



**UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA  
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"**

Campus Presidente Prudente

VICTOR HUGO QUISSI CORDEIRO DA SILVA

FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL E EXPERIÊNCIAS URBANAS EM  
PRESIDENTE PRUDENTE

Presidente Prudente

2024

VICTOR HUGO QUISSI CORDEIRO DA SILVA

**FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL E EXPERIÊNCIAS  
URBANAS EM PRESIDENTE PRUDENTE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho FCT/UNESP – Presidente Prudente/SP, como requisito para a obtenção do título de Mestrado em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Eliseu Savério Sposito.

Presidente Prudente/SP  
2024

S586f

Silva, Victor Hugo Quissi Cordeiro da

Fragmentação socioespacial e experiências urbanas em Presidente Prudente / Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva. -- Presidente Prudente, 2024

204 f. : il., tabs., fotos, mapas

Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista (Unesp), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente

Orientador: Eliseu Savério Sposito

1. Diferenciação socioespacial. 2. Fragmentação socioespacial. 3. Percursos urbanos. 4. Experiências urbanas. 5. Presidente Prudente. I. Título.

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Biblioteca da Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente. Dados fornecidos pelo autor(a).

Essa ficha não pode ser modificada.

**CERTIFICADO DE APROVAÇÃO**

TÍTULO DA DISSERTAÇÃO: "Fragmentação socioespacial e experiências urbanas em Presidente Prudente"

**AUTOR: VICTOR HUGO QUISSI CORDEIRO DA SILVA**

**ORIENTADOR: ELISEU SAVÉRIO SPOSITO**

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

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

Prof. Dr. MÁRCIO JOSÉ CATELAN (Participação Virtual)  
Departamento de Geografia / Faculdade de Ciências, Tecnologia e Educação de Ourinhos - Unesp/FCTE

Prof. Dr. FRANCISCO CEBRIÁN ABELLÁN (Participação Virtual)  
Geografia / Universidade Castilla-La Mancha – Campus de Albacete

Presidente Prudente, 23 de fevereiro de 2024

A Neusa Quissi  
*In memoriam*

## AGRADECIMENTOS

Este trabalho contou com o apoio inestimável de Angela dos Santos Machado, minha companheira de todos os momentos, à você dedico meu amor. Agradeço aos meus primos André, Gabriel, Eduardo, Miguel, Júnior e Samara, vocês foram muito importantes para que eu me mantivesse firme no mestrado e na pesquisa acadêmica. Agradeço à Frida, por sua fiel companhia.

O apoio institucional do Programa de Pós-Graduação em Geografia e da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (processo número: 2021/04735-1, Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP)) foram indispensáveis e por isso estendo os meus agradecimentos a todos que fazem parte dessas instituições. Aos professores do PPGG agradeço o debate de excelência que vocês proporcionam. Direciono um especial agradecimento à *Universidad Castilla-La Mancha* (Albacete, Espanha) e ao *Centro de Estudios Territoriales Iberoamericano* que me receberam, na figura do professor Francisco Cebrián Abellán, para a realização do período de estágio e pesquisa, muitas reflexões contidas nesse trabalho advêm dessa rica experiência. Agradeço ao meu orientador Eliseu Savério Sposito, nossas conversas me motivam a continuar essa jornada científica.

*Os fantasmas de todas as revoluções estranguladas ou traídas, ao longo da torturada história latino-americana, ressurgem nas novas experiências, assim como os tempos presentes tinham sido pressentidos e engendrados pelas contradições do passado. A história é um profeta com o olhar voltado para trás: pelo que foi, e contra o que foi, anuncia o que será (GALEANO, 2017 [1971], p. 25).*

## RESUMO

Os processos de produção de diferenças e desigualdades socioespaciais são temas tratados na Geografia por diferentes geógrafos e perspectivas teórico-metodológicas. O espaço urbano, entendido como condição, meio e produto das relações sociais, expressa a relação entre uma lógica fragmentada e a segmentação socioespacial sendo, portanto, fundamental para a compreensão das desigualdades. O processo de fragmentação socioespacial é uma possibilidade de compreendermos como na estruturação da cidade as práticas espaciais dos cidadãos definem e são definidas no contexto urbano propenso a acentuar as desigualdades socioespaciais, ainda mais agravada pela pandemia da covid-19. É a partir deste processo que observamos a condição dos sujeitos que vivem em conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) (faixa 1) em Presidente Prudente/SP e dos espaços residenciais fechados com residências de alto valor de troca, buscando objetivar a diferenciação e as desigualdades socioespaciais como caminho para se revelar nas escalas do cotidiano a sua inserção na cidade, levando em consideração as diferenças entre esses contextos socioeconômicos e espaciais distintos e mudanças advindas pelo contexto pandêmico. O processo de dispersão urbana foi discutido ao longo do texto e apresentado a partir das tipologias que este processo pode assumir no contexto latino-americano, ou seja, a precariópolis estatal e a privatópolis imobiliária, áreas marcadas respectivamente pela segregação e autosegregação socioespacial. As entrevistas semiestruturadas buscaram abordar diferentes aspectos do cotidiano e das experiências urbanas, tais como lazer, consumo, trabalho e habitação. A partir dessa metodologia pudemos identificar diferentes dimensões dos processos de segregação, autosegregação e fragmentação, indicados na maior ou menor autonomia na construção da própria espaço-temporalidade por parte dos entrevistados. Os percursos urbanos casa-trabalho-casa foram registrados a fim de apreendermos o cotidiano e elaborarmos uma análise da passagem da lógica centro-periférica para uma lógica fragmentária na qual se processa a fragmentação socioespacial não como determinante apenas, mas como forma-conteúdo do modo de pensar, fazer e viver a cidade.

**Palavras-chave:** Diferenciação Socioespacial; Fragmentação Socioespacial; Percursos Urbanos; Experiências urbanas; Presidente Prudente/SP.



## ABSTRACT

The processes of producing socio-spatial differences and inequalities are themes addressed in Geography by different geographers and theoretical-methodological perspectives. Urban space, understood as a condition, medium, and product of social relations, expresses the relationship between a fragmented logic and socio-spatial segmentation, therefore being fundamental for understanding inequalities. The socio-spatial fragmentation process is a way to comprehend how, in the structuring of the city, the spatial practices of urban dwellers define and are defined in the urban context prone to accentuating socio-spatial inequalities, further exacerbated by the COVID-19 pandemic. It is from this process that we will observe the condition of individuals living in housing complexes of the Minha Casa Minha Vida Program (PMCMV) (band 1) in Presidente Prudente/SP, and closed residential spaces with high exchange value residences, aiming to objectify differentiation and socio-spatial inequalities as a path to reveal their insertion in the city on the scales of everyday life, taking into account the differences between these distinct socio-economic and spatial contexts and changes arising from the pandemic context. The process of urban dispersion will be discussed throughout the text and presented based on the typologies of this process in the Latin American context, namely, the state precariopolis and the real estate privatopolis, areas marked respectively by socio-spatial segregation and self-segregation. Semi-structured interviews sought to address different aspects of daily life and urban experiences, such as leisure, consumption, work, and housing. Through this methodology, we were able to identify different dimensions of segregation, self-segregation, and fragmentation processes, indicated by the greater or lesser autonomy in constructing their own space-time by the interviewees. Urban routes home-work-home were recorded to grasp daily life and develop an analysis of the transition from a center-periphery logic to a fragmented logic in which socio-spatial fragmentation occurs not only as a determinant but also as the form-content of the way of thinking, doing, and living in the city.

**Keywords:** Socio-spatial Differentiation; Socio-spatial Fragmentation; Urban Routes; Urban Experiences; Presidente Prudente/SP.

## RESUMEN

Los procesos de producción de diferencias y desigualdades socioespaciales son temas abordados en la Geografía por diferentes geógrafos y perspectivas teórico-metodológicas. El espacio urbano, entendido como condición, medio y producto de las relaciones sociales, expresa la relación entre una lógica fragmentada y la segmentación socioespacial, siendo fundamental para la comprensión de las desigualdades. El proceso de fragmentación socioespacial es una manera de comprender cómo, en la estructuración de la ciudad, las prácticas espaciales de los habitantes urbanos se definen y son definidas en el contexto urbano propenso a acentuar las desigualdades socioespaciales, agravadas aún más por la pandemia de COVID-19. Es a partir de este proceso que observaremos la condición de las personas que viven en conjuntos habitacionales del Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) (banda 1) en Presidente Prudente/SP, y en espacios residenciales cerrados con viviendas de alto valor de intercambio, buscando objetivar la diferenciación y las desigualdades socioespaciales como un camino para revelar su inserción en la ciudad en las escalas de la vida cotidiana, teniendo en cuenta las diferencias entre estos contextos socioeconómicos y espaciales distintos y los cambios derivados del contexto pandémico. El proceso de dispersión urbana se discutirá a lo largo del texto y se presentará con base en las tipologías de este proceso en el contexto latinoamericano, es decir, la precariópolis estatal y la privatópolis inmobiliaria, áreas marcadas respectivamente por la segregación socioespacial y la autosegregación. Las entrevistas semiestructuradas buscaron abordar diferentes aspectos de la vida cotidiana y las experiencias urbanas, como el ocio, el consumo, el trabajo y la vivienda. A través de esta metodología, pudimos identificar diferentes dimensiones de los procesos de segregación, autosegregación y fragmentación, indicadas por la mayor o menor autonomía en la construcción de su propia espacio-temporalidad por parte de los entrevistados. Se registraron las rutas urbanas hogar-trabajo-hogar para comprender la vida cotidiana y elaborar un análisis de la transición de una lógica centro-periferia a una lógica fragmentada en la que la fragmentación socioespacial ocurre no solo como determinante, sino también como forma-contenido de la manera de pensar, hacer y vivir la ciudad.

**Palabras clave:** Diferenciación Socioespacial; Fragmentación Socioespacial; Rutas Urbanas; Experiencias Urbanas; Presidente Prudente/SP.

## LISTA DE FIGURAS

<b>FIGURA 1</b> – MODELOS DE ESTRUTURA INTRAURBANA DE BURGUESS, HOYT E HARRIS & ULLMAN.....	28
<b>FIGURA 2</b> – MODELOS DE ESTRUTURA INTRAURBANA NA AMÉRICA-LATINA .....	49
<b>FIGURA 3</b> – MAPA DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO.....	55
<b>FIGURA 4</b> – ESTRADAS DE FERRO NO ESTADO DE SÃO PAULO .....	57
<b>FIGURA 5</b> – PLANTA DA VILA GOULART (1917).....	59
<b>FIGURA 6</b> – PRESIDENTE PRUDENTE: PLANTA DA CIDADE (1923).....	61
<b>FIGURA 7</b> – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PRESIDENTE PRUDENTE (1930) .....	62
<b>FIGURA 8</b> – PRAÇA 9 DE JULHO (1950) .....	63
<b>FIGURA 9</b> – EXPANSÃO DA MALHA URBANA DE PRESIDENTE PRUDENTE (1917 – 2017) .	74
<b>FIGURA 10</b> – DILMA ROUSSEF NA ENTREGA DO BAIRRO JOÃO DOMINGOS NETTO (2015) .....	107
<b>FIGURA 11</b> – PRODUÇÃO EM SÉRIE DE CASAS (JOÃO DOMINGOS NETTO).....	111
<b>FIGURA 12</b> – CONTRASTE ENTRE O RURAL E O URBANO (JOÃO DOMINGOS NETTO).....	111
<b>FIGURA 13</b> – IGREJA NEOPENTECOSTAL ASSEMBLEIA DE DEUS (BELA VISTA) .....	114
<b>FIGURA 14</b> – SUPERMERCADO TERRA NOVA (JOÃO DOMINGOS NETTO) .....	115
<b>FIGURA 15</b> – PRAÇA DO WI-FI (JOÃO DOMINGOS NETTO) .....	116
<b>FIGURA 16</b> – ACÚMULO DE LIXO (JOÃO DOMINGOS NETTO).....	117
<b>FIGURA 17</b> – PADRÃO CONSTRUTIVO DE ESPAÇOS RESIDENCIAIS FECHADOS (PORTO MADERO) .....	121
<b>FIGURA 18</b> – PORTO MADERO: ÁREA DE LAZER .....	124
<b>FIGURA 19</b> – DAMHA CENTER: CENTRO COMERCIAL E DE SERVIÇOS.....	126
<b>FIGURA 20</b> – A CIDADE DOS MUROS: DAMHA I, DAMHA II E RESIDENCIAL BEATRIZ ....	127
<b>FIGURA 21</b> – PASSAGEIROS BLOQUEANDO OS ÔNIBUS EM PROTESTO (JOÃO DOMINGOS NETTO).....	143
<b>FIGURA 22</b> – CAMINHO ATÉ O PONTO DE ÔNIBUS (JOÃO DOMINGOS NETTO).....	155
<b>FIGURA 23</b> – JOÃO DOMINGOS NETTO: ÔNIBUS LOTADO.....	156
<b>FIGURA 24</b> – PORTARIA DO PORTO MADERO .....	162
<b>FIGURA 25</b> – PORTARIA DO DAMHA I.....	163
<b>FIGURA 26</b> – PRUDENSHOPPING: CENTRO DE COMPRAS E LAZER EM PRESIDENTE PRUDENTE .....	172
<b>FIGURA 27</b> – CALÇADÃO DE PRESIDENTE PRUDENTE: CENTRO DA CIDADE.....	177
<b>FIGURA 28</b> – JOÃO DOMINGOS NETTO: LOTAÇÃO DOS ÔNIBUS NO PERÍODO DA PANDEMIA .....	186
<b>FIGURA 29</b> – JOÃO DOMINGOS NETTO: DESLOCAMENTOS EM TRANSPORTE PÚBLICO EM MEIO À PANDEMIA .....	187

## **LISTA DE TABELAS**

<b>TABELA 1</b> – CARACTERÍSTICAS DOS CONJUNTOS HABITACIONAIS DO PROGRAMA MINHA CASA MINHA VIDA.....	109
<b>TABELA 2</b> – ESPAÇOS RESIDENCIAIS FECHADOS EM PRESIDENTE PRUDENTE (1975 – 2023) .....	122

## LISTA DE QUADROS

<b>QUADRO 1</b> – DIFERENÇAS ENTRE CAMPO E CIDADE NA DETERMINAÇÃO DA RENDA DA TERRA.....	81
<b>QUADRO 2</b> – FATORES DO PROCESSO DE DISPERSÃO URBANA EM CIDADES MÉDIAS .....	91
<b>QUADRO 3</b> – PERFIL DOS ENTREVISTADOS .....	97
<b>QUADRO 4</b> – INFORMAÇÕES ADICIONAIS DOS ENTREVISTADOS .....	99
<b>QUADRO 5</b> – FASES E FAIXAS DE RENDA DO PROGRAMA MINHA CASA MINHA VIDA ...	105
<b>QUADRO 6</b> – DIFERENTES EXPRESSÕES DA MOBILIDADE GEOGRÁFICA.....	139
<b>QUADRO 7</b> – PERFIL DOS COLABORADORES DO PERCURSO URBANO ACOMPANHADO....	152

## LISTA DE MAPAS

<b>MAPA 1</b> – LOCALIZAÇÃO DE PRESIDENTE PRUDENTE .....	55
<b>MAPA 2</b> – PRESIDENTE PRUDENTE: MINHA CASA MINHA VIDA (FAIXA 1) E ESPAÇOS RESIDENCIAIS FECHADOS .....	100
<b>MAPA 3</b> – PERCURSO ESTELA (JOÃO DOMINGOS NETTO) .....	154
<b>MAPA 4</b> – PERCURSO GABRIELA (JOÃO DOMINGOS NETTO) .....	158
<b>MAPA 5</b> – PERCURSO SAMUEL (PARQUE DOS PINHEIROS) .....	159
<b>MAPA 6</b> – PERCURSO TIAGO (PORTO MADERO) .....	161
<b>MAPA 7</b> – PERCURSO AMANDA (DAMHA I) .....	164
<b>MAPA 8</b> – PERCURSO JOÃO (DAMHA I) .....	165

### **Lista de siglas**

**BNH** – Banco Nacional de Habitação

**EUA** – Estados Unidos da América

**HR** – Hospital Regional

**GAsPERR** – Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais

**IBGE** – Instituto Brasileiro de Geografias e Estatística

**PRP** – Partido Republicano Paulista

**PMCMV** – Programa Minha Casa Minha Vida

**FraUrb** – Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira

# SUMÁRIO

Introdução.....	22
Capítulo 1 – Formas e processos da urbanização contemporânea.....	24
1. 1. Segregação e autoss segregação socioespacial: diferentes abordagens .....	25
1. 2. Fragmentação socioespacial: perspectiva para compreender os novos conteúdos da urbanização contemporânea.....	40
Capítulo 2 – A produção do espaço urbano em Presidente Prudente.....	53
2. 1. Ocupação do território e a formação da cidade .....	54
2. 2. Vetores do processo de periferização do espaço urbano em Presidente Prudente .....	75
Capítulo 3 – A “ <i>precariópolis estatal</i> ” e a “ <i>privatópolis imobiliária</i> ” em Presidente Prudente.....	94
3. 1. A precariópolis estatal .....	101
3. 2. A privatópolis imobiliária.....	117
Capítulo 4 – Experiências urbanas em Presidente Prudente .....	135
2. 1. As condições para a realização dos deslocamentos casa-trabalho-casa .....	136
4. 2. Percursos urbanos .....	151
4. 2. Percursos urbanos em espaços segregados.....	152
4. 2. 2. Percursos urbanos em espaços autoss segregados .....	160
4. 3. Apropriação dos espaços de lazer e consumo .....	166
4. 4. A pandemia de covid-19: experiências desiguais.....	182
Considerações finais .....	194
REFERÊNCIAS .....	198
APÊNDICE A – Igreja evangélica Deus é Fiel (Bela Vista) .....	205
APÊNDICE B – Mercado Santa Isabel (Bela Vista).....	205
APÊNDICE C – Mini mercado Sakamoto (João Domingos Netto).....	206
APÊNDICE D – Quadra poliesportiva (Bela Vista) .....	206
APÊNDICE E – Praça (Jardim Panorâmico) .....	207
APÊNDICE F – Despejo de lixo (João Domingos Netto) .....	207
APÊNDICE G – Roteiro de entrevista .....	208



## INTRODUÇÃO

O espaço urbano é caracterizado pela fragmentação ou, dizendo em outros termos, pela formação de um mosaico complexo e de difícil compreensão. Podemos visualizar a diferenciação do espaço urbano na heterogeneidade das formas espaciais e dos fluxos no interior da cidade, passíveis de serem apreendidos também através da paisagem urbana. Diferentes tempos sociais e intencionalidades de agentes econômico-político-sociais convergem para construir a atual morfologia urbana, formada por diferentes áreas sociais. Devemos adicionar aos aspectos objetivos da cidade a subjetividade dos grupos sociais, pois nos indicam os valores e significados que são atribuídas as mais diversas formas espaciais. Nestas representações podemos encontrar hierarquias, estereótipos, preconceitos, ideologias e utopias. Além destes fatores a fragmentação provoca uma necessária articulação entre as partes da cidade, que pode ser interrompida ou prejudicada pelos processos socioespaciais que pretendemos abordar nesse trabalho.

O presente texto é resultado de uma pesquisa teve, como objetivo geral, analisar se Presidente Prudente/SP passa pelo processo de fragmentação socioespacial, a partir das práticas espaciais de cidadãos moradores dos conjuntos habitacionais da faixa 1 do Programa “Minha Casa Minha Vida” e de espaços residenciais fechados. Buscamos verificar se há um aprofundamento da seletividade na apropriação do espaço urbano, tendendo a fragmentação socioespaciais. Para tanto, realizamos entrevistas e acompanhamos alguns percursos casa-trabalho-casa de residentes das duas áreas em análise. Tendo em vista os resultados alcançados pudemos constatar a desigualdade entre os dois perfis, demonstrando as dificuldades de acesso à cidade dos moradores do PMCMV (faixa 1) e, por outro lado, as facilidades encontradas por moradores de espaços residenciais fechados.

