todas as áreas da cidade. Como argumento, ele informou que o sistema atual possibilita a qualquer usuário, de qualquer ponto da cidade, se deslocar com uma única passagem através da integração, que está em funcionamento desde o início das atividades das empresas.

coordenar estudos e pesquisas sobre o setor no país [...]" (SAFATLE, 2012, p. 01). Em 1973, o grupo transformou-se em Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, sendo a sigla GEIPOT permanecida para se referir à empresa. Em 2012, esta empresa foi recriada com uma nova denominação: Empresa de Planejamento e Logística S/A (EPL), sendo esta uma empresa estatal vinculada ao Ministério dos Transportes.

6.Segregação socioespacial em Presidente Prudente – SP e a seletividade do “direito à cidade”

"O direito à cidade [...] será dado menos por instituições formais, normas legais de política urbana ou de planejamento urbano, e mais pelas lutas sociais" - Erminia Maricato (2015).

Com o intuito de sintetizar os resultados da pesquisa realizada, mas também buscando avançar na reflexão, optamos por escrever um tópico final, conforme explicado na introdução desta monografia, que contém algumas considerações finais, assim como uma breve, contudo imprescindível, discussão sobre a segregação socioespacial e a seletividade do direito à cidade, fenômenos estes corroborados com base no estudo realizado sobre a mobilidade e a acessibilidade urbanas.

A delimitação das áreas comerciais, assim como as análises *in loco* realizadas durante os trabalhos de campo, permitem concluir que a maioria dos estabelecimentos comerciais e de serviços do Conjunto Habitacional "João Domingos Netto" é informal e os lotes comerciais ainda não foram ocupados, ou seja, as atividades comerciais e de serviços, em grande parte dos casos, estão sendo realizadas nos lotes residenciais.

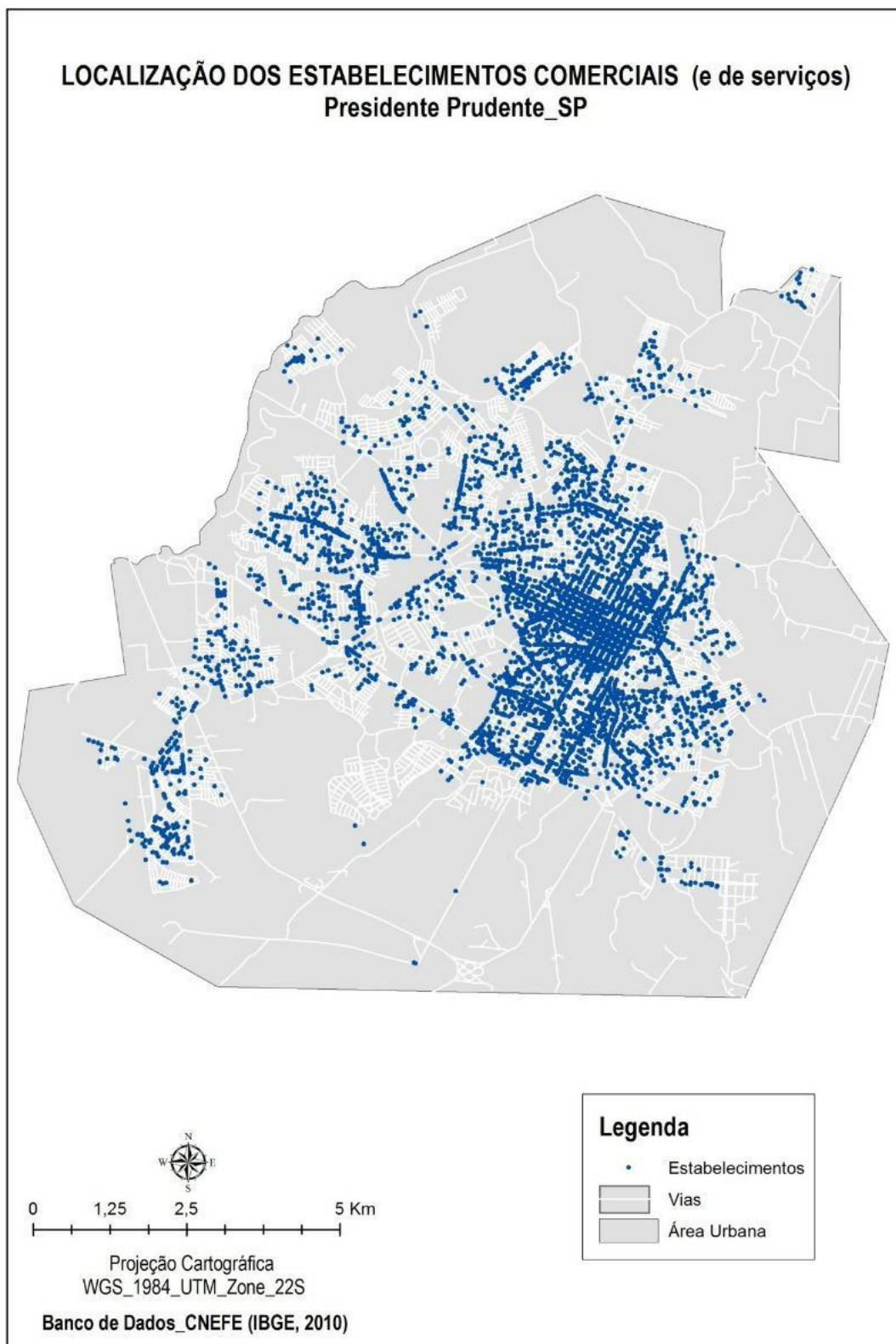
Amparados pelos procedimentos metodológicos mencionados e considerando a visão daqueles que vivem neste espaço urbano, concluímos que os estabelecimentos delimitados são insuficientes para atender às necessidades de consumo da população. Como medida possível para resolução deste problema, consideramos extremamente necessária a ocupação dos lotes comerciais do João Domingos Netto.

A partir da limitação do conjunto habitacional quanto à oferta de bens e serviços, podemos caracterizá-lo como um espaço no qual predomina o *comércio de vizinhança*, ou seja, a oferta de bens e serviços é pouco variada, os estabelecimentos atendem apenas demandas cotidianas locais e esta modalidade de comércio tem força reduzida para atrair consumidores de outros bairros. Deste modo, avaliamos que seria imprescindível a ampliação dos estabelecimentos comerciais ao ponto de se constituir um *subcentro* neste bairro. Não obstante, conforme já frisamos, o subcentro não se estabelece por intermédio da ação do Poder Público Municipal; é necessário que iniciativas privadas decidam atuar em determinadas porções do espaço urbano.

A implementação de equipamentos urbanos em porções longínquas das principais áreas comerciais é imprescindível para facilitar o acesso da população, sendo que, em Presidente Prudente, esta alternativa já se mostrou viável em outros conjuntos habitacionais, como no Ana Jacinta, o qual foi implementado em 1993 e, atualmente, possui um subcentro consolidado, oferecendo bens e serviços variados.

Não obstante, conforme explicam Ferreira e Whitacker (2015), fato é que no centro principal de Presidente Prudente há a maior aglomeração de estabelecimentos comerciais que oferecem bens e serviços diversificados e de menor preço. Além disso, é notório que estabelecimentos de comércio e serviços estão amplamente distribuídos pela cidade, consoante os autores supracitados. Estes dois fatos estão representados nos Mapas 8 e 9 a seguir. Sendo assim, há a necessidade de atuar em prol da resolução deste problema referente à insuficiência de estabelecimentos comerciais e de serviços no João Domingos Netto, mediante a implementação de ações que promovam uma maior mobilidade e acessibilidade da população para o centro principal e para as demais áreas comerciais de Presidente Prudente.

Mapa 8: Localização dos estabelecimentos comerciais e de serviços em Presidente Prudente - SP.



Org.: Andréa Leandra Porto - Sales (2014); **Obtido em:** Porto - Sales (2014, p. 201).

Mapa 9: Nível de concentração de estabelecimentos comerciais em Presidente Prudente - SP.



Org.: Andréa Leandra Porto - Sales (2014).

Através das entrevistas, foi possível identificar o posicionamento de três segmentos fundamentais para a pesquisa realizada: moradores do conjunto habitacional; Poder Público Municipal e empresas de transporte público coletivo. Embora estes dois últimos segmentos reconheçam, no que tange à mobilidade e à acessibilidade urbanas dos residentes no João Domingos Netto, que melhorias precisam ser implementadas, eles consideram que, tomando como base as condições atuais, os cidadãos ali residentes possuem mobilidade e acessibilidade não apenas para terem acesso às mais importantes áreas comerciais de Presidente Prudente, mas também para todas as áreas da cidade. Considerando o ponto de vista dos cidadãos, eles reconhecem que, de fato, é possível se deslocar pela cidade a fim de consumir bens e serviços, todavia, este deslocamento é extremamente árduo devido às inadequadas condições referentes ao atendimento do transporte público. Deste modo, destacamos quatro conclusões a partir das entrevistas realizadas com os cidadãos:

1) A quantidade de ônibus e a periodicidade nos atendimentos são insuficientes; 2) O trajeto único direcionado ao centro principal não atende adequada e diversificadamente às necessidades de consumo; 3) A maioria dos entrevistados considera a tarifa elevada face ao serviço prestado; 4) A maioria dos cidadãos considera que possuía maior mobilidade e acessibilidade urbanas em sua antiga área de residência.