Sendo assim, a partir de nossas experiências de pesquisa e resultados alcançados empreendemos um esforço de discussão e síntese de nossas investigações. O tema que norteou nossos debates são os novos conteúdos do processo de urbanização em cidades médias brasileiras, com destaque para o processo de fragmentação socioespacial. O agravamento das desigualdades socioespaciais é uma das tendências do processo de

urbanização contemporâneo em cidades médias brasileiras. Por conseguinte, este processo pode acarretar o aprofundamento das dinâmicas de segregação e fragmentação socioespacial, como argumentamos neste texto.

O processo de fragmentação socioespacial é uma possibilidade de compreendermos como na estruturação da cidade as práticas espaciais dos cidadãos definem e são definidas no contexto urbano propenso a acentuar as desigualdades socioespaciais. É a partir deste processo que observaremos a condição dos sujeitos que vivem em conjuntos habitacionais do Programa “Minha Casa, Minha Vida” (PMCMV) (faixa 1) em Presidente Prudente/SP e dos condomínios fechados com residências de alto valor de troca, buscando objetivar a diferenciação e as desigualdades socioespaciais como caminho para se revelar nas escalas do cotidiano a sua inserção na cidade, levando em consideração as diferenças entre esses contextos socioeconômicos e espaciais distinto.

Desenvolvemos, a partir dos marcos teóricos analisados por Whitacker (2017), a perspectiva da redefinição do par centro-periferia em cidades médias brasileiras. A partir dos novos vetores de valorização fundiária/imobiliária e das políticas habitacionais mais recentes notamos uma nova espacialização das desigualdades (Calixto; Redón, 2021). Destacamos os efeitos da pandemia de covid-19 no cotidiano dos moradores dos diferentes grupos analisados nesta pesquisa, demonstrando a desigualdade nas possibilidades de manter o necessário isolamento social. Tendo em vista estas transformações recentes emerge um contexto urbano marcado por processos de seletividade espacial e apropriação desigual do espaço, que buscamos compreender a partir do processo de fragmentação socioespacial.

O debate aqui realizado contou com a contribuição indireta de inúmeros pesquisadores vinculados ao Projeto Temático FragUrb, através de reuniões de discussão de textos, workshops e apresentação do resultado parcial da pesquisa e dos encontros informais no grupo de pesquisa GASPERR. Esse registro é fundamental para afirmar a vinculação desta pesquisa em um projeto mais amplo que possibilitou a realização de nossas análises. Entretanto, reiteramos que as limitações deste material devem ser atribuídas exclusivamente ao autor.

# **CAPÍTULO 1 – FORMAS E PROCESSOS DA URBANIZAÇÃO CONTEMPORÂNEA**

## **1. 1. Segregação e autoss segregação socioespacial: diferentes abordagens**

O conceito de segregação é um dos mais antigos nas ciências sociais, tendo sido trabalhado por diferentes autores e a partir de diferentes posições teórico-metodológicas. O fenômeno da segregação pode ser visto na história das cidades, como no exemplo da formação dos guetos de Veneza no período da antiga República Sereníssima<sup>1</sup>. Por mais de dois séculos a população de origem judaica foi obrigada a viver em bairros separados do restante da população, em locais vigiados por guardas e com a circulação das pessoas controlada por portões de entrada e saída. Aos judeus que moravam nos chamados guetos, ficava proibida a livre circulação pela cidade após o cair da noite e também ficavam obrigados a usar símbolos que pudessem identificá-los enquanto judeus quando saíssem dos guetos (Wacquant, 2004). Situações em que a livre circulação de determinados grupos sociais pode ser encontrada em contextos históricos e geográficos mais antigos, como nas descrições da cidade antiga de Fustel de Coulanges (2005 [1864]), ainda que a interpretação deste fenômeno a partir do conceito de segregação socioespacial possa ser controversa.

Os exemplos históricos são importantes e merecem ser lembrados para que possamos alcançar uma melhor compreensão do que é a segregação e as suas diferentes manifestações histórico-geográficas. Porém, o próprio conceito possui a sua historicidade e, portanto, diferentes abordagens podem ser encontradas ao longo de mais de um século de estudos. Nos Estados Unidos da América (EUA) um grupo de intelectuais reunidos na Universidade de Chicago viriam a desenvolver as características básicas daquilo que conhecemos atualmente como segregação residencial. Seja para criticá-los ou para aprimorar as ideias da chamada Escola de Chicago ou Ecologia Humana vários autores fizeram menção à esta escola de pensamento, um demonstrativo de que ela merece ser mencionada neste trabalho.

A primeira consideração sobre a Escola de Chicago é destacar os elementos mais importantes do contexto histórico dos EUA do início do século XX, principalmente em relação à cidade de Chicago, por ser o laboratório de pesquisa utilizado para a construção dos modelos de cidade desenvolvidos posteriormente. O grande fluxo migratório era a

---

<sup>1</sup> Título atribuído para designar vários estados, entre eles: República de Veneza, República de Gênova, República de Luca etc.

tônica daquele momento, caracterizando a cidade de Chicago pela presença de diferentes grupos étnicos e culturais. Este quadro de diversidade cultural, combinado com assimétricas relações de poder, “levou à formação de diferentes ‘áreas sociais’” (Vasconcelos, 2013, p. 24). Além da desigual assimilação dos imigrantes à sociedade, destaca-se o papel do racismo contra a população norte-americana, levada à segregação de modo compulsório.

A Escola de Chicago destacou-se também pelo caráter descritivo e pela formulação de modelos de organização espacial. Entre os processos ressaltados por esta escola temos: segregação, invasão, sucessão e demais processos ecológicos (Mckenzie, 2005). Na base destes estudos encontramos princípios da biologia e do darwinismo social, levando-os a conceber os indivíduos em constante processo de competição e/ou cooperação, a partir do qual formariam a estrutura do espaço urbano. A partir das observações empíricas, os autores desta corrente de pensamento criaram modelos para explicar a dinâmica urbana. Nesta sessão destacamos os modelos de maior impacto, desenvolvidos, respectivamente, por Ernest Burgess, Homer Hoyt, Chauncy Harris e Edwad Ullman, que podem ser vistos na Imagem 1. Devemos lembrar que a construção de modelos esbarra na inevitável simplificação ou generalização de determinados elementos, acrescidos das intenções do autor que no processo de elaboração do modelo escolhe evidenciar esta ou aquela característica em detrimento de outras. Os modelos construídos por esses autores também devem ser lidos a partir do contexto histórico e geográfico do qual eles pertencem, ou seja, faz parte do trabalho de investigação identificar os limites destas representações para a análise da realidade empírica latino-americana e, mais especificamente, das cidades médias oriundas da formação do complexo cafeeiro paulista, como no caso de Presidente Prudente.

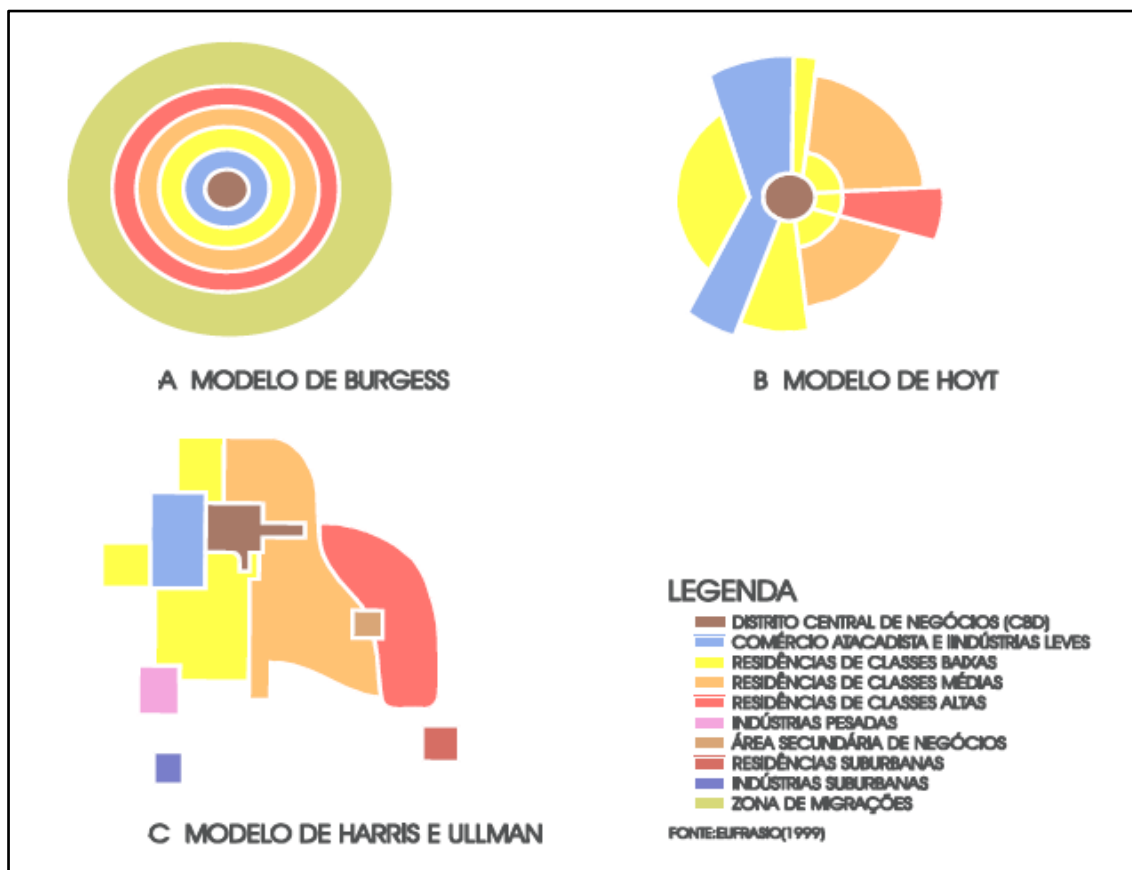
O modelo de Ernest Burgess [1925] descreve a cidade de Chicago a partir de círculos concêntricos, que delimitam as áreas de moradia das diferentes faixas de renda. Neste modelo os mais pobres vivem no centro e os mais ricos nos subúrbios, ou seja, nas periferias da cidade. Baseado nos princípios da economia neoclássica, Burgess chega à conclusão de que o modelo construído a partir da realidade de Chicago deriva da escolha dos indivíduos em relação a dois fatores fundamentais, sendo eles: distância em relação ao local de trabalho (distância em relação ao centro) e o tamanho e qualidade da habitação. Sendo assim, os mais pobres escolheriam viver mais próximo do trabalho,

portanto, na área central. Por outro lado, esta escolha locacional implica em residir em habitações precárias, deterioradas e com poucas dimensões. Por sua vez, os mais abastados decidiriam morar em amplas e confortáveis casas, ainda que para isso tenham que distanciar-se do local de trabalho, contribuindo para a adoção do automóvel individual para completar os deslocamentos diários.

Outro modelo bastante conhecido foi desenvolvido por Homer Hoyt [1935] que construiu uma representação da cidade na qual a distribuição dos diferentes grupos sociais se daria por setores, contrariando o modelo de círculos concêntricos de Burgers. A partir do modelo desenvolvido por Hoyt chegamos à conclusão de que a forma espacial representativa do processo de segregação seriam setores marcados pela forte homogeneidade interna. Além desta particular forma de representação da cidade, Hoyt identifica setores de amenidades ocupados por moradores de alto *status*. Nestes setores se destacariam a presença de espaços residenciais fechados e shopping centers, conectados por vias de grande circulação. Os impactos no cotidiano são evidentes, possibilitando a autossegregação dos grupos de alto *status*.

O modelo de núcleos múltiplos de Harris e Ullman [1945] se destaca pela presença de subcentros próximo ao residencial de alta renda, indicando uma maior complexidade e a possibilidade de processos de diferenciação socioespacial mais intenso, não apenas em relação ao local de moradia, mas também no consumo. Os autores argumentavam que os modelos anteriores eram demasiadamente simplificados e, portanto, incapazes de representar a complexidade urbana daquele momento. Este modelo indicaria que as cidades não possuem sempre e necessariamente apenas um ponto de crescimento (*Central Business District*), além de expressar as novas opções locacionais da indústria pesada.

**Figura 1** – Modelos de estrutura intraurbana de Burgess, Hoyt e Harris & Ullman



Fonte: Tourinho (2011).

A contribuição destes autores continua inspirando o debate acadêmico em torno do tema da estruturação urbana e das formas da segregação socioespacial, mas como afirmamos anteriormente, mediações e críticas são fundamentais uma tentativa de formulação de modelos a partir da realidade latino-americana. A ênfase em processos ecológicos para compreender a dinâmica urbana foi um elemento bastante criticado por correntes de pensamento opostas à Ecologia Humana, sobretudo pela naturalização do fenômeno da segregação socioespacial. Em meados dos anos 1960 e 1970, autores inspirados no materialismo-histórico-dialético retomaram a discussão sobre as dinâmicas urbanas, contribuindo para a atribuição de conteúdos ao conceito de segregação, dentro do que se convencionou denominar como Escola da Sociologia Urbana Francesa.

Os autores da Economia Política Marxista são divididos por Sobarzo Miño (1999) em dois grupos: os autores que trabalham o marxismo de modo mecanicista e aqueles que compreendem a complexidade do espaço urbano em suas múltiplas determinações. A

perspectiva da produção do espaço urbano é tributária desta segunda corrente de pensamento, fortemente influenciada por Henri Lefebvre. De acordo com Gottdiener (apud Sobarzo Miño, 1999, p. 36) os objetivos desta perspectiva eram “de um lado, revelar os processos pelos quais o ambiente urbano assumira sua forma presente e, de outro, explicar as características da distribuição espacial desigual e as crises associadas a ela”. Uma dos pontos centrais desta corrente teórica é a ideia de um espaço social ou produzido pela sociedade através de uma via de mão dupla na qual a sociedade produz o seu espaço e, por outro, o espaço construído influencia nas ações tomadas pela sociedade. Este ponto de partida difere profundamente de autores que apresentam o espaço urbano como um palco, noções que percebem o espaço apenas como a materialidade ou as edificações, perspectiva associada no campo marxiano à Castells (1985).

O debate em torno da noção de espaço urbano merece especial atenção quando abordamos processos socioespaciais, como no caso da segregação. Desde as noções tripartite de Lefebvre (2013) – espaço material, representação do espaço e espaços de representação ou as de Harvey (2015) – espaço absoluto, relativo e relacional, até as categorias do método geográfico de Santos (1997) – forma, função, estrutura e processo, encontramos importantes contribuições que nos ajudam a desvendar a dinâmica urbana. Acreditamos que estas contribuições teóricas nos ajudam a superar a noção de espaço como receptáculo ou palco das relações sociais, contribuindo também para uma perspectiva não afeita a dogmas ou a repetição de fórmulas.

É neste espírito de crítica e de não repetição dogmática de modelos estrangeiros que introduzimos a discussão sobre a segregação socioespacial na realidade brasileira. Dessa forma, consideramos importante identificar a origem do conceito de segregação e a realidade espacial e temporal que produziu tal definição. A partir desta avaliação crítica que podemos verificar a viabilidade deste conceito para a análise da realidade brasileira, portanto, de uma formação socioespacial diferente daquela que originalmente inspirou os autores da Ecologia Humana. A hipótese levantada por Vasconcelos (2013, p. 17) de que “noções e conceitos elaborados em cada realidade não são automaticamente transferíveis” merece nossa atenção, pois a partir dela pretendemos chegar ao âmago da questão da segregação socioespacial. O autor argumenta que o conceito de segregação foi desenvolvido a partir da realidade norte-americana que é marcada por um tipo específico de desigualdade socioespacial. Sendo assim, o emprego deste conceito à realidade



brasileira esbarraria em graves limitações, dado que cada realidade histórico-geográfica seria um espelho de formas particulares de desigualdade.

O tipo específico de desigualdade social e racial que caracterizava as cidades norte-americanas não seria o mesmo das cidades brasileiras, dificultando o uso do conceito de segregação e levando os pesquisadores a explicar fenômenos diversos a partir de um único conceito. O exemplo mais destacado é o das favelas no Brasil, porque, diferente do contexto da segregação racial norte-americana, os moradores destas áreas das cidades brasileiras podem sair desta condição nos casos em que consigam aumentar a renda familiar e adquirir uma outra moradia. Este aspecto da desigualdade brasileira é sensivelmente diferente do caso norte-americano, no qual os negros independentemente de serem pobres ou ricos eram forçados a residir em áreas limitadas da cidade, dado a sua condição étnica e racial. É a partir deste contraste entre as cidades brasileira e as norte-americanas que o autor chega à conclusão de que não é adequado importar o conceito de segregação para compreender a realidade do Brasil.

Segundo Vasconcelos (2013) a dinâmica de formação e manutenção do gueto negro, ou seja, do isolamento forçado de uma parcela da população norte-americana estaria no núcleo da explicação do processo de segregação. A segregação poderia ser interpretada também como um mecanismo de superioridade dos grupos dominantes em relação a determinadas populações minoritárias, construindo formas de separar e limitar a população afro-americana e demais grupos étnicos. Entre os agentes deste processo estariam a indústria imobiliário e o Estado, criando áreas marcadas pelo “estigma, coerção, confinamento espacial e enclausuramento institucional”. Por outro lado, o contrário do processo de segregação seria a dessegregação<sup>2</sup>, representada pela “saída de uma parte da população do gueto, observada com o fim da legislação impeditiva, como nas cidades norte-americanas” (Vasconcelos, 2013, p. 25).

A tensão racial não foi uma exclusividade das cidades norte-americanas, outros países também apresentaram formas similares ou não a lei de segregação racial dos EUA. O exemplo mais significativo foi o *apartheid* da população negra na África do Sul, ainda

---

<sup>2</sup> No caso norte-americano a dessegregação resultou, contraditoriamente, na formação dos chamados hiper guetos. Após o fim da legislação segregacionista os negros que puderam sair dos guetos buscaram outros bairros para morar, deixando as antigas áreas em avançado processo de decadência.

que uma intensa segregação de outros grupos minoritários, como no caso dos indianos e mestiços, também fosse presente. Portanto, o *apartheid* representou um fenômeno que se difere da segregação norte-americana não apenas em termos de intensidade ou quantidade, mas podemos interpretá-lo como uma forma qualitativamente distinta de separação e subordinação da população negra. Com o objetivo de garantir maior precisão no uso dos conceitos devemos prestar atenção nas expressões utilizadas, principalmente quando são tomadas como sinônimos de segregação, ainda que sejam diferentes. No contexto específico do *apartheid* a população negra não podia nem sequer viver nas cidades. A partir desta dinâmica de profunda desigualdade nas relações de poder, estrutura no racismo, formava-se as *townships* criadas pelo Estado sul-africano com a finalidade de separar os negros. A respeito do uso dos termos segregação e *apartheid*, Vasconcelos (2013, p. 34) assinala.

[...] os conceitos e noções de segregação/dessegregação deveriam ter sua utilização limitada a contextos históricos e nacionais específicos, pois eles perdem o caráter heurístico quando se procura tudo explicar com eles. Uma população ou área é segregada devido às coações externas, as quais não devem ser confundidas com outros processos. Ele se dá com a noção de *apartheid* que deve ser utilizada especificamente à realidade da África do Sul.