Considerando o transporte público coletivo, principal modal de deslocamento dos entrevistados, é evidente que a sua reestruturação, consoante determina o projeto que está em fase de desenvolvimento, é necessária. Avaliamos, com base na periodicidade dos atendimentos de segunda a sexta-feira, que, de fato, oferecer o transporte público a cada 30 minutos condiz com o padrão de atendimento pelas empresas nos demais itinerários. Embora outras linhas, importante destacar, possuam uma periodicidade até inferior a esta, os moradores das demais áreas da cidade têm a possibilidade de acessarem diferentes áreas com base em diferentes trajetos, logo, mediante diferentes itinerários. Para os moradores do João Domingos Netto, esta possibilidade não existe, visto que o itinerário que conduz ao centro principal da cidade é único. O problema referente à inadequada periodicidade nos atendimentos se intensifica durante os finais de semana, nos quais os serviços são prestados, neste bairro, a cada uma hora.

No âmbito do transporte público, além dos problemas referentes à periodicidade do atendimento e do itinerário único, é imprescindível fazer referência ao número de ônibus que é ofertado para o João Domingos Netto, em cada horário previamente estabelecido pelas empresas, quantidade esta incapaz de suprir a demanda de, aproximadamente, doze mil pessoas. Partindo do pressuposto de que o itinerário é único, ele é utilizado por todas as pessoas para as diversas necessidades de deslocamentos cotidianos, como para trabalho, estudos, consumo de bens e serviços, incluso o lazer, dentre outras funções e atividades urbanas, o que contribui, ainda mais, para reforçar as conclusões obtidas ao longo do desenvolvimento desta pesquisa. Não podemos deixar de ressaltar, também, que o último horário de atendimento que se destina para o bairro, às 22h30, é um fator limitante não apenas para o consumo, o qual, em muitos estabelecimentos, é ofertado no período noturno, mas também para os deslocamentos que se destinam às práticas de lazer da população e também para fins de estudos em escolas e universidades.

Salientamos, ademais, no âmbito do transporte público coletivo, a necessidade da existência de cobradores em todos os veículos. Embora nos ônibus que são utilizados no itinerário do João Domingos Netto eles estejam presentes, provavelmente devido ao intenso fluxo de passageiros, na maioria dos ônibus que circulam em Presidente Prudente, a função de cobrador foi destinada para os motoristas, os quais precisam, ao mesmo tempo, dirigir, abrir as portas, cobrar as tarifas e liberar as catracas para os usuários. A precarização do trabalho, materializada neste acúmulo irresponsável de funções, revela uma realidade trágica do transporte público prudentino, a qual pode apresentar, infelizmente, desdobramentos negativos para este profissional, usuários e para os cidadãos em geral, os quais circulam e residem nas cidades.

Partindo de todos os resultados obtidos, mediante a realização dos diferentes procedimentos metodológicos, e tomando como padrão de análise a utilização do transporte público coletivo para termos acesso a nossa área de estudo, deslocamentos estes que nos permitiram identificar os orçamentos espaço-tempo alocados pelos cidadãos, obtivemos a conclusão de que os moradores do Conjunto Habitacional "João Domingos Netto" possuem baixa mobilidade e acessibilidade urbanas, o que impede-os de vivenciarem plenamente a vida urbana e, portanto, de terem acesso ao exercício do "direito à cidade", conforme discussão que segue. Assim, esta conclusão obtida justifica a efetivação que está ocorrendo, embora a passos lentos, do planejamento urbano desenvolvido para Presidente Prudente por intermédio do Plano Diretor de Mobilidade Urbana e do Projeto de Reestruturação do Sistema do Transporte Coletivo Municipal.

Consoante Verdi e Nogueira (2017), o "direito à cidade" é uma expressão notória na contemporaneidade, no âmbito da pauta política e também sendo adotada por manifestações sociais, manifestações públicas e nos debates acadêmicos. Esta expressão foi elaborada pelo filósofo francês Henri Lefebvre em sua obra originalmente publicada em 1968. "Sua utilização, atualmente, demonstra que este ainda é um conceito potente para a compreensão do fenômeno urbano" (VERDI; NOGUEIRA, 2017, p. 94). Deste modo, compreendemos que a ideia "direito à cidade" é atemporal e a luta pela sua materialização permanece viva, ainda que árduos embates e vários campos de tensão se configurem, nas cidades contemporâneas, em torno desta possibilidade.

Inicialmente, à título de apresentação dos conteúdos que seriam desenvolvidos em sua obra, Lefebvre (2001) argumenta que o "direito à cidade" significa um "direito à vida urbana", sendo elemento fundamental para uma democracia renovada. Ora, se partirmos do princípio de que os espaços urbanos são públicos, embora os espaços privados se assentem sobre eles, as relações entre a Sociedade e as cidades, em tese, podem ser vivenciadas pela totalidade dos cidadãos. Não obstante, a realidade que se apresenta nos habitats urbanos é contraditória e perversa: as cidades, sob a égide do sistema econômico capitalista, são complexas e heterogêneas, o que nos leva à necessidade de pensá-las em termos de *diferenciação e desigualdades*:

[...] a diferenciação como fundante do avanço espacial do capitalismo, a desigualdade como forma necessária de reprodução do capital. Assim, os conceitos de desenvolvimento geográfico pouco uniforme de Harvey e desenvolvimento desigual de Smith nos ajudam a pensar como a diferenciação e a desigualdade socioespacial são constantes e simultaneamente reproduzidas, uma vez que constituem uma das fontes de acumulação do capital (VOLOCHKO, 2015, p. 111).

Portanto, é a partir deste contexto de produção do espaço urbano orientada pelos anseios de reprodução do capital que Lefebvre (2001) reconhece a necessidade da luta pelo direito à cidade. Neste sentido, ressaltamos as contribuições de Verdi e Nogueira (2017, p. 98), os quais interpretam a obra de Lefebvre (2001):

A transformação dessa cidade capitalista passa, portanto, pela obrigação de redefinir as formas, funções e as estruturas da cidade das necessidades da sociedade urbana. Aqui surge o direito à cidade como direito à vida urbana, como direito a um novo humanismo renovado e liberto das contradições do capital: "*O direito à cidade* não pode ser concebido como um simples direito de visita ou de retorno às cidades tradicionais. Só pode ser formulado como *direito à vida urbana*, transformada, renovada".

Para Lefebvre (2001), a cristalização do direito à cidade exige uma transformação radical da vida urbana por intermédio da ação do proletariado, o qual, segundo o autor, carrega, em sua essência, um espírito revolucionário. Deste modo, as soluções para os problemas urbanos, assim como a construção de uma cidade renovada,

Não pode deixar de se apoiar na presença e na ação da classe operária, a única capaz de por fim a uma segregação dirigida essencialmente contra

ela. Apenas esta classe, enquanto classe, pode contribuir decisivamente para a reconstrução da centralidade destruída pela estratégia da segregação e reencontrada na forma ameaçadora dos "centros de decisão". Isto não quer dizer que a classe operária fará sozinha a sociedade urbana, mas que sem ela nada é possível (LEFEBVRE, 2001, p. 113).

Deste modo, Verdi e Nogueira (2017) explicam que o direito à cidade exige uma transformação do mundo com base na superação das contradições existentes em uma sociedade de classes e, também, mediante a superação da busca incessante pelo lucro, característica do sistema econômico vigente. Neste sentido, o direito à cidade é interpretado à luz do projeto utópico de construção de uma nova sociedade urbana por intermédio de uma revolução. Contudo, Carlos, Alves e Padua (2017, p. 11) ressaltam que este conceito tem dado margem a outra interpretação: "[...] o direito à cidade seria a base de construção das políticas públicas capazes de diminuir a desigualdade, sob a batuta do Estado". Independente da interpretação que adotarmos, fato é, conforme defendem as autoras supracitadas, que a obra de Henri Lefebvre é imprescindível para a compreensão da crise urbana em sua dimensão socioespacial. Neste sentido, Alves (2017, p. 169) entende que:

lutar pelo direito à cidade é reconhecer que a segregação socioespacial existe, e que existe também a privação das riquezas socialmente produzidas, apropriadas privadamente, ou seja, é por não existir o direito à cidade que é necessário criar estratégias de luta para conquistá-lo.

Esclarecendo, pois, o conceito, Lefebvre (2001, p. 134) entende que

o direito à cidade se manifesta como forma superior dos direitos: direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar. O direito à "obra" (à atividade participante) e o direito à "apropriação" (bem distinto do direito à propriedade) se implicam no direito à cidade.

Interpretando esta concepção, Verdi e Nogueira (2017) explicam que, para que possamos compreender o direito à cidade, é necessário que dissociemos a noção de direito da compreensão jurídica, por isso Lefebvre (2001) defende que o direito à cidade é uma forma superior de direitos. Ou seja:

[...] Isso significa dizer que toda noção de direito deve ser superada no processo de construção de uma outra sociedade urbana. O direito à cidade contém os outros direitos sociais, concretos e coletivos (à instrução e à educação, ao trabalho, à cultura, ao repouso, à habitação), e se manifesta como a forma superior de tais direitos, mas este só pode se realizar - completar o seu dever - a partir da transformação completa da produção social da cidade, ou seja, da sociedade (VERDI; NOGUEIRA, 2017, p. 99).

Deste modo, compreendemos que o direito à cidade, enquanto totalidade de direitos sociais e, portanto, representação do acesso aos recursos urbanos, não se apresenta para todos os segmentos da população. As áreas urbanas ocupadas pelos cidadãos, sobretudo as periferias das cidades devido à segregação imposta, conforme abordaremos a seguir, são decisivas neste contexto. Assim, os residentes destas áreas não possuem os mesmos direitos das outras classes sociais, as quais habitam em áreas urbanas melhor equipadas com infraestruturas e oferecimento de bens e serviços, por exemplo. Considerando a temática desta pesquisa, a mobilidade e a acessibilidade urbanas, concluímos que elas são fatores limitantes para que os cidadãos do João Domingos Netto tenham acesso à vida urbana e, portanto, ao exercício do direito à cidade, especificamente no que tange ao consumo de bens e serviços. Compreendemos, pois, que o direito à cidade é seletivo, não sendo acessível a todos os segmentos da sociedade.

O direito à cidade, originalmente definido por Lefebvre (2001), também foi trabalhado por Harvey (2012, p. 74), o qual introduziu uma análise importante para o seu entendimento:

O direito à cidade está muito longe da liberdade individual de acesso a recursos urbanos: é o direito de mudar a nós mesmos pela mudança da cidade. Além disso, é um direito comum antes de individual já que esta transformação depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo de moldar o processo de urbanização. A liberdade de construir e reconstruir a cidade e a nós mesmos é, como procuro argumentar, um dos mais preciosos e negligenciados direitos humanos.

Deste modo, para Harvey (2012), o direito à cidade também se expressa na atuação, pelos diversos segmentos da sociedade, nos rumos da vida urbana, ou seja, no processo de produção do espaço urbano. Considerando esta interpretação, também identificamos uma seletividade gritante do direito à cidade, visto que, conforme defende Harvey (2012, p. 87), "o direito à cidade, como ele está constituído agora, está extremamente confinado, restrito

na maioria dos casos à pequena elite política e econômica, que estão em posição de moldar as cidades cada vez mais ao seu gosto".

O argumento do direito à cidade foi construído por Lefebvre (2001) com base em um fenômeno chave: a segregação⁵⁵. De acordo com Lefebvre (2001, p. 97, *destaques do autor*), "a *segregação* deve ser focalizada, com seus três aspectos, ora simultâneos, ora sucessivos: *espontâneo* (proveniente das rendas e das ideologias) - *voluntário* (estabelecendo espaços separados) - *programado* (sob o pretexto de arrumação e de plano)". Assim, a segregação denominada por Lefebvre (2001) como voluntária se associa à *autossegregação*, materializada, nos espaços urbanos, na habitação em loteamentos fechados e condomínios horizontais de alto padrão, enquanto que a segregação programada se aproxima da *segregação imposta*, a qual ocorre sob a ação do Estado e da gestão e planejamento urbanos, cristalizada, principalmente, na "expulsão" dos pobres para as periferias das cidades no âmbito das políticas habitacionais, por exemplo. Assim, Corrêa (1989, p. 64) explica:

Em realidade, pode-se falar em autossegregação e segregação imposta, a primeira referindo-se à segregação da classe dominante, e a segunda à dos grupos sociais cujas opções de como e onde morar são pequenas ou nulas. A segregação assim redimensionada aparece com um duplo papel, o de ser um meio de manutenção dos privilégios por parte da classe dominante e o de um meio de controle social por esta mesma classe sobre os outros grupos sociais [...].

Considerando a realidade urbana de Presidente Prudente, ambas segregações estão presentes nesta cidade que expressa profundas desigualdades socioespaciais. Consoante Sobarzo Miño (1999 apud SILVA, 2009), as áreas periféricas leste, oeste e norte são associadas à população de baixo poder aquisitivo, sobretudo devido à implementação dos conjuntos habitacionais, enquanto que a periferia Sul de Presidente Prudente se consolida, cada vez mais, como a área residencial dos mais ricos com base na constituição de espaços autossegregados. Para o referido autor, é importante destacar, ainda, o centro da cidade,

⁵⁵ Para Villaça (2011, p. 37, *destaque do autor*), "[...] a segregação é a mais importante manifestação espacial-urbana da desigualdade que impera em nossa sociedade [...]. Nenhum aspecto do espaço urbano brasileiro poderá ser jamais explicado/compreendido se não forem consideradas as especificidades da segregação social e econômica que caracteriza nossas metrópoles, cidades grandes e médias".

onde a tríade de uso comércio - serviços - residências evidencia-se, denotando, pois, uma maior diversidade socioeconômica em comparação com os demais setores.

Primeiramente, destacamos, de maneira sucinta, como a segregação imposta se revela em Presidente Prudente, sobretudo com base na implementação de conjuntos habitacionais, os quais foram fundamentais no âmbito do "Programa de Desfavelamento e Loteamentos Urbanizados", assim como nos contextos mais recentes da cidade, destacando-se o João Domingos Netto, implementado em 2015. Assim, em Presidente Prudente,

[...] verificamos loteamentos periféricos onde se instalou uma população bastante desprovida de recursos, locais às vezes com carência de infraestrutura, cujos moradores têm difícil acesso aos meios de consumo coletivo. Observamos, então, uma cidade com uma separação entre locais de moradia das diferentes camadas sociais e com acesso diferenciado ao seu espaço urbano, de um modo prejudicial aos menos favorecidos economicamente, gerando, em alguns casos, contextos de segregação socioespacial (SILVA, 2009, p. 82).

Especificamente sobre o Programa de Desfavelamento mencionado, apresentamos as conclusões de Silva (2005, p. 116 e 117):

A implantação do Programa de Desfavelamento e de Loteamentos Urbanizados teve como objetivo principal o deslocamento dos núcleos de favelas [...]. **O Programa de Desfavelamento que ocorreu na cidade pode ser analisado, sob diversos ângulos, como um mascaramento da realidade [...]. Então, esse programa significou, quase em sua totalidade, a realocação das famílias em áreas periféricas e sem infraestrutura, serviços e equipamentos urbanos [...].** Esse tipo de programa é um exemplo de que o Poder Público Municipal tem poder político para definição e realização de políticas de habitação popular mesmo com poucos recursos, demonstrando o papel do Estado na produção e reestruturação do espaço urbano, definindo os locais destinados aos segmentos de pequeno ou nenhum rendimento, reforçando, no espaço, a diferenciação decorrente da divisão social do trabalho e intervindo nos eixos de expansão urbana.

Deste modo, essa política habitacional serviu mais à formação de redutos eleitorais do que ao atendimento das necessidades de moradia dos segmentos sociais de baixa renda, já que as favelas se configuravam como "ilhas de exclusão" no interior de bairros bem providos dos meios de consumo coletivo e também pela existência de mobilização de moradores dos bairros adjacentes às favelas, no sentido de remoção dos ocupantes, que poderiam prejudicar social e economicamente os bairros. **Sendo assim, a remoção das favelas constitui-se "solução" no plano ideológico e da**

paisagem urbana, pois o "problema" não fica mais visível aos demais habitantes da cidade (grifos nossos).