Apesar do fator étnico e racial, devemos destacar que as primeiras formulações do conceito de segregação adjetivaram-na como segregação residencial e não como segregação racial. A segregação pensada enquanto residencial nos conduz a refletir onde os diferentes grupos sociais moram na cidade, deste o qual pode ser enfatizado diferentes características, receber outros enfoques e outras matrizes de pensamento. Neste sentido, uma parte do campo da economia política marxista abordou este processo a partir da ótica das classes sociais (Castells, 1983; Corrêa, 2013; Carlos, 2013). Segundo Corrêa (2013) a segregação pode ser apreendida a partir das categorias forma e processo, sendo a segregação o processo e as áreas sociais as formas espaciais resultantes dele. Entre os elementos oferecidos pelo autor para descrever a segregação destacam-se as classes sociais e a diferenciação de áreas da cidade, elementos para pensar a tendência ao afastamento das classes sociais e a constituição de espaços urbanos heterogêneos entre si. Nas palavras de Corrêa (2013, p. 40).

A segregação residencial é compreendida, então, como estando intrinsecamente vinculada às classes sociais em seus espaços de existência e reprodução. A segregação residencial diz respeito, assim, à

concentração no espaço urbano de classes sociais, gerando áreas sociais com tendência à homogeneidade interna e à heterogeneidade entre elas.

Dessa forma, podemos notar uma relação direta entre a estrutura de classes da sociedade capitalista e a segregação residencial, desconsiderando-se as complexidades do período atual e as relações de reprodução de classe que envolvem não apenas a posição ocupada no processo produtivo (burguesia e proletariado), mas também a apropriação diferenciada do capital simbólico e cultural (Souza, 2015). A segregação residencial é compreendida por esses autores como a expressão espacial das relações de classe da sociedade, perspectiva inicialmente apresentadas em Castells (1982). Portanto, o nível de complexidade em que se dá a divisão de classes resultaria na maior ou menor complexidade da segregação socioespacial. A heterogeneidade dos espaços urbanos é outro elemento destacado nesta perspectiva, indicando dados como a desigualdade no acesso aos recursos urbanos. Segregação e homogeneidade são interpretadas quase como sinônimos, uma se expressando através da outra. A distribuição espacial das diferentes classes resultaria na formação de áreas com forte homogeneidade interna, em termos de características sociais, econômicas e culturais, manifestando-se assim o processo de segregação.

A convivência, o diálogo e a circulação entre os diferentes grupos sociais se tornam mais limitados em função da segregação, principalmente em relação àqueles que sofrem este processo. Nas palavras de Carlos (2013, p. 97) a segregação “é o negativo da cidade e da vida urbana” e pode ser interpretada a partir de uma determinada leitura da economia política marxista. A produção do espaço urbano na sociedade capitalista é um dos principais campo de acumulação e reprodução do capital, ou seja, de realização de valores de troca. De acordo com a autora a segregação desenvolve-se a partir da contradição fundamental entre a produção social do espaço urbano e a sua apropriação privada, sendo assim, a reprodução da vida fica submetida à produção do espaço enquanto um momento da reprodução do capital.

Assim, a segregação é expressão do desdobramento da contradição que produz o espaço urbano (decorrente da dupla determinação do trabalho de gerar valor e de satisfazer uma necessidade) que é, ao mesmo tempo e dialeticamente, valor de uso (condição necessária à realização da vida) e valor de troca (mercadoria cujo uso está submetido ao mercado imobiliário visando à produção do valor) (Carlos, 2013, p. 97).

A contradição entre valor de uso e valor de troca estaria no cerne dessa discussão, compreendida a partir da dialética materialista. No entanto, consideramos os estudos em torno do processo de segregação como desafios para tornar mais precisa a utilização deste conceito, sobretudo para os desafios da complexa realidade atual. Com esta finalidade, destacamos a importância do conceito de formação socioespacial (Santos, 1977) para que possamos identificar as particularidades de cada realidade que estudada. O desafio da transposição de noções e conceitos de uma realidade a outra lançado por Vasconcelos (2013) deve ser respondido a partir das características de cada formação socioespacial, reconhecendo “processos significativos e profundos de segmentação socioespacial, ainda que possa haver divergências na explicação deles ou na força dada a uma dimensão ou outra (política, étnica, religiosa, socioeconômica etc.) deste processo” (Sposito, 2013, p. 62).

A partir destas considerações identificamos cinco pontos fundamentais para pensar o processo de segregação socioespacial, baseado em Sposito (2013), com os quais trabalharemos no decorrer do texto. I – O conceito de segregação socioespacial é **polissêmico** e, portanto, pode dificultar a sua operacionalização. Se faz necessário ter o devido cuidado teórico e metodológico na aplicação do conceito de segregação, levando em consideração as particularidades das diferentes formações socioespaciais e de cidades com diferentes posições no sistema urbano brasileiro. II – O processo de segregação é **complexo** e pode ter interfaces e estabelecer relações com diferentes fenômenos, mas não pode ser confundido com eles. A segregação guarda suas particularidades, mas pode apresentar especificidades de acordo com cada realidade empírica analisada. III – O exercício de delimitação do conceito de segregação implica no **esclarecimento dos determinantes e não determinantes** do processo, em cada formação socioespacial analisada. Sendo assim, devem ficar claras “suas formas de expressão espacial, as práticas espaciais que engendra, seus sujeitos sociais, bem como os elementos que lhe dão tonalidade quando nos voltamos à leitura de uma dada formação socioespacial” (Sposito, 2013, p. 63). IV – A segregação na condição de conceito eminentemente geográfico **carece de uma delimitação escalar**, ou seja, da escala na qual o processo se expressa e pode ser apreendido. “Para mim, a segregação se refere à relação entre uma parte e o conjunto da cidade. A partir deste pressuposto, ela já se distingue profundamente das ferramentas metodológicas que visam reconhecer áreas de inclusão/exclusão social”

(Sposito, 2013, p. 63). V – O processo de segregação que se manifesta em diferentes formações socioespaciais apresenta **múltiplas dimensões (multidimensionalidade)**, cabendo ao pesquisador destacar aquelas que são determinantes na realidade empírica em análise.

A partir destas considerações podemos afirmar que a segregação socioespacial não pode ser confundida com qualquer forma de diferenciação e/ou desigualdade na cidade, ainda que possa estabelecer correlações com outros processos. Como afirmou Sposito (2013, p. 64) “a diferenciação tão própria do processo de urbanização e das cidades não acarreta sempre segregação, ainda que toda segregação possa ser vista como a radicalização da diferenciação” (Sposito, 2013, p. 64), esta afirmação implica em considerar a homogeneidade como um dos atributos possíveis que comparecem em áreas marcadas pela segregação, mas não como a essência deste processo. Nem todas as áreas segregadas serão marcadas por uma forte homogeneidade interna e a homogeneidade nem sempre leva à segregação. Segundo Sobarzo Miño (1999) a cidade contemporânea eleva o processo de diferenciação socioespacial a níveis nunca antes vistos, levando ao isolamento de partes da população, de forma voluntária ou não.

Este é, então, um ponto central: só cabe a aplicação do conceito de segregação quando as formas de diferenciação levam à separação espacial radical e implicam rompimento, sempre relativo, entre a parte segregada e o conjunto do espaço urbano, dificultando as relações e articulações que movem a vida urbana (Sposito, 2013, p. 65).

Os fatores que levam à separação radical de uma parte em relação ao todo da cidade podem ser múltiplos, expressando a multidimensionalidade do conceito. Por consequência, podemos adjectivá-la de diferentes maneiras, destacando as características mais marcantes da realidade empírica que está em análise. Ao adotar o adjetivo socioespacial unimos os dois principais termos que entram em relação neste processo, o social e o espacial. Consequentemente, a segregação pode ser considerada como um dos conceitos que mais relações estabelece com o plano espacial, pois sem esta dimensão a segregação não se constitui ou se revela. Assim como a dimensão espacial as temporalidades que compõem a vida urbana também são importantes e devem ser consideradas, levando-nos a avaliá-la enquanto um processo. É através das diferentes temporalidades que podemos captar a espacialidade do processo de segregação, ou seja, considerando-se “desde a longa duração até os tempos curtos do cotidiano na cidade”

(Sposito, 2013, p. 66). Dessa maneira, a delimitação exata das áreas segregadas é um desafio que decorre do caráter processual e das diferentes escalas de manifestação do fenômeno.

Assim, para compreender o processo de segregação socioespacial é preciso sempre perguntar quem segrega para realizar seus interesses; quem a possibilita ou a favorece, com normas e ações que a legalizam ou a legitimam; quem a reconhece, porque a confirma ou parece ser indiferente a ela; quem a sente, porque cotidianamente vive essa condição; quem contra ela se posiciona, lutando ou oferecendo instrumentos para sua superação. Quem sequer supõe que ela possa ser superada e, desse modo, também é parte do movimento de sua reafirmação (Sposito, 2013, p. 67).

A segregação socioespacial também recebe outras adjetivações, em (Corrêa, 2013; Dal Pozzo, 2015) vemos a expressão **segregação imposta** sendo empregada, com a qual buscam destacar outros aspectos deste processo. A segregação pode ser imposta aos cidadãos quando a decisão de onde morar e em que condições não é determinada pelo próprio indivíduo, revelando o baixo poder de escolha dos segmentos de menor poder aquisitivo. Em consonância com esta discussão também podemos adjetivá-la como **segregação induzida**, pois “envolve aqueles que ainda têm algumas escolhas possíveis, situadas, no entanto, dentro de limites estabelecidos pelo preço da terra e dos imóveis” (Corrêa, 2013, p. 43). Reconhecemos que os limites que separam a segregação imposta da segregação induzida são de difícil identificação, permitindo que as vezes elas se confundam.

O debate sobre a renda da terra emerge quando abordamos o tema da segregação, seja ela imposta ou induzida, apesar de não explicar completamente o processo. Áreas cujos preços dos terrenos são maiores serão ocupadas exclusivamente por aqueles que podem pagar e, por outro lado, às áreas mais baratas, em condições de localização mais precárias, serão ocupadas pelas famílias que só podem residir nestes espaços. Nesse sentido, a desigual distribuição das melhorias urbanas, das amenidades, da infraestrutura e da acessibilidade possibilitam uma maior diferenciação e, por consequência, a elevação da renda diferencial do solo urbano. Este tributo extra cobrado pelo dono da terra só poderá ser pago por quem têm rendas maiores, produzindo distanciamento em relação àqueles que não podem pagar. Os condomínios são um exemplo disto, seus altos preços, promovidos pelos atributos diferenciais (áreas verdes, sistemas de segurança, *status* etc.) só podem ser pagos por pequenas parcelas da população.

Embutido no preço da terra localizada nos espaços residenciais fechados está presente a segurança transformada em mercadoria, as infraestruturas de lazer e a exclusividade de morar nestes espaços. O objetivo é produzir rendas diferenciais ou de monopólio, construídas a partir de processos de diferenciação socioespacial, criando uma terra-mercadoria que incorpora características diferenciadas e que garantem aos seus proprietários (incorporador imobiliário) a apropriação da renda da terra.

Em relação ao contexto brasileiro verificamos a expansão dos espaços residenciais fechados a partir dos anos 1970. Estes novos empreendimentos mudam as cidades, alterando os processos de estruturação urbana. Eles estão promovendo uma **urbanização difusa** (cidade dispersa) ao ampliar o tecido urbano e **aumentam as desigualdades socioespaciais** ao distribuir de forma desigual os meios de consumo coletivo, agravada pela baixa mobilidade urbana das cidades brasileiras. Neste sentido, compreendemos as dinâmicas associadas aos espaços residenciais fechados como parte de um processo de autosegregação. Por conseguinte, a segregação e a autosegregação são processos articulados que “embora sejam movimentos que têm agentes diferentes e razões diversas, geram dinâmicas e representações sociais dos espaços, bem como práticas espaciais que se aproximam” (Sposito, 2013, p. 70).

As transformações na periferia da cidade (anel periférico) são fundamentais para o entendimento da expansão dos espaços residenciais fechados, alterando a divisão social e econômica da cidade. A periferia das cidades muda sensivelmente com estes novos empreendimentos e nos leva a questionar as descrições que se faziam até então sobre este espaço. Até meados do século XX a cidade estava dividida de tal maneira que na periferia encontrávamos a residencial da população mais pobre e na área central estavam sobretudo as famílias de mais alta renda. Marginalização e periferização são noções correlatas e empregadas no contexto da América Latina para expressar esta etapa do processo de urbanização, ainda que o segundo tenha um componente espacial mais forte. Ambas remetem a lógica centro-periferia, na qual há maior precariedade nas periferias ou margens das cidades do que em relação ao centro.

A noção de marginalização está carregada de estigma, principalmente no caso brasileiro, pois a expressão marginal se refere no senso comum a criminalidade ou ao mundo do crime. Quando nos referimos a uma área como marginal ou em processo de

marginalização, também contribuimos para reforçar ou construir este estigma, como afirmou Vasconcelos (2013, p. 30) “Diferentemente do excluído, o ‘marginal’ nunca teria entrado nas cidades”. A periferização é atribuída, assim como na marginalização, aos pobres. Neste caso os mais pobres são forçados pelo preço da terra a residir nas áreas em que é possível levantar um barraco ou uma ocupação ilegal. No Brasil, estas áreas são as mais afastadas do centro ou nos morros. Se constrói assim um processo de periferização, no qual a população mais pobre é empurrada para fora da cidade.

Além da ideia de marginalização e periferização o par exclusão-inclusão também costuma estar associado aos residentes da periferia da cidade. Não obstante, estas noções deveriam estar relacionadas aos indivíduos e não as áreas da cidade (Vasconcelos, 2013), ainda que existam autores que trabalhem estas categorias a partir dos espaços da cidade, tal como os guetos e os aglomerados de exclusão (Haesbaert, 2000). Podemos argumentar que não existem indivíduos excluídos da sociedade, mas precariamente inseridos nas relações econômicas, culturais e sociais dominantes. A inclusão, por outro lado, seria o oposto da exclusão e não é necessariamente visível nas formas espaciais, mas pode se expressar na maior acesso a bens e serviços urbanos por parte de populações em situação de vulnerabilidade.

A autossegregação contribuiu para alterar esta estrutura através da mudando no anel periférico. A periferia urbana passa a ser ocupado pela população de alta renda, sem que os pobres tenham ido morar no centro. Aliado a este processo temos as mudanças na localização de estabelecimentos comerciais e de serviços, que também adotam uma posição periférica, principalmente em vias de grande circulação. Portanto, a transformação da periferia contribuiu para alteração o padrão de estruturação das cidades médias e as representações que se fazem em relação à periferia. Os espaços residenciais fechados criam uma nova morfologia urbana e “redefinem a forma/conteúdo do espaço urbano nos lugares onde se instalam e criam nova modalidade de segregação socioespacial” (Rodrigues, 2013, p. 148). Segundo a autora, a difusão do medo é central para compreender a cidade contemporânea e os espaços residenciais fechados. O medo se expressa em relação ao outro, a criminalidade e aos delinquentes é comumente difundido na sociedade atual e pelos promotores imobiliários. Ao ser instrumentalizado este sentimento garante a venda não apenas de uma residência, mas também do sentimento de segurança e distinção social.



Os promotores imobiliários divulgam a ideia de que a violência e a incivilidade estão extramuros. Legitimam a edificação de enclaves com o argumento de que os cidadãos, os que podem pagar, podem se sentir seguros. Trazem para si a ideia de que são os promotores não apenas do imobiliário, mas da segurança (Rodrigues, 2013, p. 151).

A justaposição de espaços residenciais fechados e bairros abertos indicaria a proximidade física de espaços marcados por diferenças, geralmente se apresentam nas cidades a partir das diferenças entre bairros ricos e pobres que estão posicionados próximo um ao outro. A justaposição também indicaria a simbiose destas áreas, pois a proximidade facilitaria o acesso daquelas pessoas vivem nos bairros pobres e trabalham nos condomínios. Todavia na cidade de Presidente Prudente a localização dos espaços residenciais fechados e as entrevistas com moradores destas áreas indicam muito mais uma separação do que uma justaposição, devido, entre outras coisas, a distância que os trabalhadores necessitam percorrer para chegar a estes espaços. Assim consideramos que a ideia de separação explicita este contexto, no qual a convivência entre os diferentes não é aceita ou tolerada. Nestes casos são eleitas maneiras de separar os grupos residentes destas áreas, como a construção de muros, cercas e com a própria localização do empreendimento. Com esta orientação impulsionam a dispersão urbana, pois leva para fora do centro da cidade espaços residenciais e de trabalho. Apesar da fuga do centro, as áreas escolhidas estão estrategicamente conectadas por meio de vias de grande circulação.

Consideramos que as noções de agrupamento e fortificação também são úteis para pensar o processo de autosegregação, porque partem de um processo de afirmação de identidades (Vasconcelos, 2013). Em relação ao agrupamento, podemos constatar a preferência de grupos semelhantes por morar próximo um dos outros, formando bairros com forte presença de um determinado grupo étnico, cultural, linguístico ou por famílias e indivíduos com uma faixa de renda aproximada. A ideia de fortificação, também parte do desejo de aproximar os iguais e afastar os diferentes, contudo, agravada com a construção de barreiras ou obstáculos para que aqueles que são indesejáveis não possam acessar estas áreas.

Esta forma de a segregação socioespacial intervir no urbano decorre da atuação de empreendedores imobiliários na realização da propriedade privada. Expande-se para a grande maioria das cidades no mundo e define lugares onde os 'iguais' se protegem dos 'outros'. É um processo de espacialização que potencializa a realização da propriedade e a apropriação privada dos espaços públicos e coletivos. Intensifica o predomínio do valor de troca, a desigualdade socioespacial, as

dificuldades de circulação e difunde, contraditoriamente, que se trata de um novo valor de uso, um novo modo de morar (Rodrigues, 2013, p. 164).

A autosegregação, diferente da segregação, parte de uma escolha voluntária das famílias e indivíduos. A presença dos muros, sistemas de segurança e portaria de entrada garantem a homogeneidade socioeconômica destes espaços. Podemos identificar a finalidade essencial destes empreendimentos na busca da construção de um espaço no qual os semelhantes possam permanecer separados de grupos considerados como indesejáveis e diferentes. Os espaços residenciais fechados podem ser caracterizados pela “antichidade na medida em que cria rupturas no ‘tecido urbano’ e causa obstáculos ou impedimentos à livre circulação” (Vasconcelos, 2013, p. 27).

Nesse sentido, diante do medo em relação ao diferente, do outro e da compreensão da cidade como perigosa e insegura poderíamos utilizar as expressões “mixofobia” (fobia de estar na copresença de desconhecidos), contrapondo-se à mixofilia (prazer da convivência com estranhos), ou seja, a ideia da cidade como lugar de troca, da festa, do encontro” (Rodrigues, 2013, p. 151). Os espaços residenciais fechados impactam a gestão do espaço urbano, pois geram uma mudança nos papéis do Estado ao deixar parcelas cada vez maiores da cidade para a administração condominial. O uso de espaços coletivos de forma privada constituiu um dos elementos fundamentais deste modelo de urbanização e podemos confirmá-lo na privatização das ruas e das infraestruturas de lazer. Portanto, ao mesmo tempo em que se nega a cidade pretende-se usufruir dos benefícios urbanos de maneira exclusiva, ou seja, sem a presença de grupos considerados indesejáveis.

Refletindo sobre a decisão individual de morar em espaços residenciais fechados poderíamos argumentar que a ideia de uma autosegregação não é a mais adequada para explicar a presença desses espaços em cidades brasileiras, porque há um processo de escolha em viver atrás dos muros de um condomínio. Consequentemente, é impensável supor que este grupo populacional é forçado a morar nestas áreas ou que eles não tenham condições financeiras para circular por outras partes da cidade. Ainda assim compreendemos que existe um consumo induzido em relação a estes espaços, baseado fundamentalmente pelo discurso do medo e da violência.