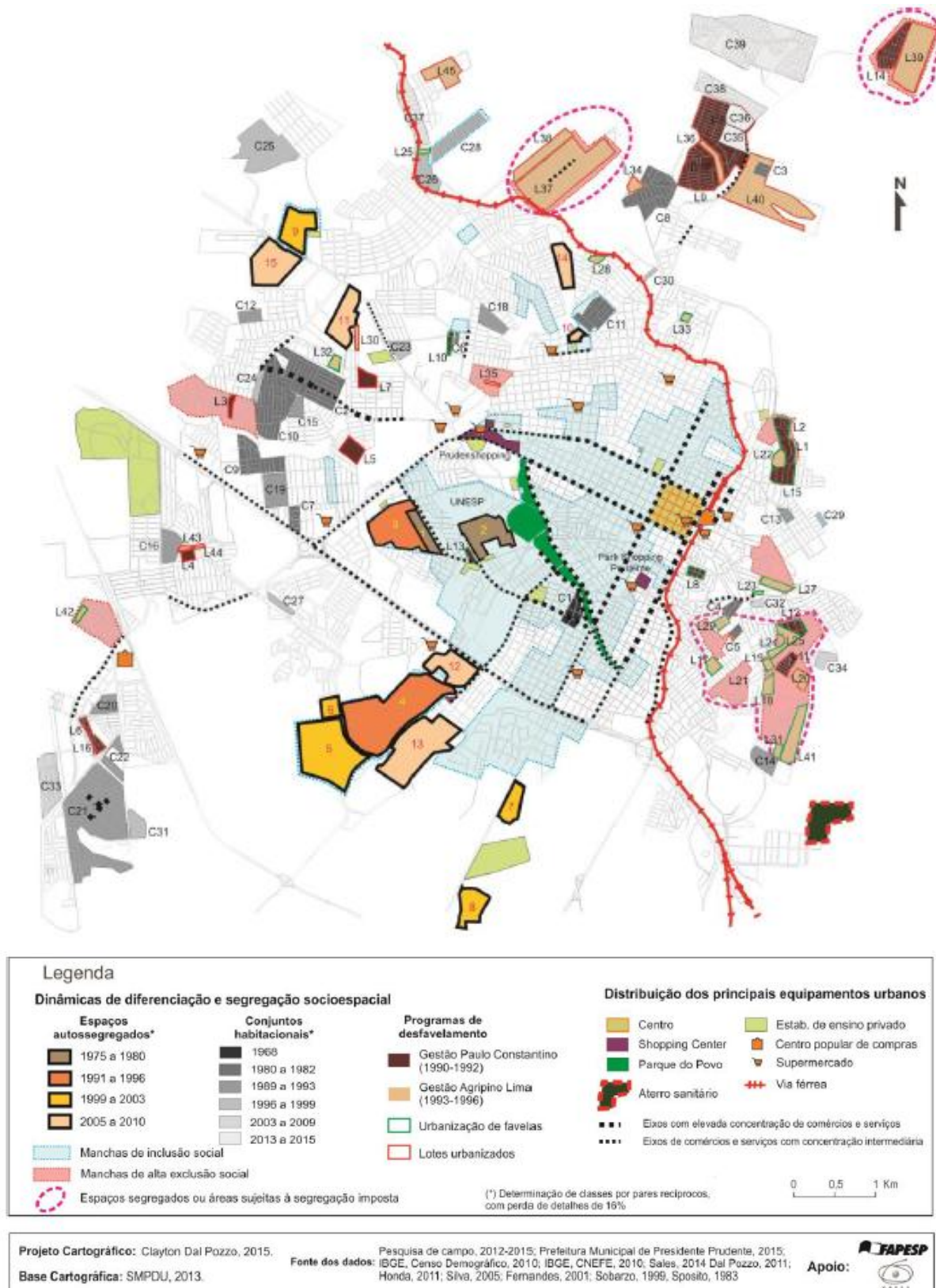
Sobre a autossegregação, apresentamos a Tabela 3, a qual contém os loteamentos fechados implementados, em Presidente Prudente, durante o período de 1975 a 2010. Através das referências de cada espaço revelador de práticas de autossegregação, presentes na referida tabela, é possível identificá-los no Mapa 10, o qual apresenta as dinâmicas de diferenciação e segregação socioespacial na cidade. Neste mapa, é possível observar, também, espaços segregados ou áreas sujeitas à segregação imposta, assim como a localização de conjuntos habitacionais. Embora o nosso objetivo não seja o aprofundamento na discussão sobre a segregação socioespacial, acreditamos que o referido mapa, assim como a tabela, conseguem apresentar um panorama geral acerca da forma pela qual a segregação se reflete no espaço urbano prudentino.

Tabela 3: Presidente Prudente: Espaços autossegregados, 1975 - 2010.

Ref.	Aprov.	Nome	Lotes	Área Total (m²)	Área residencial (m²)
1	1975	Jardim Morumbi	67	90.600,00	62.320,50
2	1980	Jardim João Paulo II	251	175.723,44	108.446,13
3	1991	Central Park Residence	293	286.159,23	150.119,80
4	1996	Pq. Resid. Damha	746	711.534,00	317.966,50
5	1999	Pq. Resid. Damha II	516	631.620,00	226.241,00
6	2002	Residencial Beatriz	60	35.359,00	24.002,50
7	2002	Resid. Golden Village	91	83.195,80	50.102,93
8	2003	C. R. Quinta das Flores	126	133.729,85	64.915,72
9	2003	Residencial Portinari	234	202.100,00	90.824,82
10	2005	Residencial Saint Moritz	50*	15.589,77	8.910,00
11	2007	Porto Seguro Residence	245	163.751,00	63.827,32
12	2007	Village Damha	265	159.595,00	92.019,00
13	2009	Pq. Resid. Damha III	408	423.586,11	165.771,50
14	2010	Porto Bello Residence	161	183.980,00	95.400,41
15	2010	Pq. Resid. Mart Ville	269	222.653,02	94.467,52

(*) Refere-se ao total de unidades habitacionais implantadas em um condomínio horizontal de pequeno porte. **Obtida em:** Pozzo (2015, p. 145); **Adaptada por:** Alexandre Antonio Abate (2017).

Mapa 10: Presidente Prudente: Diferenciação e Segregação socioespacial, 2015.



Org.: Clayton Ferreira Dal Pozzo (2015); **Obtido em:** Pozzo (2015, p. 141).

A pesquisa realizada possibilitou compreendermos as práticas espaciais daqueles que vivem na periferia de Presidente Prudente, por meio das interações deles com a cidade através das práticas relativas ao consumo. Segundo Almeida Júnior e Whitacker (2007, p. 71), os deslocamentos intraurbanos dos cidadãos "[...] constituem-se em uma importante ferramenta para a verificação do processo de segregação socioespacial, pois a acessibilidade aos espaços de consumo coletivo e aos serviços em geral é uma das principais características definidoras deste processo socioespacial". Deste modo, embora a nossa pesquisa se restrinja ao estudo da mobilidade e da acessibilidade urbanas, considerando, exclusivamente, os deslocamentos voltados para o consumo, avaliamos que a baixa mobilidade e acessibilidade urbanas constatadas é relevante para a ampliação da segregação socioespacial e da exclusão social do João Domingos Netto, sendo estas características marcantes em porções da área norte do município, conforme diversos estudos já desenvolvidos pelos pesquisadores do Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais (GAsPERR) e do Centro de Estudos e de Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas (CEMESPP), ambos situados na Unesp de Presidente Prudente.

Outros elementos contribuem para a segregação socioespacial dos moradores do João Domingos Netto. O primeiro é o baixo nível socioeconômico da população, visto que o conjunto habitacional se enquadra no "Programa Minha Casa, Minha Vida - Faixa 1", ou seja, se destina às famílias que possuem renda bruta mensal de, no máximo, 1,6 mil ⁵⁶, o que gera práticas de discriminação associadas não apenas ao padrão socioeconômico, mas à área onde residem. Neste contexto, ressaltamos a visão de Silva (2005, p. 116), a qual é fundamental para a pesquisa que realizamos:

A população que vai para os loteamentos, no decorrer do processo, acaba sofrendo consequências [...] e entre elas o aumento das despesas com locomoção, o que determina ainda mais a escassez de recursos em seus orçamentos familiares, refletindo-se na diminuição de poder aquisitivo, em relação à situação anterior à ida para o loteamento.

⁵⁶ Atualmente, o Programa "Minha Casa, Minha Vida - Faixa 1" se destina às famílias que possuem renda familiar de, no máximo, 1,8 mil. Todavia, em 2015, durante o âmbito do sorteio realizado pelo Poder Público Municipal para a entrega das residências do João Domingos Netto, a Faixa 1 se destinava às famílias que possuíam renda familiar de, no máximo, 1,6 mil.

O segundo elemento se refere à carência de equipamentos e serviços urbanos, como escolas, creches, postos de saúde, áreas de lazer, áreas comerciais, dentre outros. Como terceiro fator, salientamos que o conjunto habitacional se localiza em uma situação espacial desfavorável, ou seja, distante da malha urbana consolidada. Assim, "[...] vemos como a produção do espaço e, especialmente, a produção de descontinuidades do tecido urbano, auxilia na constituição da segregação socioespacial" (SILVA, 2005, p. 117). É necessário, neste sentido, a atuação efetiva do Poder Público Municipal para que os elementos causadores e/ou intensificadores da segregação socioespacial e da exclusão social do João Domingos Netto possam ser sanados ou amenizados. Considerando a totalidade de Presidente Prudente, assim como as demais cidades brasileiras, de diferentes latitudes, longitudes e escalas, é imprescindível investir nas áreas urbanas que, de fato, apresentam carência de infraestrutura, serviços e equipamentos públicos. Não obstante, *a segregação, assim como a seletividade do direito à cidade, só poderão ser superados com base na constituição de sujeitos políticos*. Neste sentido, concordamos com Silva (2005, p. 119) quando ele enfatiza a necessidade de uma estratégia política, a qual "[...] deve obrigatoriamente se apoiar na presença e na ação justamente dos indivíduos que são vítimas desse processo de segregação".