Diante de um processo de urbanização que agrava a separação radical das pessoas, através da segregação e da autosegregação, é indispensável pensar o direito à cidade

enquanto projeto revolucionário inicialmente proposto por Lefebvre (2001). Compreendemos esta utopia urbana como uma proposta que indica a construção da cidade em bases radicalmente democráticas. Este projeto foi sinteticamente apreendido em Carlos (2013, p. 108).

O direito à cidade manifesta-se como forma superior dos direitos, na condição de direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e à habitação. O direito à obra (atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto da propriedade) se imbricam dentro do direito à cidade, revelando plenamente o uso.

As discussões em torno do direito à cidade receberam inúmeras contribuições e mereceria uma atenção mais cuidadosa de nossa parte, dessa forma, para evitar maiores equívocos, alertamos o leitor de que não foi possível realizar o esforço necessário para aprofundar este importante campo de debate nos estudos urbanos. O exercício intelectual, que é invariavelmente político, é outro aspecto desta discussão que deve ser destacado. Esperamos que este trabalho e a trajetória de pesquisa que estamos realizando possa contribuir de alguma forma no projeto de direito à cidade, na construção de uma cidade mais humana e, portanto, de uma outra sociedade.

## **1. 2. Fragmentação socioespacial: perspectiva para compreender os novos conteúdos da urbanização contemporânea**

Quando demos início ao debate sobre o processo de fragmentação socioespacial nos deparamos com algumas expressões que merecem ser mais bem definidas, a começar pelas definições de diferenciação e desigualdade socioespaciais. A discussão que fizemos sobre segregação e autosegregação está inclusa neste arco de termos utilizados quando se trata da fragmentação, por isso, acreditamos que seria melhor iniciar o capítulo a partir desses conceitos para depois propriamente a fragmentação socioespacial. O esforço de síntese empregado neste texto tem a finalidade de melhorar a compreensão de conceitos usualmente utilizados em pesquisas urbanas, mas nem sempre devidamente refletidos pelos autores.

A ideia de destacar as diferenças entre áreas do globo terrestre foi trabalhada por inúmeros geógrafos e merece uma breve discussão porque também é utilizada no trabalho que se propõe a estudar a fragmentação socioespacial. Poderíamos afirmar que a diferenciação é uma das características que marcam a produção do espaço urbano, sendo

analisada por diferentes perspectivas e escolas do pensamento geográfico. Enquanto um processo socioespacial devemos levar em consideração a historicidade da ação humana, pois em outros momentos da história podemos perceber outras dinâmicas da diferenciação, com formas e conteúdos distintos das que podemos observar atualmente. Portanto, se por um lado podemos compreendê-la enquanto um fenômeno inevitável da ação humana, ao mesmo tempo ela assume um caráter particular e funcional no modo de produção capitalista (Corrêa, 2007). Se observarmos as diferenciações socioespaciais em etapas anteriores ao capitalismo veremos as marcas das diferenças socioculturais que mantinham no território um vínculo intenso e necessário. De acordo com o autor, no capitalismo há uma nova relação com as diferenças no espaço geográfico na qual, ora vemos o movimento de apropriação ora de produção da diferenciação socioespacial, afirmando-se o caráter funcional deste processo. Tais conceitos serão discutidos a partir das leituras de (Carlos, 2007; Corrêa, 2007; Rodrigues, 2007; Silva, 2007; Sousa e Whitacker, 2018; Souza, 2007).

O estudo das diferenças no espaço geográfico faz parte das preocupações dos geógrafos desde a institucionalização da Geografia enquanto conhecimento científico (Souza e Whitacker, 2018). Em vista disto, avaliamos como pertinente apresentar os aspectos mais marcantes destas diferentes de pensamento. Na perspectiva da Geografia Clássica ou Tradicional os conceitos geográficos mais utilizados para pensar as diferenças socioespaciais eram o de região e paisagem. No período em que predominou esta escola do pensamento geográfico, do final do século XIX até meados do século XX, estudos que visavam a descrição de áreas foram recorrentes. Segundo os autores, “um dos objetivos principais dessas pesquisas era a identificação e descrição das regiões, o estudo em profundidade em um objeto singular, o que atribuiu a essas investigações científicas a designação de empiristas e descritivas” (Souza; Whitacker, 2018, p. 25).

Por volta dos anos de 1950 a Geografia passa por mudanças e novos paradigmas e métodos são incorporados aos estudos realizados pelos geógrafos da época. Recebe destaque, no meio científico, a chamada Geografia Teorética-Quantitativa, produzindo um raciocínio geográfico a partir de princípios lógicos-matemáticos empregados na busca da construção de modelos de explicação do espaço geográfico. Portanto, a categoria colocada no centro do debate é o espaço, que “diferente do período anterior, buscava generalizações, a elaboração de modelos teóricos, análises quantitativas, geométricas e

econômicas do espaço, espaço este que passa a ser o principal conceito na análise geográfica” (Souza; Whitacker, 2018, p. 25).

Apesar das contribuições e avanços a Geografia Teórica-Quantitativa inúmeras críticas foram realizadas, principalmente pelo caráter a-histórico das análises, pela ausência dos agentes sociais e dos processos de transformação socioespacial. A partir dos anos 1970 a Geografia crítica fundamentada no método do materialismo histórico e dialético, realiza uma mudança na forma de compreender o espaço e a espacialidade no modo de produção capitalista. Em relação aos conceitos criados pelos representantes dessa perspectiva geográfica e que procuramos entender a produção de diferenciações no espaço geográfico, destacamos a formação socioespacial e o desenvolvimento geograficamente desigual, respectivamente criados por Milton Santos e Edward Soja, como os que mais se destacam. Nas palavras de Sousa e Whitacker (2018, p. 28).

Os dois conceitos tratam da dimensão espacial, das relações de produção e da reprodução da sociedade, levando em conta os processos sociais e históricos. Eles divergem em relação à abrangência dos estudos que, na teoria do desenvolvimento desigual, contempla o âmbito universal e, na formação socioespacial, as particularidades regionais.

A produção do espaço urbano, na medida em que condiciona os elementos de reprodução da vida em sociedade, inclui as diferentes dimensões que fazem parte dela, tais como a econômica, a social, a cultural, a jurídica e etc. No modo capitalista de produção a reprodução social advém, sobretudo, da reprodução das classes sociais, gerando um espaço urbano fundamentalmente desigual. Portanto, a desigualdade socioespacial constitui-se enquanto condição à reprodução do espaço urbano. O prefixo “socio” da expressão socioespacial nos lembra que a produção do espaço possui um caráter eminentemente social. Por conseguinte, as dimensões, tanto a social como a espacial, estão entrelaçadas. A temporalidade da reprodução socioespacial é lembrada por (Carlos, 2007; Sousa e Whitacker, 2018; Silva, 2007; Rodrigues, 2007; Corrêa, 2007), assim sendo, os processos e as práticas socioespaciais devem ser considerados na sua relação espaço-temporal. Ao se apropriar do espaço, entrelaçando-se nele, a sociedade se depara com formas pretéritas que são testemunhos de divisões sociais e territoriais do trabalho, chamadas por Santos (2002) de rugosidades. Essas heranças do passado dão condições para novas práticas, preenchidas com novas funções.

Assim, compreende-se que processos e práticas estão imbrincados e que a sua associação em um dado período espaço-temporal deixa permanências, chamadas por Milton Santos de rugosidades, as quais têm influência no surgimento de novos processos e novas práticas espaciais. Depreende-se, pois, que as rugosidades são marcas da produção do espaço em tempos pretéritos que contribuem para revelar as formas urbanas e seus conteúdos (Sousa; Whitacker, 2018, p. 34).

Diante desta discussão o debate em torno da escala ganha significativa importância quando nos propomos a pensar os processos de diferenciação socioespacial. Nesse sentido, Corrêa (2007) estabelece três formas de compreendê-la: I – A escala pode ser utilizada para caracterizar dimensão e geralmente está associada a processos de economias de escala ou de aglomeração; II – A escala enquanto representação do mundo real em plantas e cartas, adjetivadas como cartográficas e; III – Escala enquanto conceito, que busca articular a explicação de determinado processo, objeto ou fenômeno à sua escala de abrangência. O processo de urbanização possui suas escalas, comumente chamadas de intraurbana e interurbana. Apesar de diferentes, elas são complementares, influenciando uma à outra, expressando assim diferenciações socioespaciais também complementares. Apesar dos processos e práticas espaciais dessas duas escalas manterem relações, no plano conceitual não consideramos possível transpor conceitos de uma escala à outra (Villaça, 2001). Seja na escala da rede urbana ou na intraurbana, podemos identificar temas relacionados à diferenciação socioespacial. Na primeira, “gênese e dinâmica, funções, tamanho, interações espaciais e forma espacial são temas a serem considerados na compreensão das diferenciações sócio-espaciais no que diz respeito à rede urbana” (Corrêa, 2007, p. 66).

No espaço intraurbano a diferenciação socioespacial se dá na estrutura urbana, compreendida como a divisão econômica e social do espaço urbano, bem como as relações que se dão entre ambas as partes (Sposito, 2018). A dimensão econômica está anunciada nos padrões de localização das atividades econômicas na cidade, compondo o centro ou os centros, as plataformas comerciais e de serviços, as zonas industriais e entre outros. Por outro lado, a divisão social do espaço “traduz-se por um complexo e instável mosaico de áreas sociais, identificadas a partir da combinação atributos indicadores de *status* sócio-econômico, características familiares, migrações e, onde for o caso, etnia, língua e religião” (Corrêa, 2007, p. 66).

A diferenciação socioespacial na condição de conteúdo do processo de urbanização está ligada aos processos e práticas espaciais, também identificados como interações espaciais. Os processos são entendidos como forças que atuam na produção do espaço urbano, podendo alterar ou reconfigurar sua estrutura ou até mesmo mantê-la, tendo como característica a longa duração e a repetitividade. As práticas espaciais, por seu turno, comparecem como ações individuais e de curta duração, não necessariamente sistemáticas ou regulares. Isto posto, ambos processos podem anunciar a manutenção ou mudanças relacionadas a diferenciação socioespacial.

Tomando como ponto de partida a teoria do valor trabalho desenvolvida por Marx (2013), podemos pensar as contradições fundamentais da produção capitalista do espaço urbano. A diferença entre o valor de uso e o valor de troca é reveladora de uma estrutura social dividida em classes, portanto, marcada essencialmente pela desigualdade. Essa morfologia social, caracterizada pela sociedade de classes, está dialeticamente relacionada com o espaço urbano, ou seja, a disputa entre a apropriação do espaço como valor de troca, direcionada principalmente pelos agentes hegemônicos, e a luta pela reprodução da vida e da utilização dos espaços da cidade em seu valor de uso, marcam a contraditória produção do espaço urbano. Em relação a esse debate, Carlos (2007, p. 53) afirma a “dialética do uso (como apropriação necessária dos lugares de realização da vida) e o valor de troca (a extensão do mundo da mercadoria produzindo o espaço que, nesta condição, entra em choque com as determinações da vida)”.

A desigualdade socioespacial é outro conceito que aparece associado à fragmentação socioespacial, muitas vezes como sinônimo ou como um estágio superior de desigualdade e diferenciação. encarada A desigualdade em si nos permite realizar um amplo e complexo debate, que se ramifica por diferentes disciplinas e áreas do conhecimento, desde as origens históricas até as polêmicas discussões no campo na ética e da filosofia. O aporte teórico para a leitura da desigualdade pode dar-se a partir de diferentes abordagens, mas preferimos nos ater ao processo de desigual acumulação capitalista no espaço urbano.

Por outro lado, o grupo que compõe os excluídos, organizando-se, mostra através de reivindicações em torno do direito à cidade as suas dificuldades cotidianas e preconizam possibilidades de transformação para superá-las. No ideário dominante a respeito da urbanização no capitalismo, os problemas que se expressam na cidade são

desvios do caminho natural da produção do espaço urbano, logo, uma consequência dissociada dos agentes hegemônicos, tipicamente capitalistas. Todavia, a urbanização como fato mostra as reais conexões entre a lógica de reprodução do espaço, pautada na acumulação de capital, e as desigualdades.

A desigualdade socioespacial é expressão do processo de urbanização capitalista, em produto da reprodução ampliada do capital que se perpetua como condição de permanência da desigualdade social. A luta pelo direito à cidade mostra as agruras das dificuldades da maioria. É contraponto a essa condição de permanência da desigualdade e do ideário dominante. Pretende que o espaço segregado, condição de permanência na mesma situação de vida se transforme em condição de mudança (Rodrigues, 2007, p. 74).

Em relação ao tema das desigualdades é fundamental conectar as dinâmicas do mundo do trabalho e aquelas da reprodução da vida, revelando “exploração, dominação e espoliação dos trabalhadores que se concretizam no local do trabalho, no local de moradia, no deslocamento da moradia para o trabalho, na vida geral” (Rodrigues, 2007, p. 79). Diante desta afirmação, gostaríamos de destacar a importância de pesquisar de forma mais aprofundada os processos de diferenciação e de desigualdade socioespacial. Entendemos que estes se constituem como ferramentas conceituais que expressam dinâmicas amplas ligadas a produção do espaço urbano. Sendo assim, buscaremos apresentar um novo padrão de diferenciação socioespacial nas cidades contemporâneas, marcado pelo acirramento das desigualdades.

O termo fragmentação ganha destaque na literatura especializada a partir dos anos oitenta do século passado, chamando atenção para o desenvolvimento de novas formas de separação e constituição de fronteiras no interior das cidades. Procuraremos identificar as linhas gerais deste processo socioespacial a partir das leituras de (Prévôt-Schapira, 2001; Prévôt-Schapira e Pineda, 2008; Sposito e Góes, 2013; Guzmán e Hernández, 2013; Sposito, 2018a; Sposito e Sposito, 2020).

O conceito de fragmentação socioespacial pode englobar outros processos espaciais, tais como: segregação, autosegregação e exclusão social (Sposito; Sposito, 2020). Isto não significa confundir esses conceitos com o de fragmentação, pois, apesar de associados e da não exclusão dos demais, não podemos tomá-los como sinônimos. A comparação com a realidade empírica é fundamental para balizar a maneira pela qual esses termos entram em relação. Neste aspecto também se destaca o caráter multiescalar



e multidimensional da fragmentação socioespacial, podendo referir-se ao contexto global ou a dinâmicas urbanas, bem como associar.

componentes espaciais (desconexão física, descontinuidades morfológicas), dimensões sociais (dobra comunitária, lógicas exclusivas) e políticas (dispersão de atores e autonomização de dispositivos de gestão e regulação urbanos) (Prévôt-Schapira, 2001, p. 34-35, *tradução nossa*).

O despedaçamento da relativa unidade da vida urbana, mantidas até então nos marcos do fordismo periférico, característico do contexto latino-americano, entra em crise com as transformações ocorridas a partir dos anos oitenta. Sendo assim, o Estado planificador perde espaço para uma lógica privatista e neoliberal, impulsionando o crescimento “espetacular do informal, do desemprego e da pobreza urbana” (Prévôt-Schapira, 2001, p. 37, *tradução nossa*). O processo de fragmentação, nesse sentido, resulta do agravamento das desigualdades, no seio de uma sociedade em crescente polarização. Radicaliza-se, também, no contexto contemporâneo, diferenças culturais, étnicas e políticas, construindo uma cidade na qual se agrava não só a segregação socioespacial, mas também a fragmentação socioespacial, marcando um contexto urbano no qual “não se reconhece o direito de todos à cidade, sequer enquanto promessa ou perspectiva de futuro” (Sposito; Góes, 2013, p. 289).

A fragmentação está associada a noção de divisão em partes, quando se tenta descrever a heterogeneidade da cidade contemporânea. Vasconcelos (2013), salienta que a fragmentação é uma noção recente nas ciências sociais e, portanto, aparece com diferentes roupagens. No entanto, podemos destacar a tendência a atomização das partes, a perda da ligação entre as diferentes áreas, a formação de arquipélagos urbanos, a perda de uma suposta coesão social e espacial ou pelo menos a agudização dos processos de divisão e clivagem. Por isso, podemos afirmar que a cidade fragmentada se caracteriza por “uma mistura de usos desconectados, mal articulados pelas infraestruturas de transportes. Ela é produzida em parte pela ação (ou inação) do Estado, do mercado imobiliário e, sobretudo, pela ação da população pobre” (Vasconcelos, 2013, p. 22).

Discutindo os novos conteúdos dos centros e das periferias urbanas, bem como as múltiplas escalas que expressam as relações entre ambos, Sposito e Góes (2013) destacam que a urbanização atual pode ser caracterizada como difusa. Esta expressão busca dar conta dos atuais processos de espraiamento do tecido urbano, que redefinem a localização

residencial e das atividades comerciais e de serviços, alterando a antiga estrutura urbana centro-periférica que tanto marcou as cidades do século XX. A cidade atual apresenta-se como uma mescla de espaços e tempos distintos que se combinam de maneira contraditória, se por um lado temos as escolhas locacionais do passado marcando a paisagem urbana, também contamos a ação de novos agentes que transformam a cidade, construindo “um mosaico complexo” (Sposito; Góes, 2013, p. 46).

Se permanecem lógicas segregativas, assinaladas por uma ruptura de uma parte em relação ao todo da cidade (Sposito, 2013), também observamos novas formas de diferenciação e distinção social que emergem no bojo de uma sociedade social e espacialmente fragmentada. Neste contexto há o rompimento de laços de solidariedade e o agrupamento segundo afinidades, além do agravamento da desigualdade social, já destacado anteriormente. Portanto, o processo de fragmentação socioespacial se estabelece como uma característica da “gestão da diferença em uma sociedade em curso de autonomização” (Prévôt-Schapira; Pineda, 2008, p. 89, *tradução nossa*).

A partir da revisão empreendida por Sposito e Góes (2013), percebemos a articulação entre formas e processos espaciais na composição da cidade fragmentada em construção. Como primeiro aspecto, destacamos a formação de novas centralidades e a perda relativa da hegemonia exercida pelo centro principal, revelando uma estrutura multi(poli)nucleada. A disseminação de guetos, espaços exclusivos e enclaves territoriais expressam a repartição e formação de espaços exclusivos no interior das cidades, justapondo áreas marcadas pela segmentação nos conteúdos e usos do espaço urbano. “Tais espaços revelam distância e separação, bem como, do ponto de vista da compreensão do que é a vida urbana, indicam grande afastamento da ideia de cidade como espaço de integração e como globalidade” (Sposito; Sposito, 2020, p. 7). As atividades de consumo e lazer ganham destaque nas práticas espaciais contemporâneas e indicam as estratégias de exclusividade e separação por parte dos grupos de alta renda e também as limitações daqueles que não dispõem dos meios econômicos de se deslocar pela cidade.

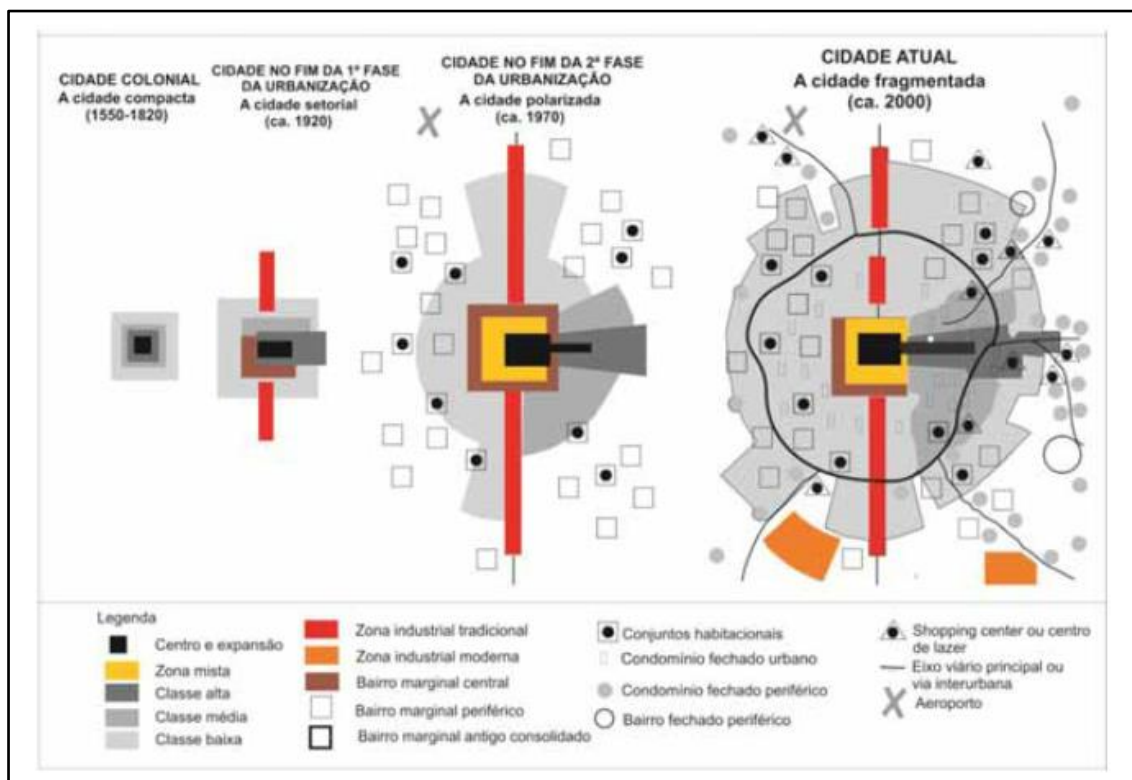
Neste aspecto a fragmentação não se difere apenas quantitativamente da segregação, em realidade consideramos que as diferenças se dão em termos qualitativos. O papel das atividades de consumo e lazer ressaltam essas diferenças, se originalmente a segregação foi adjetivada como residencial, destacando a dimensão do habitar, a fragmentação vai além ao incorporar outros aspectos da experiência urbana. Assim sendo,

outras discussões são dignas de nota, como no exemplo da centralidade urbana. O centro ou áreas centrais podem ser associados às localizações no interior da cidade, podendo ser apreendidos pelas concentrações de atividades comerciais e de serviços. A centralidade, por sua vez, se relaciona aos fluxos e aos movimentos que se manifestam pelo espaço, conformando áreas centrais. A centralidade é, portanto, imaterial.

O par centro e centralidade pode ser apreendido a partir das ideias de diacronia e sincronia dos eventos sociais, isto é, lança-se o desafio de compreender a relação entre sucessão e coexistência das ações sociais materializadas nas formas espaciais. Na medida em que a estrutura urbana se torna mais complexa e novas áreas centrais são inauguradas no espaço urbano, rompe-se a exclusiva concentração de atividades e fluxos no centro principal. De uma estrutura monocêntrica, partimos para uma multicentralidade ou policentralidade, nas quais formação de novas áreas centrais e a hierarquia entre elas são elementos de destaque. Se por um lado nas estruturas multicêntricas se mantêm a primazia do centro principal como nó das redes de fluxos intraurbanos, nas cidades policêntricas há uma nova hierarquia entre centros na qual outras áreas concorrem com o centro principal. Estas novas expressões da centralidade nas cidades policêntricas podem indicar a intensificação de processos de segmentação e seletividade socioespaciais.

A estrutura urbana tem ficado cada vez mais complexa e os fatores que justificam essa afirmação estão relacionados aos novos padrões de localização residencial e das atividades comerciais e de serviços. Este processo vem sendo induzido por grandes plataformas comerciais e de serviços que contribuem para a superação da lógica centro-periférica, em outras palavras, “as novas escolhas, aquelas realizadas pelas grandes incorporações responsáveis pela implantação das novas superfícies comerciais e de serviços, não procuram a cidade, mas esperam e realizam ações para que a cidade e os cidadãos as procurem” (Sposito, 2013, p. 77). Desta maneira, a estrutura urbana está mudando de uma lógica caracterizada pela relação centro-periferia, predominante durante o século XX, para uma lógica fragmentária, apresentado na Figura 2. A imposição da fragmentação nunca é absoluta, pois se combinam no espaço as ações pretéritas, materializadas nas formas espaciais, com ações atuais.

**Figura 2** – Modelos de estrutura intraurbana na América-Latina



Fonte: Tourinho (2011).

No âmbito do projeto temático Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos e formas (Sposito, 2018) foram eleitos quatro planos analíticos, nos quais se dá aproximação com a discussão. Entendemos que esta orientação contempla a multidimensionalidade do conceito, dentro da escala da cidade e do urbano. Desta feita, nos conectamos com as discussões realizadas neste projeto temático por meio dos planos analíticos “centro, centralidade e mobilidade” e “cotidiano e práticas espaciais”, visando interpretar a fragmentação socioespacial por meio das formas contemporâneas de diferenciação e desigualdade, a partir das práticas associadas ao cotidiano. Neste sentido, a escolha dos percursos urbanos como instrumento metodológico se constitui como importante forma de aproximação entre o processo de fragmentação socioespacial e a mobilidade urbana. A respeito desta discussão (Prévôt-Schapira, 2001, p. 51, *tradução nossa*) comenta:

Essas formas de territorialidade exacerbada e identidade restringida estão ainda mais acentuadas pela redução da mobilidade na cidade. Por outra parte, no imaginário popular dos jovens, a pobreza é a imobilidade. Frente ao “nós” em que se incluem os jovens de setores populares que podem “dar voltas” e “regressar”, “o pobre seria o que permanece continuamente em seu lugar, sempre em seu mesmo e eterno

lugar, em baixo” (Auyero, 1993). O desgaste do transporte público subvencionado e o encarecimento de outros meios de transporte (automóveis particulares, ônibus), reforçam em extremo o efeito da distância ao centro e o sentimento de exclusão.

O sistema de transporte ganha especial significado no contexto marcado pela fragmentação socioespacial, pois em geral permanecemos com linhas que seguem o itinerário centro-periferia, dificultando o acesso a outras áreas da cidade por parte daqueles que dependem deste modal de transporte. Diante das limitações impostas pelas dificuldades de deslocamento a escolha de veículos automotores individuais ganha cada vez mais força, inclusive nas faixas de renda mais baixa. No entanto, mesmo dispo de um carro ou moto, os deslocamentos continuam limitados pelos custos do deslocamento, no caso daqueles que não possuem uma renda alta. A capacidade de escolher o itinerário, incluindo os horários e possíveis desvios, indica maior autonomia na apropriação dos espaços urbanos e expressa no contexto da fragmentação socioespacial a segmentação dos usos da cidade e a desigualdade associada a esse processo.

As separações socioespaciais se aprofundam, gerando segmentações muito mais demarcadas no que se refere ao habitat urbano, como os novos empreendimentos imobiliários muito bem exemplificam. Entretanto, e este é o ponto principal, a diversificação dos espaços de consumo, as novas práticas e percursos urbanos geram segmentações de outras ordens que incluem todas as esferas da vida urbana. Assim, podemos (e devemos) trabalhar na direção da adoção muito mais adequada da ideia de fragmentação socioespacial, o que inclui a segregação, mas vai além dela (Sposito, 2013, p. 80).

A segregação socioespacial, atinente aos espaços residenciais, não seria mais suficiente para abranger as formas contemporâneas de segmentação socioespacial relacionadas a formação de uma estrutura multi(poli)cêntrica. Nesse caso o mais adequado seria utilizar o conceito de fragmentação socioespacial, afirmação que se justifica pelas seguintes características da cidade contemporânea: I – Maior complexidade das estruturas urbanas atuais, sobretudo a partir da superação da mono e multi centralidade em direção a multi(poli)centralidade e a autossegregação, logo a lógica centro-periférica deixa de corresponder as dinâmicas atuais; II – A autossegregação marca um processo de segmentação socioespacial que não se limita ao espaço residencial, pois abarca também os espaços de lazer e consumo; III – A autossegregação combina os interesses dos agentes produtores desses espaços na busca por maiores lucros e os interesses dos consumidores desejosos de combinar distinção social e segurança; IV – A

segmentação socioespacial se aprofunda e se intensifica não apenas nos espaços residenciais, mas também nos de consumo e lazer, agravados pelas escolhas locais de grandes plataformas comerciais e de serviços e das desiguais possibilidades de mobilidade urbana dos diferentes grupos sociais. Como consequência os espaços de convivência entre todos diminuem e dão lugar a espaços privados de uso coletivo, como *shopping centers* e os espaços residenciais fechados.

A fragmentação tem um conteúdo espacial e territorial bastante forte, além de um temporalidade que não deve ser descartada. Articulam-se os processos de segregação e autosegregação socioespacial e novas práticas espaciais marcadas pela segmentação do consumo do espaço urbano. A formação de territórios urbanos é alicerçada na segmentação do conteúdo socioeconômico e dos mecanismos de controle socioespacial. Nesse sentido a fragmentação “é um processo construído e vivenciado cotidianamente pelos cidadãos e agentes do espaço urbano. Há, portanto, uma sobreposição e combinação de escalas envolvendo práticas espaciais e processos socioespaciais mais amplos” (Dal Pozzo, 2015, p. 54).

Analisada a partir das práticas espaciais, a fragmentação se realiza na segmentação do consumo, seja do habitat urbano ou do próprio espaço urbano. Nesta questão entram em relação as dimensões do habitar, consumir, lazer, trabalho e outras, formando territórios urbanos nos quais se destacam um determinado padrão socioeconômico. Essas interações podem ser avaliadas a partir das práticas espaciais reveladoras dos “itinerários, escolhas/estratégias locais, níveis diferenciados de mobilidade e acessibilidade e poder de consumo no espaço e, sobretudo, de consumo do espaço” (Dal Pozzo, 2015, p. 56). Esta definição da urbanização contemporânea aponta para a formação de arquipélagos na cidade, nos quais se destacam grupos de afinidades, geralmente associados a renda familiar. A ruptura com relação ao conjunto urbano leva em última instância a autonomização dos fragmentos da cidade, construindo territórios marcadamente identitários.

A partir desta perspectiva, não se trata apenas de constatar a cidade fragmentada (fato), em função de descontinuidades territoriais no tecido urbano ou da presença de muros e de sistemas de segurança, o que podem ser indicadores fortes, mas não são, *de per se*, o processo de fragmentação, visto que para entendê-la são necessárias, de um lado, a perspectiva do tempo, de outro, a observação das articulações entre escalas e, por fim, o mais importante, deve-se frisar que os aspectos

observados podem resultar em redefinição das ações econômicas e sociais, das práticas espaciais, bem como dos valores que sobre o urbano são reformulados (Sposito, 2013, p. 83).

A partir dessa afirmação podemos constatar a coexistência entre segregação e fragmentação, ainda que o segundo seja mais complexo do que o primeiro. Também constatamos a necessária articulação entre espaço e tempo para análise do processo de fragmentação. Desde a perspectiva da fragmentação socioespacial o espaço urbano está caracterizado pelo desigual acesso aos espaços urbanos e na concentração de poder na gestão da cidade, onde verificamos a sobreposição da propriedade privada e do valor de troca sobre o valor de uso, ou seja, sobreposição da cidade enquanto negócio sobre a cidade como base da realização da vida. Isto posto, o horizonte de luta pelo direito à cidade busca “recuperar a dimensão coletiva e integrada da vida urbana, não no sentido do retorno à cidade tradicional, mas naquele relativo a uma vida urbana renovada e transformada” (Sposito; Sposito, 2020, p. 6).

**CAPÍTULO 2 – A PRODUÇÃO DO ESPAÇO  
URBANO EM PRESIDENTE PRUDENTE**



## **2. 1. Ocupação do território e a formação da cidade**

A integração do território onde hoje se localiza Presidente Prudente é indistinguível dos processos de expansão da cultura cafeeira e do prolongamento da Estrada de Ferro Sorocabana, ambas adentraram o oeste do Estado de São Paulo nas primeiras décadas do século XX (Figura 3). Identificamos como fatores fundamentais que explicam esses processos a conjuntura econômica internacional e a organização político-administrativa no estado brasileiro, o último alicerçado nos interesses das oligarquias formadas pelos grandes proprietários de terras. Em relação ao contexto internacional a favorável condição para a exportação das sacas de café, deram as bases para o avanço e a expansão da área cultivada do grão.

Paralelamente, a política econômica adotada pelos governos federal e estadual caracterizavam-se pela amortização das perdas e pela regulação das exportações de café, marcando a intervenção do estado brasileiro em prol da grande propriedade. A finalidade dessa política era garantir os maiores rendimentos possíveis para os produtores, dando as condições para a formação do preço da saca do café compatível com a rentabilidade esperada e necessária para a manutenção desta atividade agrícola. Esses foram os alicerces econômico-político-institucional identificados por Abreu (1972), com os quais pretendemos dialogar nesse texto.

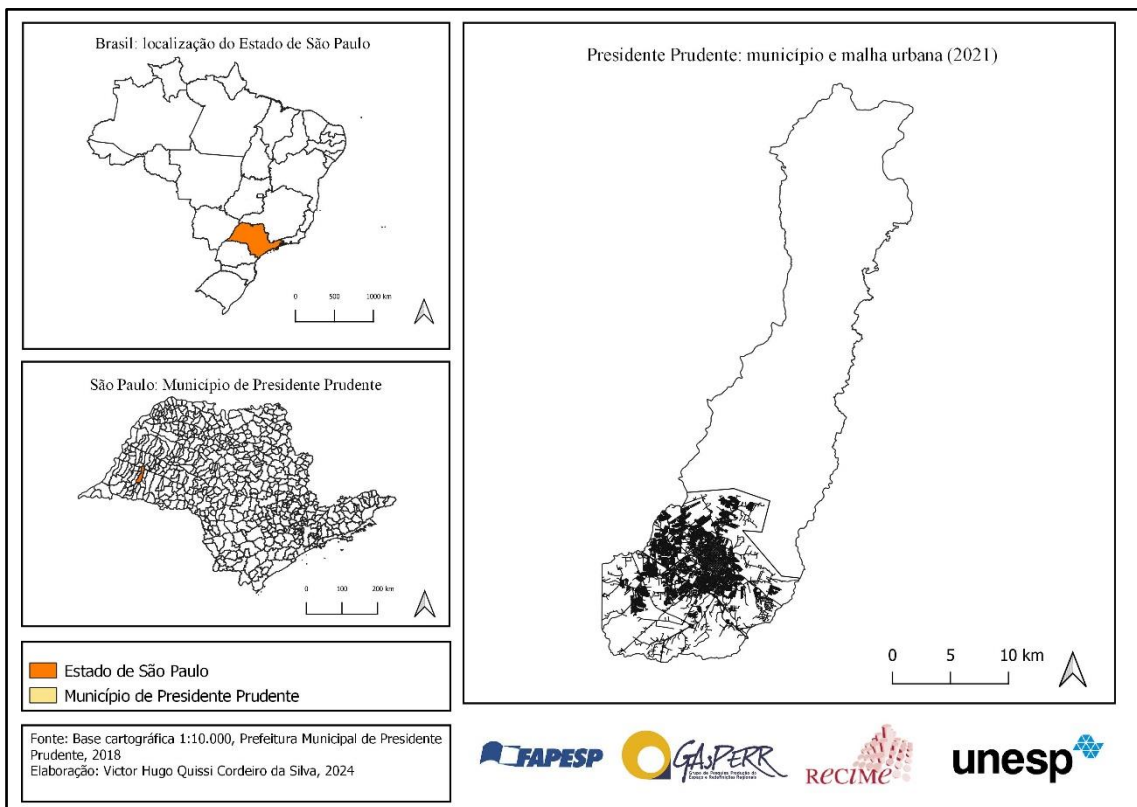
Na Figura 3 apresentamos a Província de São Paulo no ano de 1886, na qual podemos observar o processo de expansão e o papel das ferrovias. Destacamos a menção a terrenos despovoados onde hoje está localizada a cidade de Presidente Prudente. No Mapa 1 organizamos informações que mostram a localização do município de Presidente Prudente, a malha urbana e o perímetro urbano.

**Figura 3 – Mapa da Província de São Paulo**



Arquivo Público do Estado de São Paulo - Memória Pública  
 Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo.

**Mapa 1 – Localização de Presidente Prudente**

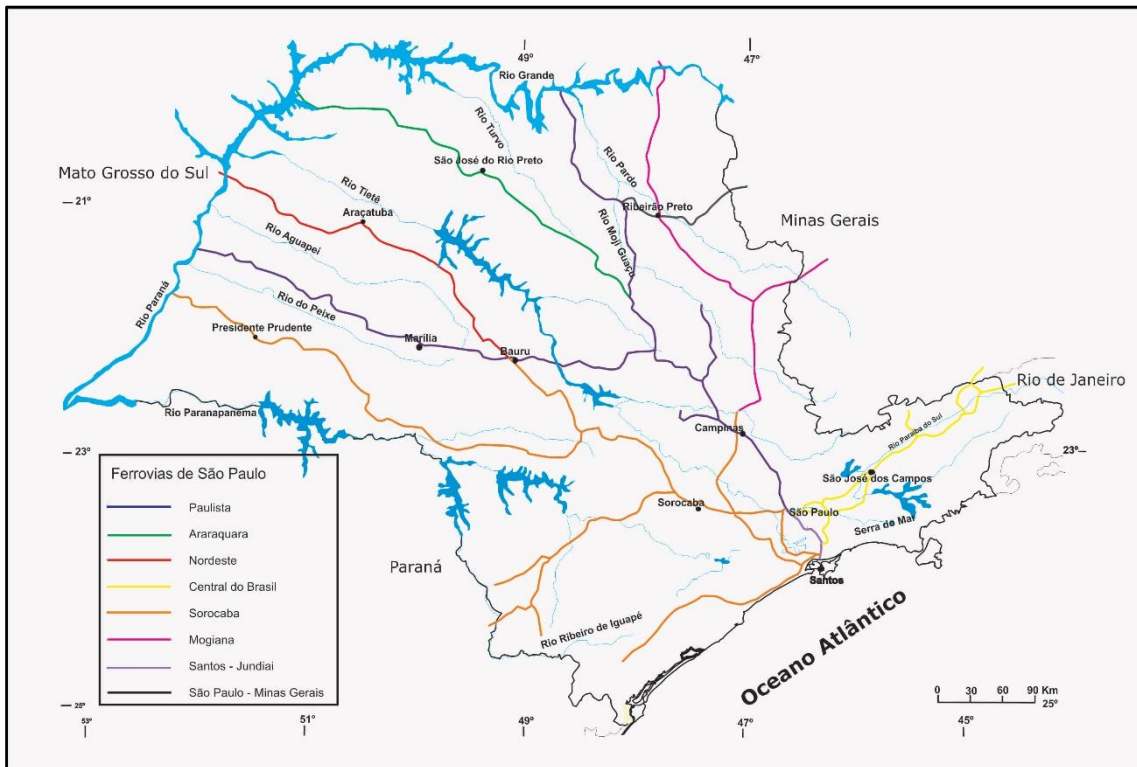


Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2021), elaborado pelo autor (2024).