7. Referências bibliográficas

ABREU, Diores Santos. **Formação histórica de uma cidade pioneira paulista: Presidente Prudente**. Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Presidente Prudente: Presidente Prudente, 1972.

_____. Esboço histórico da fundação de Presidente Prudente. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média**. Presidente Prudente, [s.n.], 2001.

ALMEIDA JÚNIOR, Adauto Rodrigues de; WHITACKER, Arthur Magon. Segregação socioespacial em cidades médias: Diferenças ou semelhanças? Um estudo sobre o Jardim Cinquentário e o Jardim Morada do Sol em Presidente Prudente - SP. **Geografia em Atos**, v.2, n.7, Presidente Prudente, 2007, p. 71 - 87.

ALVÃO NETO, Arnaldo Lôpo Mont'. **Deslocamentos urbanos e desigualdades sociais**: um estudo do movimento diário da população de Belo Horizonte. 2009. 134 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.

ALVES, Glória. Privação, Justiça Espacial e Direito à Cidade. In: BENACH, Núria et al. **Justiça Espacial e o Direito à Cidade**. São Paulo: Contexto, 2017, p. 167-178.

AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno. Origens, Evolução e Perspectivas dos Estudos sobre as Cidades Médias. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Cidades Médias**: espaços em transição. 1.ed. São Paulo: Expressão Popular, 2007, p. 69-87.

BATELLA, Wagner Barbosa. **OS LIMIARES DAS CIDADES MÉDIAS**: reflexões a partir da cidade de Teófilo Otoni - MG. 2013. 228f. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

BENEDET, Ronaldo. **O Desafio da Mobilidade Urbana**. Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, Série Estudos Estratégicos, 2015.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Lex**: Congresso Nacional e Presidência da República, Brasília, 2001. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 02 out. 2017.

_____. Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Lex**: Congresso Nacional e Presidência da República, Brasília, 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 05 jul. 2017.

_____. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável**. Brasília: Ministério das Cidades, 2004.

_____. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Mobilidade e Política Urbana**: subsídios para uma gestão integrada. Rio de Janeiro: IBAM; Ministério das Cidades, 2005.

_____. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Gestão integrada da Mobilidade urbana**. Brasília: Ministério das Cidades, 2006.

_____. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília: Ministério das Cidades, 2013.

BRITO, Paula; MARTINS, Isabel; SANTOS, Luis Delfim. **O conceito de qualidade de vida urbana na perspectiva dos residentes na cidade do Porto**. S.d. Disponível em: < http://www.apdr.pt/siteRPER/numeros/RPER09/art01_rper9.pdf>. Acesso em: 22 jun. 2017.

CALVINO, Italo. **As Cidades Invisíveis**. Tradução: Diogo Mainardi. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

CARDOSO, João Marcos do Nascimento. **Análise dos Padrões Espaciais de Mobilidade Residencial Intraurbana em Cidades Médias Paulistas**. Relatório Final de Pesquisa de Iniciação Científica. Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2017.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Metageografia: Ato de conhecer a partir da Geografia. In: _____. **Crise Urbana**. São Paulo: Contexto, 2015, p. 9-23.

_____; ALVES, Glória; PADUA, Rafael Faleiros de. Introdução. In: BENACH, Núria. **Justiça Espacial e o Direito à Cidade**. São Paulo: Contexto, 2017, p. 9-12.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A privação do urbano e o "direito à cidade" em Henri Lefebvre. In: BENACH, Núria. **Justiça Espacial e o Direito à Cidade**. São Paulo: Contexto, 2017, p. 33-62.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Desafios da Mobilidade Urbana no Brasil. In: BRASIL. CÂMARA DOS DEPUTADOS. **O desafio da Mobilidade Urbana**. Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2015.

CHAVES, Gilvando Rodrigues. **Análise socioeconômica e cultural da feira livre do município de Remígio - PB**. 2011. 105 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) - Universidade Estadual da Paraíba, Campina Grande, 2011.

CORRÊA, Roberto Lobato. Construindo o conceito de Cidade Média. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Cidades Médias: espaços em transição**. 1.ed. São Paulo: Expressão Popular, 2007, p. 23-33.

_____. **O espaço urbano**. 1. ed. São Paulo: Editora Ática, 1989.

DOLLFUS, Olivier. **O Espaço Geográfico**. 3 ed. Rio de Janeiro: Difel, 1978.

DUARTE, Fábio; SÁNCHEZ, Karina; LIBARDI, Rafaela. **Introdução à Mobilidade Urbana**. 2ª. reimpressão. Curitiba: Juruá, 2011.

FERRAZ, Antonio Clóvis "Coca" Pinto; TORRES, Isaac Guillermo Espinosa. **Transporte Público Urbano**. 2. ed. São Carlos: RiMa, 2004.

FERREIRA, Sandra Cristina. **Rede Urbana, Cidade de Porte Médio e Cidade Média: Estudos sobre Guarapuava no estado do Paraná**. 2010. 348f. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

FERREIRA, Heloísa Mariz; WHITACKER, Arthur Magon. O centro principal nas cidades policêntricas: uma discussão conceitual a partir da análise de Presidente Prudente - SP. In:

ENCONTRO NACIONAL DA ANPEGE, 11, 2015, Presidente Prudente. **Anais...** Presidente Prudente: A Diversidade da Geografia brasileira: Escalas e Dimensões da Análise e da Ação.

FERREIRA, Heloísa Mariz. O centro tradicional e principal e as práticas espaciais em Presidente Prudente - SP. **Caminhos da Geografia**, Uberlândia, v. 16, n. 56, p. 110-125, 2015.

HARVEY, David. O direito à cidade. **Lutas Sociais**, São Paulo, n. 29, p. 73-89, 2012.

HERCULANO, Selene C. A qualidade de vida e seus indicadores. In: HERCULANO, Selene C. et al. **Qualidade de vida e riscos ambientais**. Niterói: Eduff, 2000.

IBGE cidades. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA online. 2010. **Apresenta informações censitárias dos municípios brasileiros**. Disponível em: <<http://cod.ibge.gov.br/2VY>>. Acesso em: 12 ago. 2016.

JANNUZZI, Paulo de Martino. Repensando a prática de uso de indicadores sociais na formulação e avaliação de políticas públicas municipais. In: KEINERT, Tânia Margarete Mezzomo; KARRUZ, Ana Paula. **Qualidade de vida: observatórios, experiências e metodologias**. São Paulo: Annablume: Fapesp, 2002, p. 53-71.

KARRUZ, Ana Paula; KEINERT, Ruben Cesar; KEINERT, Tânia Margarete Mezzomo. O processo de construção do Observatório da Qualidade de Vida de Santo André: identificação e superação de desafios. IN: KEINERT, Tânia Margarete Mezzomo; KARRUZ, Ana Paula. **Qualidade de vida: observatórios, experiências e metodologias**. São Paulo: Annablume: Fapesp, 2002, p. 95-105.

KEINERT, Tânia Margarete Mezzomo; KARRUZ, Ana Paula; KARRUZ, Silvia Maria. Sistemas locais de informação e a gestão pública da qualidade de vida nas cidades. In: _____; _____. **Qualidade de vida: observatórios, experiências e metodologias**. São Paulo: Annablume: Fapesp, 2002, p. 117-138.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5 ed. São Paulo: Centauro, 2001.

LÓRA, Renata Morandi. **Por uma construção da mobilidade urbana: Metodologia e Indicadores na cidade de Vitória - ES**. 2012. 149 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória.

MAIA, Doralice Sátyro. Cidades médias e pequenas do Nordeste: Conferência de abertura. In: HENRIQUE, Wendel; LOPES, Diva Maria Ferlin. **Cidades médias e pequenas: Teorias, Conceitos e Estudos de caso**. Salvador: SEI, 2010, p. 15 - 41.

MANZINI, Eduardo José. Entrevista semi-estruturada: análise de objetivos e de roteiros. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL SOBRE PESQUISA E ESTUDOS QUALITATIVOS, 2, 2004, Bauru. A pesquisa qualitativa em debate. **Anais...** Bauru: USC, 2004.

MARCHIORO, Edson. **Rede cicloviária integrada**. 2014a. Disponível em: <http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/planejamento_urbano.xhtml>. Acesso em: 06 set. 2017.

_____. **Plano de Mobilidade Urbana de Presidente Prudente - Relatório Técnico 01**. 2014b. Disponível em: <http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/planejamento_urbano.xhtml>. Acesso em: 06 set. 2017.

_____. **Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Presidente Prudente - SP**. Apresenta uma síntese do referido projeto. 2015a. Disponível em: <<http://edsonmarchioro.com.br/projeto?nome=presidente-prudente-sp&id=2>>. Acesso em: 05 set. 2017.

_____. **Audiência Pública: Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Presidente Prudente - SP**. 2015b. Disponível em: <<http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/outros/mobilidade/default.asp>>. Acesso em: 05 set. 2017.

_____. **Audiência Pública: Projeto de Reestruturação do Sistema do Transporte Coletivo Municipal de Presidente Prudente - Projeto Operacional**. 2015c. Disponível em: <<http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/outros/mobilidade/default.asp>>. Acesso em: 05 set. 2017.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Editora Atlas S.A, 2003.

MARICATO, Erminia. **Para entender a Crise Urbana**. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

MARTINS, Isabel; SANTOS, Luís Delfim. A qualidade de vida urbana: O caso da cidade do Porto. In: WORKING PAPERS DA FEP, 116, 2002. Porto: Faculdade de Economia da Universidade do Porto, 2002, p. 1-25.

MOTTA, Diana; MATA, Daniel de. A importância da cidade média. **Desafios do desenvolvimento**, ano 6, ed. 47, 2009. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=1002:catid=28>. Acesso em: 12 jul. 2017.

NASCIMENTO, Agnaldo da Silva. **No vazio, caberiam casas, parques, fábricas...caberia muita cidade**. 2014. 142f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

OLIVEIRA, Hélio Carlos Miranda de; SOARES, Beatriz Ribeiro. Cidade Média: apontamentos metodológicos e tipologia. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v.15, n.15, 2014, p. 119-133.

PACHECO, Susana Mara Miranda. Resiliência urbana e comercial em áreas centrais. **Geo UERJ**, v. 2, n. 23, p. 459-478, 2012.

PAMPLONA, João Batista; ROMEIRO, Maria do Carmo. Desvendando o setor informal: Relatos de uma experiência brasileira. **Revista da ABET**, v.2, n.2, p. 14-36, 2002.

PEREIRA, Sílvia Regina. **Percursos Urbanos: Mobilidade Espacial, Acessibilidade e o Direito à Cidade**. 2006. 326 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

PEREIRA, Cláudio Smalley Soares. **Centro, centralidade e cidade média: O papel do comércio e serviços na reestruturação da cidade de Juazeiro do Norte/CE**. 2014. 329f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

PERO, Valéria; MIHESSEN, Vitor. Mobilidade Urbana e Pobreza no Rio de Janeiro. **Econômica**, Niterói, v.15, n.2, p. 23-50, dez. 2013.

PNUD; IPEA; FJP. **Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil**. Brasília: PNUD, IPEA, FJP, 2013. Disponível em: < <http://www.atlasbrasil.org.br/2013/>>. Acesso em: 5 jun. 2017.

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

PORTAL G1. **Casas do João Domingos Netto serão entregues na próxima semana**. 2015. Disponível em: < <http://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-regiao/noticia/2015/09/casas-do-joao-domingos-netto-serao-entregues-na-proxima-semana.html>>. Acesso em: 25 set. 2017.

_____. **Prefeitura abre licitação para lotes comerciais em conjunto habitacional**. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-regiao/noticia/2016/08/prefeitura-abre-licitacao-para-lotes-comerciais-em-conjunto-habitacional.html>>. Acesso em: 08 nov. 2017.

_____. **Prefeitura de Presidente Prudente inabilita todos os concorrentes da licitação do transporte coletivo**. 2017a. Disponível em: < <http://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-regiao/noticia/prefeitura-de-presidente-prudente-inabilita-todos-os-concorrentes-da-licitacao-do-transporte-coletivo.ghtml>>. Acesso em: 31 ago. 2017.

_____. **Prefeitura analisa recursos e habilita duas empresas a prosseguirem em licitação do transporte coletivo de Presidente Prudente**. 2017b. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-regiao/noticia/prefeitura-analisa-recursos-e-habilita-duas-empresas-a-prosseguirem-em-licitacao-do-transporte-coletivo-de-presidente-prudente.ghtml>>. Acesso em: 01 set. 2017.

_____. **Com tarifa de R\$ 3,50, Pruden Express vence licitação do transporte coletivo em Presidente Prudente**. 2017c. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-regiao/noticia/com-tarifa-de-r-350-pruden-express-vence-licitacao-do-transporte-coletivo-em-presidente-prudente.ghtml>>. Acesso em: 17 out. 2017.

PORTO-SALES, Andréa Leandra. **A SITUAÇÃO ESPACIAL DE FRANQUIAS NA AMÉRICA DO SUL:** morfologia e centralidade urbanas em cidades médias da Argentina, Brasil e Chile. 2014. 299f. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

POZZO, Clayton Ferreira Dal. **FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL EM CIDADES MÉDIAS PAULISTAS:** Os territórios do consumo segmentado de Ribeirão Preto e Presidente Prudente. 2015. 400 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE. **Famílias comemoram entrega das chaves do João Domingos Netto; 2343 são contemplados.** 2015. Disponível em: <<http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/noticias.xhtml?cod=31503>>. Acesso em: 25 set. 2017.

_____. **Secretaria de Assuntos Viários e Cooperação em Segurança Pública.** s.d. Disponível em: <<http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/unidade.xhtml?cod=5>>. Acesso em: 05 set. 2017.

RAMOS, Edivaldo Fernandes. **As cidades médias em perspectiva:** Uma análise dos papéis e tendências de um grupo de cidades médias brasileiras. 2011. 162f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.

SAFATLE, Claudia. **Governo recriou o Geipot.** Revista Eletrônica "Valor". 2012. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/valor-investe/casa-das-caldeiras/2790388/governo-recriou-o-geipot>>. Acesso em: 04 set. 2017.

SANTANA, Joseval M. Mobilidade Urbana e a Pobreza da Cidadania. **Revista Ambivalências**, v.2, n.4, p. 214-229, jul-dez/2014.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão.** São Paulo: Nobel, 1987.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado:** Fundamentos Teóricos e Metodológicos da Geografia. 4 ed. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos. **Espaço, Tempo e Contradições:** Do Banco Nacional de Habitação ao Programa "Minha Casa, Minha Vida" em Presidente Prudente/SP. 2016. 124f. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

SILVA, Ronés Borges. **Segregação e/ou integração:** O "Programa de Desfavelamento e Loteamentos urbanizados" em Presidente Prudente. 2005. 130 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

_____. A segregação socioespacial urbana em Presidente Prudente-SP. **Revista da Católica**, Uberlândia, v.1, n.2, p. 81-104, 2009.

SILVA, Érica Tavares da. **Estrutura urbana e mobilidade espacial nas metrópoles**. 2012. 248 f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

SILVEIRA, Márcio Rogério; COCCO, Rodrigo Giral di. Transporte Público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais. **Estudos avançados**, 2013.

SIQUEIRA, Luis Paulo Ribeiro. Proposta metodológica para a identificação de subcentros urbanos: estudo de caso na região metropolitana de São Paulo. **Economia Aplicada**, v.8, n.1, 2014.

SOBREIRO FILHO, J. Movimentos Socioespaciais, Socioterritoriais, Manifestações e a Redes Sociais: das manifestações internacionais ao Movimento Passe Livre - SP. **Geographos**, Alicante, v.6, n.73, p. 1-29, 2015.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade**: Uma Introdução Crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos. 8.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **O chão em Presidente Prudente**: A lógica da Expansão Territorial Urbana. 1983. 230f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro.

_____. **O chão em pedaços**: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo. 2004. 508f. Tese (Livre Docência) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

_____. O desafio metodológico da abordagem interescalar no estudo de cidades médias no mundo contemporâneo. **CIDADES**, v.3, n.5, 2006, p. 146-157.

_____. Cidades Médias: Reestruturação das Cidades e Reestruturação Urbana. In: _____. **Cidades Médias**: espaços em transição. 1.ed. São Paulo: Expressão Popular, 2007a, p. 233-253.

_____. Sobre novas possibilidades e perspectivas: Historiando nosso percurso e apresentando nossos textos sobre cidades médias (Prefácio). In: _____. **Cidades Médias**: espaços em transição. 1.ed. São Paulo: Expressão Popular, 2007b, p. 09-20.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão et al. O Estudo das Cidades Médias brasileiras: Uma Proposta Metodológica. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Cidades Médias**: espaços em transição. 1.ed. São Paulo: Expressão Popular, 2007, p. 35-67.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Multi(poli)centralidade urbana. In: SPOSITO, Eliseu Savério; SANT'ANNA NETO, João Lima. **Uma Geografia em movimento**. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2010, p. 199-228.

_____. **Lógicas econômicas e práticas espaciais contemporâneas:** cidades médias e consumo. Presidente Prudente, projeto temático financiado pela FAPESP, 2011.

THOMAZ JÚNIOR, Antonio. **Trabalho de campo: o laboratório por excelência do geógrafo.** In: _____. Geografia passo-a-passo (ensaios críticos dos anos 90). Presidente Prudente: Centelha, 2005, p. 31-39.