A implementação do plantio de café no Brasil é anterior ao processo de ocupação do oeste paulista, outras áreas do território nacional já eram exploradas há algumas décadas. As áreas que historicamente se destacavam no cultivo do café eram o Vale do Paraíba no estado de São Paulo e partes do estado do Rio de Janeiro, porém, com o passar das décadas, os solos destas regiões já estavam em flagrante esgotamento. Sendo assim, os olhos dos produtores se voltaram para as terras ainda não incorporadas à agricultura capitalista no estado de São Paulo. Estas terras, em sua maioria ainda cobertas pela mata nativa, apresentavam condições pedológicas e climáticas favorável aos pés de café. A chama “terra roxa” atraía devido a elevada produtividade por ela proporcionada. Em busca da realização desta atividade foram construídas estradas de ferro, conectando a produção cafeeira do oeste paulista aos portos do litoral.

É dentro deste contexto da marcha do café pelos espigões do extremo oeste de São Paulo, tendo como amparo a Estrada de Ferro Sorocabana, que se dá o aparecimento de Presidente Prudente. A busca de solos virgens para o café, a especulação com terras e a colonização pelo loteamento de grandes glebas resumem as características do povoamento na Alta Sorocabana. Os núcleos urbanos surgiram como pontos de apoio a exploração econômica região (Abreu, 1972, p. 42).

A construção de um núcleo urbano é de fundamental importância para o sucesso de empreendimento realizado no campo, dado os serviços e bens necessário tanto a fixação das família na região e, obviamente, para a produção nas lavouras de café. Atividades ligadas aos serviços religiosos, de saúde, segurança, comércio de bens e ferramentas de trabalho eram essenciais para a atração dos colonos. A própria atividade de comercialização das sacas de café necessitava de um núcleo urbano para se desenvolver, sendo indispensável à ligação da longínqua frente pioneira e os portos que escoavam a produção. Na Figura 4 podemos ver as diferentes ferrovias do Estado de São Paulo, com destaque para a convergência das linhas em direção ao porto de Santos, passando pela cidade de São Paulo.

**Figura 4 – Estradas de ferro no Estado de São Paulo**

Fonte: <http://portaldoprofessor.fct.unesp.br:9000/topico/formacao-socioespacial/>.

Uma das particularidades da formação da cidade de Presidente Prudente é a constituição de dois núcleos originais, a partir dos quais se forma a cidade. Estes núcleos representavam no plano do político e do poder econômico as disputas pelo território. Ambas as áreas tiveram origem a partir da empreitada de coronéis da época que lotearam suas terras e iniciaram o processo de ocupação. As marcas da dualidade que origina a cidade Presidente Prudente ainda podem ser percebidas e representadas, tema que será abordado mais adiante. Nas palavras de Abreu (1972, p. 54).

A cidade de Presidente Prudente nasceu da reunião de dois núcleos urbanos criados para ampararem as vendas de terras feitas pelo Coronel Francisco de Paula Goulart e Coronel José Soares Marcondes, que foram os responsáveis por sua fundação e sistemática colonização, respectivamente.

Quando olhando com mais atenção a origem dos títulos de propriedade das terras da região da atual de Presidente Prudente verifica-se o caráter de ilegalidade na aquisição dessas terras. O título de propriedade da chamada Fazenda Pirapó-Santo Anastácio, uma ampla extensão de terras obtida pelo pai de Francisco de Paula Goulart, era fruto da grilagem de terras e, portanto, da falsificação de documentos. No entanto, a fraude não

impediu que o Coronel Goulart vendesse partes desta fazenda aos ávidos compradores, desejosos de acessar o título de propriedade de terras que tendiam à valorização. O caráter especulativo destas vendas fica evidente neste ponto, pois a euforia em relação ao preço do café e, conseqüentemente, a busca por novas terras para o aumento da produção, geravam a expectativa de valorização das terras da Fazenda Pirapó-Santo Anastácio. Isto posto, num primeiro momento, a ocupação efetiva da terra foi fraca, reservando-se ao fomento da espiral especulativa com a revenda das propriedades adquiridas. Em paralelo, podemos atribuir essa expansão ao desenvolvimento do capitalismo no Brasil e as transformações institucionais iniciadas a partir da Lei de Terras de 1850, que instituiu a propriedade privada da terra como única forma de acesso à terra. Transformações no regime de acumulação do capital no território brasileiro levam à expansão e à ocupação do Oeste Paulista.

Era na verdade o avanço do café e a conseqüente ampliação do espaço sob o comando capitalista no Brasil, que tornavam as terras do sertão do Paranapanema mais valorizadas, tanto quanto as do restante do Oeste Paulista, disponíveis para a continuidade desta expansão, prontas para se tornarem então, na prática, mercadorias [...] A partir de então a especulação com terras rurais e mais tarde com as urbanas, será uma das formas de acumulação do capital na região, tanto quanto em todas aquelas incorporadas pela expansão capitalista (Sposito, 1983, p. 38-39).

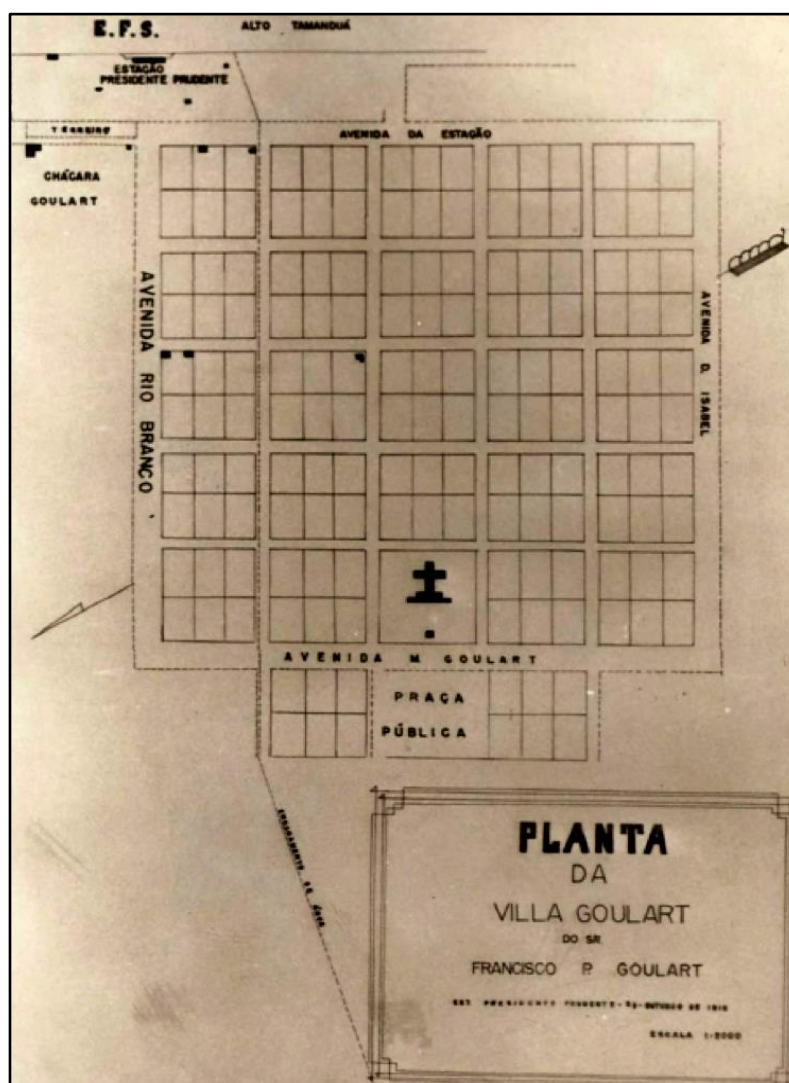
Em plena mata virgem o Coronel Francisco de Paula Goulart convidou o engenheiro João Carlos Fairbanks para projetar o arruamento do futuro núcleo urbano. Este ficaria em frente à estação de trem da Estrada de Ferro Sorocabana. Em 14 de setembro de 1917, por ordem do Coronel Goulart, a mata nativa foi derrubada e em seu lugar deram início ao plantio do milho, com o objetivo de dar condições para a subsistência desse primeiro acampamento. Esta data marca até os dias de hoje a fundação de Presidente Prudente.

As vendas das terras do Coronel Goulart se revestiram de particularidades, dado o caráter não empresarial de seus métodos. As terras vendidas não eram delimitadas pelo vendedor e não havia um controle do total de terras vendidas e de terras ainda disponíveis para venda. Nem mesmo o pagamento era realizado no ato da compra, sendo feito em prazo indeterminado pelo comprador. Os interessados, após fecharem negócio com o Coronel, escolhiam uma parcela e começavam a derrubar a mata e a realizar as primeiras atividades agropastoris. Esse tipo de estratégia de vendas, dado as suas características de

não racionalidade, levarão a futuros conflitos em relação à delimitação das fazendas adquiridas pelos compradores.

A planta inicia encomendada pelo Coronel Goulart previa um pequeno núcleo urbano delimitado por quatro avenidas. Esse projeto, efetivamente implementado com o passar dos anos, dará a forma do atual centro de Presidente Prudente, delimitados pelas quatro avenidas principais: Manoel Goulart (Av. D. Isabel), Coronel Marcondes (Av. M. Goulart), Brasil (Av. da Estação) e Washington Luiz (Av. Rio Branco), em Whitacker (1997) temos um panorama mais detalhado da formação dessa área. Na imagem a seguir podemos observar o plano que dará origem ao núcleo original de Presidente Prudente, destacamos que os nomes das principais avenidas eram diferentes dos atuais. A Figura 5 representa a planta da Vila Goulart de 1917.

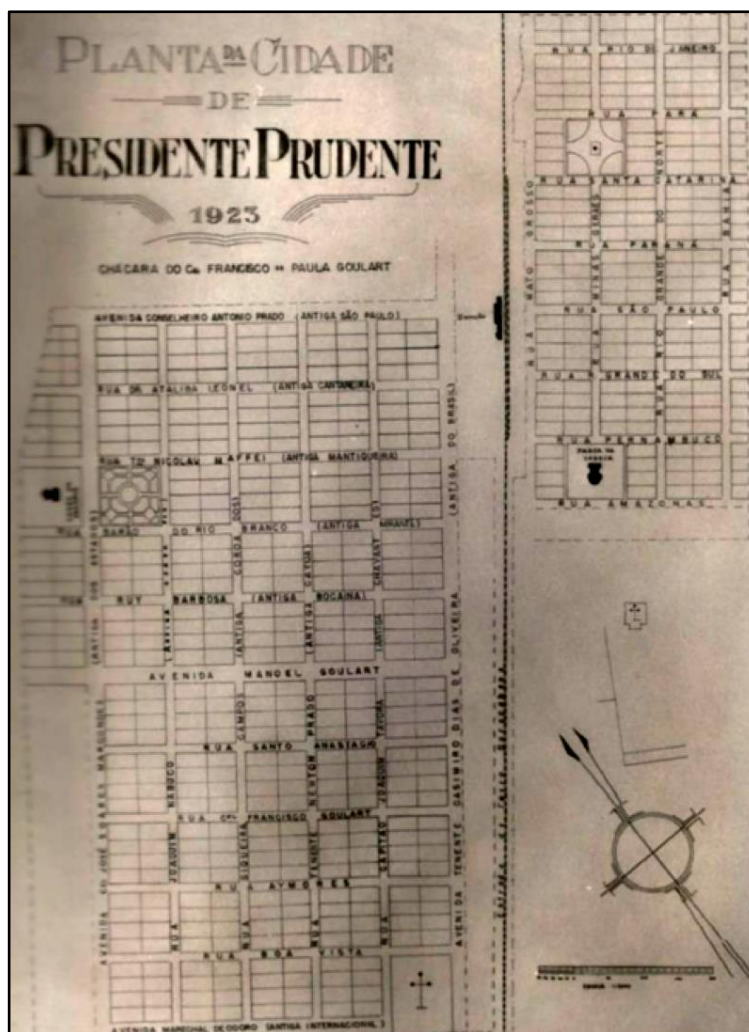
**Figura 5** – Planta da Vila Goulart (1917)



Fonte: <http://portaldoprofessor.fct.unesp.br:9000/topico/formacao-socioespacial/>.

Concomitantemente o Coronel José Soares Marcondes empreendeu uma estratégia de venda de terras bastante diferente daquela empreendida pelo seu congênere. O Coronel Marcondes inicia sua empresa comercial vendendo terras da Fazenda Montalvão, inicialmente pertencente ao Dr. Amador Nogueira Cobra. Após a compra de expressiva gleba da Fazenda Montalvão, Coronel Marcondes coordena a criação de uma companhia de comercialização das terras em 1920, denominada Companhia Marcondes de Colonização, Indústria e Comércio. Com a finalidade de acolher e atrair os compradores de terras Coronel Marcondes realiza a fundação de um segundo núcleo urbano em Presidente Prudente, concorrente aquele criado pelo Coronel Goulart. O projeto deste coube ao Dr. Joaquim Mariano de Amorim Carrão, no que formará a Vila Marcondes, este projeto pode ser visto na Figura 6. Podemos perceber na parte esquerda da imagem abaixo a planta dessa vila, destaca-se a localização dela, aos fundos da estação ferroviária.

**Figura 6** – Presidente Prudente: planta da cidade (1923)



Fonte: <http://portaldoprofessor.fct.unesp.br:9000/topico/formacao-socioespacial/>.

Presidente Prudente convive com a bipolaridade entre a Vila Goulart e a Vila Marcondes, a primeira localizada de frente para a estação ferroviária, já a segunda na parte de trás dela. De acordo com Whitacker (1997), a posição das referidas vilas em relação a parte frontal da estação ferroviária será um dos elementos que condicionaram o processo de diferenciação socioespacial que resultou na formação do atual “centro da cidade”. A posição da Vila Goulart favorecia a presença de estabelecimentos comerciais e de serviços, devido ao fluxo de pessoas e mercadorias gerado pela proximidade em relação a estação da estrada de ferro (Figura 7). Por outro lado, o poder público municipal aprovou uma série de leis que incentivaram o processo de diferenciação entre essas áreas. A aprovação de leis que restringiam a presença de indústrias e o incentivo a construção de edificações de alvenaria no Vila Goulart também foram importantes para reforçar a centralidade nesta área.



**Figura 7** – Estação ferroviária de Presidente Prudente (1930)



Fonte: <http://portaldoprofessor.fct.unesp.br:9000/topico/formacao-socioespacial/>.

O papel do Estado é fundamental na estruturação do espaço urbano e pode, intencionalmente ou não, induzir processos de diferenciação socioespacial a partir das obras que constrói ou deixa de construir. Podemos verificar como obras de infraestrutura foram importantes para a consolidação da Vila Goulart como áreas com maior exercício da centralidade urbana (Whitaker, 1997; Abreu, 1972). Os referidos autores destacam os espaços públicos, primeiro o largo da estação ferroviária e posteriormente a Praça 9 de julho (Figura 8) e o Paço Municipal, ainda na década de 1930.

**Figura 8** – Praça 9 de Julho (1950)

Fonte: <http://portaldoprofessor.fct.unesp.br:9000/topico/formacao-socioespacial/>.

A Vila Marcondes ficou marcada pela presença de armazéns, indústrias de beneficiamento, cerrarias e estabelecimentos e serviços que condicionaram a formação de uma sub centralidade. Paralelamente ao que estamos apresentando, destacamos que as características do relevo da Vila Goulart e da Vila Marcondes também condicionaram o processo de ocupação e expansão dessas áreas. Em relação as características morfológicas a primeira é menos acidentada do que a segunda, facilitando a construção de edificações e a futura expansão da malha urbana prudentina em direção ao sentido oeste.

A bipolaridade entre esses núcleos urbanos perdurou durante alguns anos, mas se arrefeceu a medida que as duas áreas estabeleceram maior integração e ao passo que a expansão territorial se acentuava. Nesse sentido, a linha férrea contribuiu com o processo de diferenciação socioespacial por representar uma barreira física que dificultava os fluxos entre os dois núcleos, condição que só se relativizou com a construção de obras públicas que possibilitaram mais intercâmbio entre elas.

Em relação a venda de terras, destacamos que realização dela por meio de uma empresa capitalista era algo relativamente novo à época. Apesar disso, outras companhias também foram fundadas neste período, todas com o mesmo objetivo de viabilizar a venda de terras na Alta Sorocabana. O caráter especulativo da venda de terras ganhava uma nova

dimensão nesse período, atraindo grandes capitais nacionais e estrangeiros, interessados nas rendas geradas pela possível valorização das terras, o que se diferencia das anteriores formas de aquisição da propriedade, geralmente conquistadas pela simples posse ou pela herança e transações entre particulares. Por conseguinte, as extensas áreas eram compradas por esses capitais, seja de antigos posseiros ou do próprio Estado. Devido a dimensões desse empreendimento se fazia necessário a racionalização “nas vendas, da publicidade, de obras de suporte nas glebas para a comercialização, como a construção de estradas, criação de núcleos urbanos dotados de médicos, escolas, farmácias e outros melhoramentos para atrair os compradores” (Abreu, 1972, p. 74). A partir deste panorama, podemos compreender o porquê da formação de empresas para a coordenação de todas as etapas que envolvem a empresa ligada a aquisição e comercialização de terras.

A colonização Goulart e a colonização Marcondes, responsáveis pelos dois núcleos originários da cidade de Presidente Prudente, processaram-se por intermédio de dois tipos de empreendimento: o primeiro, individual, pessoal, sem planificação, sem capital senão a própria terra herdada de uma época em que tudo era desconhecido e se faziam grandes posses, dependendo dos esforços e da boa vontade de um homem [...]. O segundo, de caráter empresarial, com maior suporte financeiro, ao invés da atitude passiva de esperar compradores, investia com estudada propaganda para realizar negócios. Representava a segunda etapa do pioneirismo, a da fase da especulação capitalista, das grandes companhias de colonização. Embora de caráter empresarial, a colonização Marcondes não fugiu, porém, ao estilo pessoal de seu principal orientador, aventureiro e visionário (Abreu, 1972, p. 80).

O primeiro passo em direção a emancipação político-administrativa foi a criação do Distrito Policial em Presidente Prudente, no ano de 1921. O processo de emancipação era do interesse dos coronéis, dado que ele traria benfeitorias à cidade e, por consequência, exerceria o papel de atratividade para a compra das terras de ambos os coronéis. Neste mesmo ano Presidente Prudente<sup>3</sup> foi elevada à condição de município (28 de novembro de 1921) e, dessa forma, recebeu um amplo território que englobava as demais cidades do seu entorno que ainda não tinham recebido a emancipação político-administrativa. Na perspectiva de Abreu (1972), Presidente Prudente ia se tornando casa vez mais Capital da Alta Sorocabana, em um processo paulatino de consolidação de sua posição hierárquica diante dos demais núcleos urbanos da região.

---

<sup>3</sup> O nome do município é uma homenagem ao primeiro presidente civil da história republicana do Brasil, Prudente José de Moraes Barros ocupou o cargo de presidente da república entre anos de 1894 a 1898, falecendo no ano de 1902.