TREVISAN Assessoria e Consultoria. **Cartilha Social Informativa Conjunto Habitacional João Domingos Netto.** *Sem data.*

VAINER, Carlos B. Planejamento Territorial e Projeto Nacional: os desafios da fragmentação. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos**, v.9, n.1. Recife: Associação Nacional de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, 2007, p. 09-24.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento:** reflexões e propostas. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2000.

_____. **Transporte urbano, espaço e equidade.** 2 ed. São Paulo: Annablume, 2001.

VERDI, Elisa Favaro; NOGUEIRA, Denys Silva. O direito à cidade (nas ruas e nas universidades) e o dever da sociedade urbana. In: BENACH, Núria et al. **Justiça espacial e o direito à cidade.** São Paulo: Contexto, 2017, p. 95-113.

VILLAÇA, Flávio. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. **Estudos Avançados**, 2011, p. 37-58.

VITTE, Claudete de Castro Silva et al. Novas abordagens de desenvolvimento e sua inserção na gestão de cidades. In: KEINERT, Tânia Margarete Mezzomo; KARRUZ, Ana Paula. **Qualidade de vida:** observatórios, experiências e metodologias. São Paulo: Annablume: Fapesp, 2002.

VITTE, Claudete de Castro Silva. Planejamento urbano, sustentabilidade urbana e qualidade de vida: considerações sobre o significado de cidade e de cidadania no início do século XXI. In: KEINERT, Tânia Margarete Mezzomo; KARRUZ, Ana Paula. **Qualidade de vida:** observatórios, experiências e metodologias. São Paulo: Annablume: Fapesp, 2002.

VOLOCHKO, Danilo. Nova produção das periferias urbanas e reprodução do cotidiano. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Crise Urbana.** São Paulo: Contexto, 2015, p. 105-127.

WHITACKER, Arthur Magon. **Reestruturação urbana e centralidade em São José do Rio Preto - SP.** 2003. 237f. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

8. Apêndices

APÊNDICE 1 – Roteiro de entrevista realizada com os moradores do João Domingos Netto⁵⁷

A - Perfil do entrevistado (a)

- 1) Nome:
- 2) Endereço:
- 3) Idade:
- 4) Gênero:
- 5) Estado civil:
- 6) Escolaridade:
- 7) Profissão:
- 8) Telefone (residencial ou celular):

B - Dados gerais sobre o consumo de bens

Importante: Explicar o que significa consumir bens, caso o (a) entrevistado (a) não saiba.

- 9) Poderia descrever, por gentileza, quais os principais bens que você consome em uma semana normal (alimentos, vestimenta, calçados etc.)?
- 10) Quais outros bens você costuma adquirir e acha importante destacar (eletrodomésticos, eletroeletrônicos, jornais, revistas etc.)?
- 11) O conjunto habitacional oferece tudo que você necessita ou é necessário se deslocar sempre para ter acesso a bens?
- 12) Caso precise se deslocar para comprar o que precisa, em quais áreas de Presidente Prudente você consome bens (centro principal, camelódromo, *shopping centers*, subcentros de bairros)? Dentre estas áreas, qual a principal área da cidade que você consome bens? Você faz compras em outra cidade? Qual?

⁵⁷ Algumas questões foram adaptadas de Poletto (2016) e de um roteiro de entrevista elaborado para o Projeto Temático "Lógicas econômicas e práticas espaciais contemporâneas: cidades médias e consumo".

13) Poderia citar os estabelecimentos nos quais você mais realiza as suas compras?

14) Por que escolhe estas áreas e estabelecimentos para comprar tais produtos? Por que não compra nas outras áreas? **Importante: citar as áreas ou ambientes que não foram citados na resposta à questão 12.**

15) Utiliza a internet para fazer compras? Para que produtos? Por quê?

16) Utiliza o telefone para fazer compras (pizzas, lanches, gás etc.)? Para que produtos? Por quê?

C - Dados gerais sobre o consumo de serviços

Importante: Explicar o que significa consumir serviços, caso o (a) entrevistado (a) não saiba.

17) Poderia descrever, por gentileza, quais os principais serviços que você consome ao longo de um mês (cabeleireiro, dentista, manicure, pedicure, etc.)?

18) O conjunto habitacional oferece tudo que você necessita ou é necessário se deslocar sempre para ter acesso a serviços?

19) Caso precise se deslocar, em quais áreas de Presidente Prudente você consome estes serviços (centro principal, camelódromo, *shopping centers*, subcentros de bairros)? Dentre estas áreas, qual a principal área da cidade que você consome estes serviços? Você adquire serviços em outra cidade? Qual?

20) Poderia citar os estabelecimentos nos quais você mais adquire os serviços que necessita?

21) Costuma se deslocar pela cidade em momentos de lazer (*shopping centers*, parques, bares, lanchonetes, restaurantes, shows)? Qual a frequência semanal? Quais as áreas da cidade que você mais frequenta para estas finalidades? Costuma se deslocar para outra cidade em momentos de lazer? Qual? Para quais finalidades?

22) Por que escolhe estas áreas e estabelecimentos para consumir serviços? Por que não consome serviços em outras áreas? **Importante: citar as áreas ou ambientes que não foram citados na resposta à questão 19.**

23) Realizei um levantamento ao longo de todo o conjunto e identifiquei que há poucos estabelecimentos comerciais e de serviços. A maioria deles é informal, ou seja, há a venda de bens ou a prestação de serviços nas casas dos moradores, sem uma devida regularização. Qual a importância destes estabelecimentos informais para você? Quais estabelecimentos comerciais e de serviços ainda não existem aqui e você considera fundamental que eles sejam implementados?

D - Informações referentes aos deslocamentos

24) Quais os meios utilizados para o deslocamento a fim de consumir bens e serviços (a pé, bicicleta, transporte público coletivo, automóvel)? Qual o principal modal de deslocamento utilizado para estas finalidades? Por quê?

E- Informações referentes aos deslocamentos utilizando o TPC para consumir bens e serviços.

Importante: Apenas aplicar este tópico caso o (a) entrevistado (a) utilize o TPC para se deslocar a fim de consumir bens e serviços.

25) Qual a frequência média (semanal) de utilização de ônibus para que você possa se deslocar para consumir bens e serviços?

26) Considerando a área da cidade na qual você mais consome bens e serviços, qual a quantidade necessária de ônibus para ir e voltar? Qual o tempo médio de cada deslocamento?

27) a) Onde localiza-se o ponto de ônibus mais próximo de sua residência? Solicitar a distância aproximada (pode ser o número de quadras). Você considera esta distância adequada? Justifique.

b) Você considera que a quantidade de pontos de ônibus no conjunto habitacional é suficiente? Explique.

c) Qual o tempo médio de espera nos pontos de ônibus?

28) Qual a periodicidade de atendimento dos ônibus? Você acha que deveria haver atendimento em mais horários? Justifique.

29) Você acha que a quantidade de ônibus disponibilizada em cada período previamente estabelecido pelas empresas, é suficiente para atender à população? Justifique.

30) O ponto de embarque para todos os ônibus que se destinam ao João Domingos Netto se localiza no centro (ao lado da Catedral de São Sebastião). Além disso, todos os ônibus que saem do João Domingos se destinam ao centro da cidade (mesmo ponto de embarque). Você acredita que esta linha única é ideal para atender as suas necessidades de deslocamento a fim realizar o consumo? Por favor, em caso afirmativo, justifique. Em caso negativo, explique, também, qual seria o trajeto ideal (mais pontos de embarque, linhas que conduzam a outros lugares, etc.) que favoreceria o seu consumo de bens e serviços.

31) Você acha que a tarifa cobrada em Presidente Prudente para a utilização de ônibus é adequada? Justifique.

F - Questões referentes à visão dos entrevistados acerca das dificuldades que podem existir

32) Você considera que há dificuldades para se deslocar pela cidade a fim de consumir bens e serviços? Em caso afirmativo, quais as maiores dificuldades? Em caso negativo, justifique.

33) Há setores da cidade que gostaria de frequentar, mas não o faz porque o acesso é difícil? Em caso negativo, explique. Em caso afirmativo, poderia, além de explicar, mencionar quais os setores da cidade você gostaria de frequentar?

34) Considerando as suas necessidades de deslocamento para consumir bens e serviços, você acha que o Conjunto Habitacional "João Domingos Netto" foi implementado em uma área adequada? Você se sente prejudicado (a) por algum motivo? Justifique.

35) Você se considera integrado à cidade ou se sente isolado (a)? Explique.

36) Considerando as questões de deslocamentos abordadas nesta entrevista, você acha que são necessárias mudanças (por exemplo, maior quantidade de ônibus e pontos de ônibus, maior frequência no oferecimento dos ônibus, redução nos tempos de espera dos ônibus e durante os deslocamentos, etc.)? Em caso afirmativo, por favor, informe quais as mudanças que você julga serem necessárias. Em caso negativo, explique.

G - Comparações entre o consumo atual e antigo de bens e serviços

37) Em qual área da cidade você morava antes de residir aqui no João Domingos?

38) Quais as principais diferenças entre o seu antigo consumo de bens e serviços e o atual (loais de consumo, frequência do consumo, modais de transportes utilizados nos deslocamentos, etc.)?

39) Comparando a sua antiga área de residência com a atual, em qual delas você possui (ou possuía) uma maior mobilidade e acessibilidade para consumir bens e serviços? **Importante: explicar, de forma simples e direta, os conceitos de mobilidade e acessibilidade.**

APÊNDICE 2 – Roteiro de entrevista realizada com o representante das empresas de transporte público coletivo⁵⁸

Gostaria de começar nossa entrevista, solicitando ao Sr. (Sra.) que me fale sobre sua formação profissional, sobre a função ou cargo que desempenha na empresa e informando há quantos anos trabalha neste cargo.

1) Razão social da empresa:

2) Em que ano a empresa se instalou no município e iniciou a oferta do serviço?

3) Como foi realizada a contratação do serviço por parte do Poder Público? Quando ocorreu a licitação? Até quando esse contrato vigora?

4) Há uma equipe multifuncional a fim de realizar pesquisas e propostas de melhorias para o setor? Há contratação de serviços de terceiros para isto ou de assessoria? Em caso afirmativo, quem realiza essas pesquisas? De que forma são realizadas? Com qual frequência são realizadas?

5) Os usuários possuem autonomia para relatar possíveis problemas e sugerir melhorias? Em caso afirmativo, como são realizadas? Se não são realizadas, qual o motivo?

6) Há um debate entre a empresa e o Poder Público Municipal a fim de identificar os problemas e debater possíveis melhorias? **Se o entrevistado não explicar: Poderia dar mais algumas informações sobre isto?**

7) De acordo com a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana, artigo. 4º, inciso VI, o transporte coletivo deve contar “[...] com itinerários e preços fixados pelo poder público”. Como ocorre a definição do valor das tarifas nessa cidade? O Poder Público questiona as tabelas de custos apresentadas pelas empresas? Há alguma forma de subsídio do Executivo Municipal para a diminuição das tarifas? **Em caso de ser dito que não há, perguntar: A empresa considera que deveria haver?**

8) Como o Sr. (Sra.) avalia as condições do Sistema de Transporte Coletivo Público em Presidente Prudente? Ele atende todas as áreas da cidade? **Caso ele não forneça detalhes, insistir: Haveria alguma área que mereceria no momento mais atenção?**

9) O Sr. (Sra.) considera que, em Presidente Prudente, há equidade de acesso ao transporte público coletivo? Ou seja, moradores de todos os bairros conseguem chegar aos pontos mais importantes da cidade? Em caso negativo, o que seria necessário para que toda a população

⁵⁸ Algumas questões foram adaptadas de Poletto (2016).

e especialmente a de menor renda, possa ter o direito de ir e vir assegurado de forma satisfatória e efetiva, utilizando o TPC?

10) Especificamente sobre a nossa área de estudo:

a) Como foi planejado o oferecimento do serviço para o Conjunto Habitacional "João Domingos Netto"? Houve um debate entre a empresa e o Poder Público Municipal?

b) Qual a periodicidade e a quantidade de ônibus ofertados para o referido conjunto habitacional? O Sr. (Sra.) considera que esta periodicidade e quantidade de ônibus disponibilizada é suficiente para atender à população do João Domingos Netto?

c) Há dificuldades para o oferecimento do serviço para o João Domingos Netto? Quais?

d) Há algum projeto sendo debatido atualmente, no que se refere a uma possível reestruturação no oferecimento dos serviços para o João Domingos Netto ou para outra área da cidade? Em caso afirmativo, comente sobre o projeto e informe qual a área da cidade que será atendida.

11) De acordo com a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana, artigo. 4º, inciso VI, o transporte público coletivo deve ser acessível a toda a população.

a) A tarifa cobrada em Presidente Prudente é adequada e acessível para todos os usuários, considerando os diferentes níveis de renda existentes? Justifique.

b) Considerando todas as questões anteriores e fazendo uma reflexão sobre o oferecimento do serviço desta empresa para o Conjunto Habitacional "João Domingos Netto", o Sr. (Sra.) considera que os moradores possuem mobilidade e acessibilidade para terem acesso às principais áreas de consumo da cidade? Justifique.

APÊNDICE 3 – Roteiro de entrevista realizada com o representante do Poder Público Municipal⁵⁹

Gostaria de começar a nossa entrevista, solicitando ao Sr. (Sra.) que me fale sobre sua formação profissional, sobre a função ou cargo que desempenha e informando há quantos anos trabalha neste cargo.

Agora, passemos às questões relativas à mobilidade e à acessibilidade urbanas.

1) De acordo com a Lei nº 12.587, mais conhecida por Política Nacional de Mobilidade Urbana, implementada em 2012, os municípios com mais de vinte mil habitantes devem elaborar seus planos de mobilidade. Qual o órgão responsável pela elaboração deste plano para Presidente Prudente? Como ele foi elaborado? **Caso o (a) entrevistado (a) não informe, perguntar: Houve apoio de assessoria externa à Prefeitura Municipal para sua execução?**

2) De acordo com a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana, artigo. 4º, inciso VI, o transporte público coletivo deve ser acessível a toda a população. A tarifa cobrada em Presidente Prudente é adequada e acessível para todos os usuários, considerando os diferentes níveis de renda existentes? **Caso o (a) entrevistado (a) não explique bem, insistir para que justifique.**

3) O Sr. (Sra.) considera que os moradores do Conjunto Habitacional "João Domingos Netto" possuem mobilidade e acessibilidade para terem acesso às principais áreas de consumo da cidade? **Caso ele (ela) não tenha sido claro, insistir perguntando quais as dificuldades que as pessoas tem tido para se deslocar.**

4) a) Como foi planejado o oferecimento do serviço de transporte público coletivo para o Conjunto Habitacional "João Domingos Netto"? Houve um debate entre as empresas e o Poder Público Municipal? Houve o aproveitamento de itinerários anteriores, tendo ocorrido apenas a ampliação do trajeto?

b) O Sr. (Sra.) considera que o oferecimento do TPC para o referido conjunto é suficiente para satisfazer as necessidades de deslocamento da população? Explique.

5) O Sr. (Sra.) considera que, em Presidente Prudente, há facilidade de acesso dos moradores de todos os bairros da cidade às principais áreas comerciais? Em caso afirmativo, exemplifique. Em caso negativo, o que seria necessário para que toda a população e especialmente a de menor renda, possa ter o direito de ir e vir assegurado de forma satisfatória e efetiva?

⁵⁹ Algumas questões foram adaptadas de Poletto (2016).

6) Em abril de 2015, houve uma Audiência Pública a fim de debater o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Presidente Prudente. Conforme documento disponibilizado pela Prefeitura Municipal, várias intervenções foram propostas.

a) As intervenções propostas estão sendo executadas? Em caso afirmativo, qual o estágio de execução? Em caso negativo, qual o motivo?

b) A nova administração municipal pretende dar continuidade ao projeto, caso ele esteja sendo executado? Se possível, explique um pouco do que vem sendo feito.

c) Partindo do princípio de que em 2017, uma nova administração se iniciou, haverá novas propostas visando à melhoria da mobilidade e da acessibilidade urbanas em Presidente Prudente? Em caso afirmativo, por favor, informar quais as propostas e quais áreas da cidade serão atendidas. Em caso negativo, explique.

d) Considerando a área norte da cidade, em especial o Conjunto Habitacional "João Domingos Netto", o que a nova administração pretende propor, no que se refere à melhoria da mobilidade e da acessibilidade da população?

7) Em abril de 2015, houve uma Audiência Pública para apresentação do "Projeto de Reestruturação do Sistema do Transporte Coletivo Municipal de Presidente Prudente - Projeto Operacional", conforme documento disponibilizado pela Prefeitura Municipal. O projeto é amplo e se estrutura em seis pilares: 1) Reestruturação do Sistema TCM; 2) Sistema Integrado do Transporte Coletivo; 3) Infraestrutura necessária; 4) Modelagem das linhas; 5) Viabilidade operacional; 6) Diretrizes para concessão.

a) O referido projeto está sendo executado? Em caso afirmativo, qual o estágio de execução? Em caso negativo, qual o motivo?

b) A nova administração municipal pretende dar continuidade ao projeto, caso ele esteja sendo executado? Explique-nos o que for possível.

c) Quais as principais propostas da nova administração municipal, no que se refere ao transporte público coletivo?

d) Como o Sr. (Sra.) avalia as condições do Sistema de Transporte Público Coletivo em Presidente Prudente? Ele atende todas as áreas da cidade? Explique.