O núcleo urbano criado para viabilizar a venda de terras também era o local de comercialização dos produtos agrícolas, sobretudo o café, principal cultivo produzido à época. Estabelecia-se, portanto, uma particular relação entre cidade-campo, na qual podemos perceber não apenas as relações que se estabeleciam, mas também a interdependência entre ambas as áreas. A produção agrícola, por vezes, passava por um processo inicial de industrialização antes de seguir viagem para a capital do estado (São Paulo). Além disso, a compra de bens e a obtenção de serviços básicos era realizada no núcleo urbano, que crescia à medida que as atividades do campo também se desenvolviam. Neste ponto é importante destacar a importância que o cultivo do café teve para o processo de ocupação do Oeste Paulista. Nas décadas de 1920-1930 o café desempenhou o papel de atração de colonizadores, principalmente para os chamados espigões<sup>4</sup> do Oeste do Estado de São Paulo, e trouxe para a Alta Sorocabana Marcondes e Goulart, fazendo nascer a cidade de Presidente Prudente

Devido à grande importância da produção de café para a expansão agrícola para o Oeste de São Paulo e para a formação de Presidente Prudente, é importante salientar que esta produção estava direcionada, em grande medida, ao mercado externo e, portanto, estabelecia uma relação de dependência a ele. Não por outro motivo, a crise econômica mundial de 1929 fez a produção do café no estado de São Paulo diminuir gradativamente. Em Presidente Prudente também observamos o mesmo movimento. Por outro lado, como tentativa de superar o quadro de crise e de superprodução de café, muitos produtores passaram a cultivar o algodão, que começa a ganhar terreno nos anos 1930. No entanto, ressalte-se que a produção de café permaneceu, ainda que com menores números.

Presidente Prudente figurará entre as cidades com maior produção algodoeira do estado de São Paulo, elemento que contribuía para destacá-la dentro da incipiente rede urbana que se formava. “Esta tendência denuncia os novos rumos da economia prudentina no final da década de 30: entrava paulatinamente em ocaso a fase cafeeira dando lugar ao algodão e à criação de gado que caracterizarão o novo decênio” (Abreu, 1972, p. 136). Em relação ao algodão, cabe a observação de que este cultivo serviu também como impulso para pequenas e médias indústrias na cidade, devido as atividades de beneficiamento realizado antes da exportação da produção.

---

<sup>4</sup> Espigão da forma como empregamos neste texto se refere a parte mais elevada de uma serra ou morro.

A indústria em Presidente Prudente nasce como decorrência das atividades do campo, ou seja, como forma de complementação da economia agrícola, deixando claro o predomínio da produção da agricultura em relação a produção industrial. Em decorrência disso, na cidade se destacaram as indústrias de beneficiamento da produção agrícola, tais como o café, algodão, a carne e entre outros. Nos períodos em que predominaram a carne, por exemplo, desencadearam a instalação de frigoríficos (carne) e curtumes (couro). A forma de propriedade no campo está na base para a compreensão desse processo, como pretendemos argumentar aqui a partir das discussões de Abreu (1972). Quando colocamos em comparação a produção agrícola do extremo Oeste Paulista e a do Vale do Paraíba o que se destaca é a forma de propriedade, na primeira marcada pela pequena propriedade e na segunda pela grande propriedade. Estar na posse de grande quantidade de capital faz toda a diferença quando falamos na possibilidade de arcar individualmente com os custos da instalação de máquinas de beneficiamento. Com isso podemos entender a motivação da produção agrícola do Vale do Paraíba, ainda que semelhante em termo de tipo de cultivo, não desencadear um processo de criação de indústria como no Oeste Paulista, ainda que a industrialização da região tenha sido incipiente.

A relação cidade-campo fica demonstrada mais uma vez, principalmente quando analisamos a produção em Presidente Prudente que evidencia o papel desempenhado pela cidade, ou seja, o de viabilizar a produção agrícola. Portanto, seja através da venda de itens necessários à agricultura e a reprodução familiar dos trabalhadores do campo ou pela compra e revenda da produção dos pequenos proprietários, as relações cidade-campo eram tecidas e se aprofundavam. Nas palavras de Abreu (1972, p. 158), a cidade nasceu “em função da colonização agrícola que se desenvolveu a sua volta, a cidade de Presidente Prudente desempenhou desde cedo, o papel de mercado abastecedor e receptor da produção agrícola de sua vizinhança”. Paralelamente ao desenvolvimento dessas relações, o espaço da cidade foi abrigando um número cada vez mais diversificado de estabelecimentos comerciais e de serviços. Dessa forma, estabelecimentos como casas comerciais, lojas de produtos em geral, estabelecimentos médicos e farmácias começavam a fazer parte da paisagem prudentina. Como efeito de encadeação a presença dessas atividades atraíam ainda mais os interessados em comprar lotes de terra em Presidente Prudente, aumento a quantitativo populacional e o desenvolvimento econômico.

Para entender a administração da cidade no início do século XX é necessário compreender o momento político e econômico pelo qual o Brasil passava. O país estava em um período que pode ser caracterizado como coronelista, ou seja, um momento político marcada pelo mandonismo local de figuras de alto poder econômico. Em geral, o poder político era almejado pelos grandes proprietários de terras, com a finalidade de garantir os seus interesses econômicos na região. Conquistar o poder local ou até mesmo a influência em instâncias superiores representava a possibilidade concreta de exercer um poder quase que irrestrito em sua localidade. Em Presidente Prudente a política do coronelismo esteve muito presente nas primeiras décadas de formação da cidade. As duas figuras centrais desta época, não por acaso, eram o Coronel Marcondes e o Coronel Goulart, ambos donos de amplas extensões de terras na região. A relação entre os dois coronéis era marcada por intensos conflitos, devido as disputas pelo controle político da cidade. Como veremos adiante a influência alcançada dentro do Partido Republicano Paulista, poderia representar maiores condições de realização dos negócios de venda de terras, daí as disputas intestinas no partido e na administração municipal.

A década de 1920, período comandado pelos coronéis, foi marcada por poucos avanços em termos de infraestruturas urbanas. Mesmo após a emancipação político-administrativa do município, Presidente Prudente ainda permanecia com a aparência de um povoado. No entanto, algumas conquistas podem ser registradas, tais como: a instalação do matadouro municipal (atualmente museu da cidade) e o fornecimento do serviço de energia elétrica e funerário. No entanto, como assevera Abreu (1972, p. 295) “Apesar desses benefícios administrativos, a época dos coronéis encerrou-se sem resolver os problemas magnos da água, esgoto, sarjetas e calçamento”.

O coronelismo então vigente representava um entrave ao desenvolvimento urbano do município, pois dificultava o acesso à recursos públicos, indispensáveis à construção de infraestruturas básicas. O sistema coronelista estava arquitetado para que os municípios não pudessem manter as contas públicas por si mesmos, fazendo com que dependessem de verbas estaduais ou federais. Estes recursos só estariam à disposição por intermédio de deputados e senados que tivessem sua base de apoio em Presidente Prudente. Neste quadro, os interesses políticos e eleitorais, as alianças entre os coronéis locais e os políticos que detinham as chaves do orçamento do Estado determinavam se a prefeitura em questão receberia ou não os recursos necessários.

Os interesses dos coronéis se sobrepujavam aos interesses da população, quando analisamos a administração municipal na década de 1920 isto fica evidente. Na condição de grandes proprietários de terras, não era do interesse dos coronéis Marcondes e Goulart estipular taxas de imposto municipal compatíveis com as necessidades de infraestrutura da cidade, dado que umas das atribuições da prefeitura era cobrar o imposto territorial. Soma-se a isso o fato de que, pelo arranjo político local, os impostos não eram efetivamente arrecados, seja pela sonegação daqueles que estavam na oposição ao grupo que estava no poder ou pela sonegação de quem não se via obrigado a pagar, por estar aliado ao grupo situacionista.

O erário municipal também ficava prejudicado pelos gastos feitos pelas diferentes administrações do Partido Republicano Paulista (P. R. P.), sejam elas administrações goulartistas ou marcondistas, nomes que se referiam as duas facções do PRP que disputavam o poder local e, respectivamente, representavam a persona dos coronéis Goulart e Marcondes. O poder público municipal e a estrutura partidária estavam efetivamente unidas nos anos 1920, incluindo-se aí os gastos do município, muitas vezes destinados aos interesses partidários e eleitorais do perrepismo<sup>5</sup>.

A partir da revolução de 1930 e a chegada ao poder de Getúlio Vargas a administração dos municípios passou por grandes mudanças, afetando como consequência Presidente Prudente. Conquanto, não se alteraram as estruturas econômicas e políticas, permanecendo o poder o latifúndio e dos coronéis. Os efeitos da revolução de 1930 foram sentidos na administração municipal pelo caráter de modernização das medidas adotadas, sobretudo a partir da Lei Orgânica dos Municípios de 1935. As contas públicas passaram a ser fiscalizadas de perto pela administração estadual e o orçamento da prefeitura deixou de ser uma extensão dos cofres do PRP, medidas que contribuíram para a formação de reservas capazes de financiar melhorias urbanas na cidade. Alguns dos provimentos tomados pelos prefeitos dos anos 30 foram: instalação de sarjetas e calçadas, pavimentação de ruas, construção da Praça da Bandeira e Praça 5 de Julho (atual Praça 9 de Julho), construção do Paço Municipal. Além de isenção de impostos para aqueles que construíssem casas de alvenaria dentro do perímetro urbano, hotéis e casas para aluguel.

---

<sup>5</sup> Expressão utilizada para fazer referência ao Partido Republicano Paulista (PRP).

Os investimentos e as obras advindas de recursos estaduais também cresceram nos anos de 1930. Entre as infraestruturas que mais se destacam podemos citar as seguintes: Prédio para o Grupo Escolar (1934), Serviço de água e esgoto (1938), Prédio do Fórum (iniciado em 1935 e inaugurado em 1944) e Posto de expurgo de sementes de algodão (1938).

Apesar dos ganhos em infraestrutura conquistados ao longo dos anos 1930, a cidade passou por momentos de instabilidade política que prejudicaram o desenvolvimento urbano. A permanência de estruturas marcadas pelo coronelismo a sucessivas quedas de prefeitos (inclusive com um período de vacância do cargo) estão entre os principais motivos. Em termos espaciais destaca-se a limitação ao quadrilátero histórico dos benefícios do processo de urbanização, local de nascimento da cidade e formado pelas principais avenidas que estruturam Presidente Prudente até os dias de hoje. Por outro lado, as demais áreas da cidade não eram beneficiadas pelas infraestruturas e não se verificou um investimento governamental que pudesse atender as necessidades de toda a população, marcando a urbanização prudentina pelo desigual acesso a condições de vida adequadas.

Apesar da crise mundial do capitalismo (1929) e as dificuldades para exportar o principal produto da balança comercial brasileira à época, a cidade de Presidente Prudente não parou de crescer. No que pese o momento de crise econômico, este abriu espaço para novos cultivos e atividades agrícolas, tais como o algodão e a criação de gado. Em relação ao algodão Abreu (1972, p. 303) destaca “O ouro branco tornou-se o novo chamariz das zonas pioneiras. O núcleo urbano Prudentino foi perdendo paulatinamente as feições de povoado sertanejo e foi se consolidando como a maior cidade da região da Alta Sorocabana”.

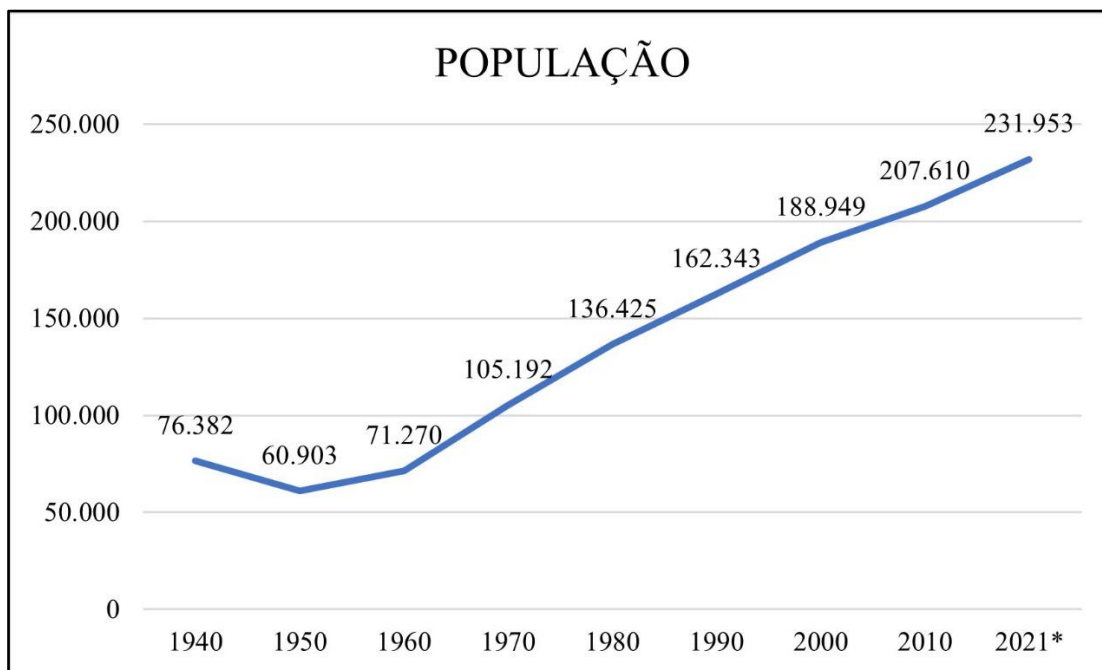
Sposito (1983) aponta os fatores que levaram Presidente Prudente à condição de Capital Regional. Já no início da década de 1920 a cidade receberá a emancipação político-administrativa que definirá os seus rumos. Por conseguinte, ao granjear a sede de instituições públicas, judiciárias e de ensino, ela polarizará as demais cidades da região. Mesmo após a emancipação das demais cidades da região, Presidente Prudente se manteve como centro polarizador. Estabelecendo um retrato das interações estabelecidas Sposito (1983, p. 60) assevera que “Nestas ocasiões, aproveita-se para as compras ou para



a utilização de quaisquer serviços oferecidos na cidade, que eram sem dúvida o centro fornecedor e receptor dos produtos consumidos e/ou produzidos na região”.

Ainda discorrendo sobre o papel regional desempenhado por Presidente Prudente, destacamos a criação das Regiões Administrativas do Estado (1970), na qual a cidade é posta como sede da 10 região. Por isso, Presidente Prudente receberá as instalações de órgãos públicos e da administração em geral que a colocam como centro polarizador. “É neste sentido, que podemos interpretar o dinamismo econômico de Presidente Prudente, como resultado, em parte, da drenagem de recursos da região que ela polariza” (Sposito, 1983, p. 61). O comércio e serviços das cidades polarizadas por Presidente Prudente tendem a ter dificuldades de concorrer com os capitais presentes na cidade. Isto é tanto mais verdadeiro, quanto maior for o grau de especialização da atividade em questão, reforçando o papel de destaque de Presidente Prudente.

O crescimento populacional e territorial da cidade será expressivo no período entre 1924 a 1940, caracterizado pela expansão urbana sem planejamento ou qualquer outra preocupação jurídica, como por exemplo em relação a escritura dos imóveis e regularização da propriedade. “A inexistência de uma simples planta, onde a quantidade e o tamanho dos lotes estivessem demarcados demonstra o espírito do empreendimento, tanto mais a falta de denominação e registro em cartório destas áreas” (Sposito, 1983, p. 74). Não obstante, as décadas de 1950 e 1960 foram marcadas pelo pequeno crescimento espacial, principalmente quando comparamos com o período dos anos 40. O Gráfico 1 apresenta o crescimento populacional de Presidente Prudente, com o fim do processo de desmembramento do município há um aumento contínuo da população.

**Gráfico 1** – Evolução populacional em Presidente Prudente

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) elaborado pelo autor (2023).  
\*Estimativa do IBGE.

Apesar do parco crescimento urbano dos anos 60 consideramos importante salientar a inauguração de um empreendimento de grande importância para a estruturação espacial da cidade, representando um novo direcionamento da expansão de Presidente Prudente. Como apontado por Sposito (1983), em 1962 foi inaugurado o Jardim Bongiovani, localizado além do Córrego do Veado. O significado dessa localização está no indicativo de que a malha urbana prudentina se lançaria em direção a área compreendida pelos Córrego do Veado e do Saltinho, que até então marcavam uma barreira à expansão da cidade. Porém, apenas nos anos de 1970 a ocupação da área à oeste se efetivou com maior monta.

Até 1965, a cidade se alongava acompanhando o sentido da estrada de ferro Sorocabana. Especialmente, a partir de 1970, ela começou a crescer para oeste. Esta tendência perdurou até 1980, dando ao conjunto urbano, a forma aproximada de um triângulo. Notamos também, como já foi salientado anteriormente, que a expansão foi muito maior para a porção oeste da cidade, quando tomado o crescimento a partir do centro (Sposito, 1983, p. 138).

A partir de 1970 amplia-se o processo de descontinuidade territorial de novos loteamentos da cidade, principalmente voltados para população de mais baixa renda, nos setores Leste e Norte, além da linha férrea e no setor Oeste após o córrego Colônia

Mineira. Sposito (1983) destaca que o expressivo aumento da expansão territorial urbana de Presidente Prudente, tendo como ponto de inflexão os anos 1970, não ocorre paralelamente e/ou proporcionalmente ao aumento da industrialização ou do crescimento populacional da cidade. A partir de 1972 podemos observar a implantação de novos loteamentos ao norte da cidade, alguns em descontínuo à malha urbana. Destaca-se o caráter especulativo do processo, devido a capacidade de valorização das terras em *pousio social*. Como consequência, o que se promove na cidade é um acelerado processo de afastamento espacial dos extratos de sociais de renda mais baixa.

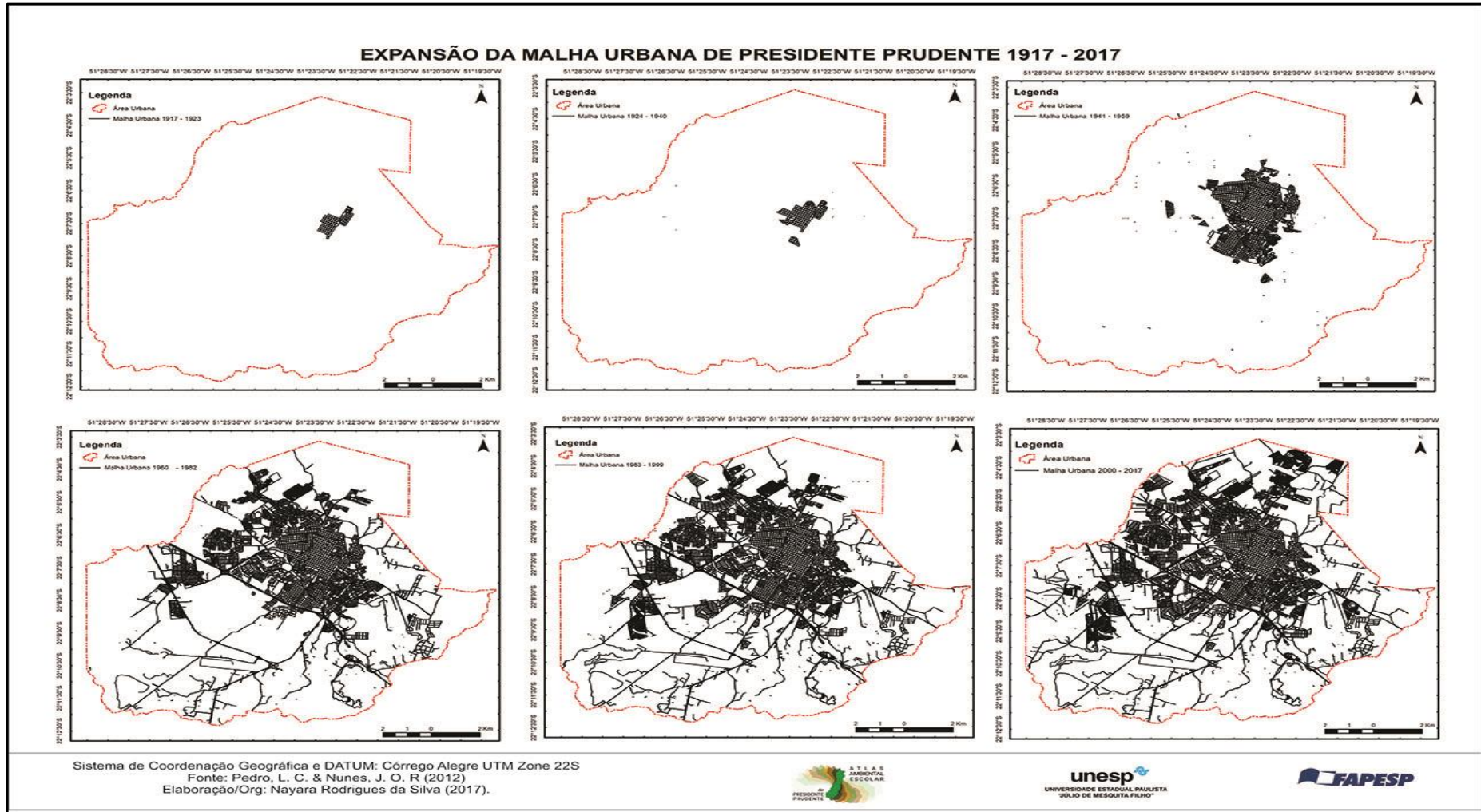
Então, em outras palavras, as formas de produção do espaço urbano, que se efetivaram em Presidente Prudente na década de 70 provocaram um aumento muito expressivo do *custo do produto*. Primeiro, porque até 1970 as várias etapas da incorporação do espaço rural pelo urbano via de regra reunidas sob a mesma responsabilidade. Em segundo lugar, porque o nível de investimento exigido era menor, tanto porque o loteamento não se efetivava de forma regular, como pelo fato de que as práticas especulativas em torno da incorporação das propriedades rurais eram de menor expressão. Em terceiro lugar, porque o custo do produto eleva-se mais ainda em função dos mecanismos publicitários desencadeados para provocar maior demanda (Sposito, 1983, p. 217-220).

Destaca-se na estruturação urbana da cidade o papel desempenhado pela linha férrea, como elemento físico de separação territorial. A linha férrea condicionou um processo de diferenciação socioespacial que leva a segmentação nos usos do solo e da divisão social e econômica do espaço urbano. O chamado “além linha” será marcado pela moradia da população de mais baixa renda e pela pouca expansão territorial, quando comparado com o setor oeste. Em relação às barreiras físicas existentes no espaço urbano, Sposito (1983) nos lembra de que além da influência nos fluxos de pessoas e mercadorias, dado pelas dificuldade de transpor determinadas barreiras, tais como: rios, linhas férreas e rodovias, também podemos perceber a atuação de elementos psicológicos de estigmatização dessas áreas. O isolamento, a dificuldade de acessá-las e a consequente percepção, real ou imaginária, destas áreas da cidade como locais perigosos ou que devem ser evitados, marcam distinções no espaço urbano, caracterizadas por barreiras físicas e psicossociais. No entanto, Sposito (1983) acrescenta que, aos olhos do capital incorporador, as áreas estigmatizadas podem passar por processos de valorização, induzidos pela ação desses grupos econômicos.

A Rodovia Raposo Tavares, inaugurada em 1954 marcou a cidade de Presidente Prudente, principalmente a partir da construção de conjuntos habitacionais populares por iniciativa dos governos estadual e federal, como no exemplo do Conjunto Habitacional Ana Jacinta, entregue em 1990. Ainda na década de 90, os programas de Desfavelamento Urbano e Loteamentos Urbanizados consolidaram a segregação socioespacial em níveis mais elevados em Presidente Prudente. “Assim, essa população que morava em áreas públicas ou em condições precárias na zona leste, próxima a equipamentos urbanos e de serviços, foi deslocada para áreas distantes e não dotadas de condições mínimas necessárias à vida urbana” (Carvalho, 2019, p. 61).

Esta medida buscava solucionar a condição de irregularidade em que viviam os moradores das favelas, que desde 1959 foram registradas na cidade. No entanto, este processo se deu reforçando a segregação socioespacial em que viviam essas pessoas, estendendo ainda mais as distâncias que elas tinham que percorrer. A situação de irregularidade jurídica pode ter sido resolvida com essa medida, mas o estigma social, as dificuldades de deslocamento, as precárias condições de habitação e falta de infraestrutura urbana permaneceram na maior parte dos casos. Como apontado em Carvalho (2019), concluiu-se, por fim, esconder a pobreza na cidade. Na Figura 9 representamos o processo de expansão da malha urbana de Presidente Prudente.

**Figura 9 – Expansão da malha urbana de Presidente Prudente (1917 – 2017)**



Fonte: <http://portaldoprofessor.fct.unesp.br:9000/topico/formacao-socioespacial>.

Traçamos nesta seção as linhas gerais que caracterizam o processo de ocupação do território do Oeste Paulista e a formação da cidade de Presidente Prudente. Deixamos claro que não foi possível abordar todos os aspectos desse tema, o que implica em dizer que foi necessário realizar escolhas em relação ao que seria abordado. Também é importante enfatizar que na seção seguinte traremos a discussão sobre as áreas em estudo, ou seja, os espaços residenciais fechados e os conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida.

## **2. 2. Vetores do processo de periferação do espaço urbano em Presidente Prudente**

O objetivo desta sessão é apresentar as duas áreas de estudo desta pesquisa – espaços residenciais fechados e conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida (faixa 1) – enquanto vetores do processo de periferação em Presidente Prudente. Buscamos refletir sobre diferentes concepções da estruturação do espaço urbano e destacamos aquela que mais se aproxima do nosso posicionamento. Ao longo do caminho que percorremos o debate em torno do conceito de renda da terra emergiu como incontornável, pois julgamos que a partir dele somos capazes de explicar em linhas gerais a dinâmica econômica da periferação do espaço urbano. É por este motivo que construímos uma explicação sobre o que é a renda da terra e sua aplicação ao espaço urbano.

No entanto, não estava em nossos objetivos de pesquisa realizar uma investigação pormenorizada destes processos e das bases conceituais que o tornam inteligível, sendo assim, ainda que tratemos do conceito de renda da terra o fizemos a partir das leituras e discussões realizadas no Estágio Supervisionado na disciplina de Economia Regional e Urbana, ministrada pelo Professor Dr. Everaldo dos Santos Melazzo no curso de Arquitetura e Urbanismo. Partes do texto que segue foram escritas a partir das anotações feitas em sala de aula, mas ressaltamos que as possíveis limitações, erros e incongruências são de responsabilidade do autor.

Apoiando-nos em Farret (1985) identificamos três principais correntes teóricas que se dedicam ao estudo da estruturação do espaço urbano, sendo elas: ecologia humana, economia neoclássica e economia política. Segundo o autor, elas podem ser agrupadas em dois grandes paradigmas: equilíbrio e conflito. Nesta sessão apresentamos em linhas

gerais as principais características dessas diferentes perspectivas teóricas. Antes de iniciar o texto alertamos o leitor para possíveis generalizações e limitações em relação as diferentes tendências e aos debates internos a cada uma delas.

O paradigma do equilíbrio compreende a estruturação do espaço urbano a partir da ação de indivíduos ou empresas, isto é, unidades decisórias individuais e que atuam sobre um mercado imobiliário caracterizado pela liberdade econômica e o perfeito equilíbrio. O Estado, por sua vez, ocupa nesta perspectiva uma posição de suposta neutralidade e equidistância entre as partes envolvidas. Podemos afirmar que as ideias norteadoras do paradigma do equilíbrio são: liberdade individual de escolha e harmonia social. Dessa forma, ainda que existam conflitos, estes serão mediados pelas dinâmicas do próprio mercado imobiliário, funcionando com neutralidade na resolução dos conflitos.

Por outro lado, o paradigma do conflito apoia-se em outras matrizes teóricas, tais como a marxista e a weberiana. Desde os anos 1960, este paradigma vem trazendo contribuições para redirecionar a compreensão da estrutura urbana e dos espaços residenciais. Portanto, como descrito em Farret (1985, p. 75) destacam-se “as noções de *desequilíbrio, funcionamento imperfeito do mercado, interesses e conflitos sociais*, questionando até mesmo a suposta equidistância do Estado em relação aos agentes envolvidos no processo”.

No paradigma do equilíbrio a Escola de Chicago de Ecologia Humana, orientada no chamado darwinismo social, produziu modelos inovadores para pensar a cidade. Esta corrente de pensamento interpretou a estruturação do espaço urbano a partir de processos ecológicos, ou seja, buscou transpor para a análise da sociedade dinâmicas que são eminentemente biológicas/naturais. Esta afirmação fica patente na ênfase dada a processos de competição, dominação, invasão, sucessão (Mckenzie, 2005).

Assim como as dinâmicas ecológicas da natureza, os agrupamentos humanos competiriam pelas diferentes parcelas do espaço urbano, resultando em áreas “naturais” de dominância de determinado grupo e que podem ser substituídas ou invadidas por uma nova população. Assim sendo, conclui-se um ciclo que leva da substituição à dominação de diferentes populações no espaço urbano. “Estes processo resulta em padrões urbanos geometricamente identificados como *zonal*, por Burgess, *setorial*, por Hoyt, e *aleatório*,

por Harris e Ullman” (Farret, 1985, p. 76). É importante salientar que os referidos padrões geométricos são representações da realidade, criados a partir de generalizações.

A escola de Chicago da Ecologia Humana recebeu muitas críticas ao longo das décadas, principalmente das correntes de pensamento baseadas no conflito. A transposição de leis e princípios da natureza para a realidade social é um dos principais pontos de tensionamento dessa escola, dado a tendência à naturalização de processos que são em realidade construções humanas e, portanto, historicamente determinadas. Em relação aos modelos dos autores da Ecologia Humana, destacam-se as seguintes críticas: 1) limitação teórica ao abordar a sociedade como um ecossistema; 2) ênfase na descrição; 3) contradições entre os modelos construídos a partir da cidade de Chicago e outros contextos, principalmente fora dos Estados Unidos e; 4) desconsideração da atuação do Estado em políticas públicas voltadas à habitação e o papel de aspectos culturais nas escolhas habitacionais dos moradores da cidade, para além das questões econômicas.

Os modelos da Economia Neoclássica buscaram superar as limitações da Ecologia Humana, principalmente aquelas advindas da mera descrição da estrutura urbana e, como forma de superá-la, propuseram interpretações a partir de variáveis econômicas. Partindo da análise de unidades decisórias individuais os autores neoclássicos destacaram a racionalidade das ações de indivíduos e empresas, em outros termos, a busca constante pela maximização de seus ganhos. Dentro desses princípios os indivíduos estariam diante de dois fatores fundamentais que influenciam suas escolhas de localização residencial, sendo elas o tamanho da área ocupada e a distância em relação ao local de trabalho, este último levando em conta os custos e o tempo de deslocamento. A limitação do indivíduo estaria determinada exclusivamente pela renda que possui, dando-lhe maior ou menor possibilidade em relação às suas escolhas. Nas palavras de Farret (1985, p. 78) “Assim, o espaço urbano caracterizar-se-ia por um gradiente de densidades e valores imobiliários negativamente relacionados com a distância ao centro da cidade”.

De acordo com o modelo neoclássico os estratos de renda mais alta não estão diretamente afetados pelos constrangimentos da distância em relação aos locais de trabalho, lazer e consumo. Devido à maior renda, os custos ligados aos deslocamentos não teriam o efeito de limitá-los a localizações mais próximas ao centro da cidade. Sendo assim, esses grupos tomariam a decisão “racional” de buscar os terrenos amplos e baratos,



que em suma maioria, de acordo com os modelos neoclássicos, ficam localizados na periferia da cidade ou no que também é chamado de subúrbio norte-americano.

Por outro lado, as camadas com menor renda ficam submetidas pela limitação da renda familiar, portanto, obrigados a escolher uma localização compatível com os seus ganhos. Os custos para deslocamento têm de ser os menores possíveis, implicando em morar próximo ao trabalho ou em áreas com maior número de postos de trabalho. Em geral, o centro da cidade é este local de maior número de vagas de trabalho e ponto nodal dos deslocamentos em geral, dessa forma, acessível aos empregos. Podemos depreender dessas observações mais uma parte do modelo neoclássico de cidade, nesta perspectiva os pobres morariam no centro da cidade próximos do trabalho, mas em moradias precárias e de poucas dimensões. Uma das críticas mais relevantes à esse modelo está direcionada a concepção de indivíduo racional e soberano em suas escolhas. Outras correntes vão destacar que a decisões individuais são marcadas por condicionantes e influências.

No paradigma do equilíbrio podemos observar outras escolas, tais como os modelos comportamentais que buscam compreender aquilo que é mais ignorado pelo modelo neoclássico, ou seja, os condicionantes das escolhas individuais. Os modelos comportamentais não-econômicos ao tratarem das escolhas individuais seguem uma perspectiva diferente daquela defendida pelos autores neoclássicos, pois, na visão comportamental, o indivíduo é perpassado por condicionantes no momento da tomada de decisão. Se por um lado o pensamento neoclássico valora o individualismo ao ponto do determinismo econômico, os modelos comportamentais trazem para a análise valores sociais e culturais que comumente são esquecidos.

Uma das observações que se pode fazer a partir do modelo comportamental é a retirada do “papel do indivíduo como gerador da demanda e, conseqüentemente, como força propulsora das decisões locacionais” (Farret, 1985, p. 79). Se o indivíduo não é “livre” como dizem os neoclássicos, como compreender suas ações? Para o modelo comportamental as decisões individuais são adaptações às alternativas disponíveis e geradas por instituições governamentais e empresas. Portanto, as decisões dos primeiros são secundárias em relação as ações do segundo grupo, geradores de decisões primárias.

O paradigma do conflito é marcado por duas vertentes, sendo elas: institucionalista e marxista. A perspectiva institucionalista compreende as decisões dos

indivíduos a partir do condicionamento de instituições, isto significa que há uma clara divergência em relação aos neoclássicos que veem as escolhas individuais como livres. Entre as instituições que condicionam as decisões individuais destacamos o Estado, pois esta instituição atua em diferentes aspectos da produção do espaço urbano, entre elas podemos citar: a legislação, a construção de infraestrutura (levando em consideração os aspectos de qualidade, quantidade e desigualdade) e a formulação de políticas habitacionais. O Estado também é visto enquanto uma entidade mediadora de possíveis conflitos entre as demais instituições, seja a indústria imobiliária, os proprietários de terras, os especuladores e etc.

A segunda vertente do paradigma do conflito tem inspiração no marxismo e compreende que o centro do debate da estruturação do espaço urbano é a terra. Sendo assim, julgamos necessário empreender uma breve discussão em torno da teoria que fundamenta a perspectiva marxista. Podemos compreender a importância da terra neste debate quando observamos que ela é uma mercadoria especial, devido ao fato de que ela não é produzida pelo trabalho humano. Na condição de um bem da natureza não incorpora tempo de trabalho e por isso não possui valor, apesar de possuir um preço.

Apesar das divergências, podemos considerar que institucionalistas e marxista não possuem visões antagônicas. Os agentes, o papel que desempenham e o grau de impacto que causam na estruturação do espaço urbano são destacados por essas duas visões. Em relação a renda fundiária existe um debate também em outras vertentes apresentadas no texto, inclusive no paradigma do equilíbrio, e uma relação entre ela e a estruturação do espaço urbano. No entanto, os neoclássicos apenas concebem um tipo de renda da terra: a renda diferencial. No caso da economia política, mais especificamente na obra de Marx, existem três formas de renda: diferencial, absoluta e de monopólio.

Antes de iniciar o debate sobre a renda da terra cabe fazer algumas considerações sobre a relação entre espaço e modo de produção, dentro da perspectiva marxista. O espaço urbano na visão marxista é compreendido não apenas como uma expressão das relações sociais de produção, mas, também, como um condicionante para estas relações. Nas palavras de Farret (1985, p. 87) podemos afirmar que “o desenvolvimento urbano não é um processo autônomo, com leis distintas daquelas da acumulação. Daí que ‘a estruturação do espaço é mais do que um reflexo do capital: é, também, uma condicionante para a sua expansão’”. Para a análise marxista cabe ressaltar que “em todas

as fases da configuração espacial urbana, portanto, são os **interesses específicos dos diferentes setores do capital** que deverão ser analisados para o entendimento do processo de localização residencial na cidade” (Farret, 1985, p. 87).

Por conseguinte, a divisão social do trabalho se expressa no espaço urbano de diferentes formas: divisão entre campo e cidade, divisão dos papéis desempenhados pelas cidades de uma mesma rede urbana e a divisão do espaço interno da cidade. A cidade tendo como um de seus atributos a aglomeração, está, por isso, favorável ao aumento da divisão social do trabalho. À vista disso, a aglomeração permite e estimula este processo. A cidade é o *locus* da intensificação da divisão social do trabalho, indispensável à dinâmica capitalista. A cidade articula e determina a divisão espacial do trabalho e possibilita as condições gerais necessárias ao desenvolvimento do processo de produção capitalista. Portanto, a cidade é produto e produtora das relações de produção capitalistas. “Neste sentido, os intensos processos de urbanização, que se verificam através do aumento do número de cidades, tanto quanto do adensamento populacional no interior de cada uma delas, são reflexos do processo de acumulação e concentração do capital” (Sposito, 1983, p. 106).

Em Marx (2013) o valor das mercadorias é expresso na quantidade de trabalho socialmente necessário incorporado à mercadoria, esta teoria é chamada de teoria do valor trabalho. Somente o trabalho humano seria capaz de produzir valor, ainda que no modo de produção capitalista parte do valor produzido pelo trabalhador esteja convertido em trabalho não pago (mais-valia). Se no processo de produção de mercadorias há a transformação da natureza através do trabalho e, portanto, geração de valor, como compreender o valor atribuído a uma mercadoria que não foi produzida pelo ser humana, ou seja, a terra? Este é o questionamento central que nos mostra a condição peculiar desta mercadoria.

Enquanto no preço de qualquer outra mercadoria o que fica escondido é o processo real de formação do valor que está nele (preço) contido – valor este, como vimos, exclusivamente produzido através do trabalho – no preço da terra, o que está escondido é, isto sim, a redistribuição do valor (mais-valia) produzido em outro lugar e a ele incorporado, principalmente através dos investimentos públicos em serviços e melhorias urbanas e dos efeitos do zoneamento de uso do solo. Em outras palavras, o valor dos terrenos urbanos se deve, em grande parte, a um excedente (mais-valia) criado pelo trabalho da sociedade em geral, via a ação do Setor Público (Farret, 1985, p. 85).

A terra na economia capitalista é uma mercadoria indispensável, pois sem ela não é possível a realização das atividades econômicas, dado a condição de base material sob a qual se desenvolvem essas atividades. A terra também é indispensável para a reprodução da força de trabalho. Além desses atributos, podemos considerá-la como irreprodutível e monopolizável. Esses fatores determinam o solo enquanto valor de uso e, portanto, o seu preço. A renda da terra, nestes termos, é uma das portas de entrada para a compreensão do processo de estruturação do espaço urbano, por esse motivo decidimos incorporar este debate ao texto. Os interesses dos proprietários de terras e dos incorporadores imobiliários em alcançar patamares maiores da renda da terra são indispensáveis para o entendimento da expansão territorial urbana. Assim sendo, para além da necessidade de solo urbano para atividades econômica ou de reprodução da força de trabalho, a apropriação do solo urbano está orientada no modo de produção capitalista à arrecadação do máximo rendimento possível.

A discussão a respeito da renda da terra urbana enfrenta alguns desafios de ordem teórica e metodológica e, em relação ao primeiro, apresentaremos uma visão geral a respeito do tema. Porém, os aspectos metodológicos não serão objeto de estudo nesta investigação e sugerimos o seguinte trabalho como referência Abreu e Amorin (2014). A teoria da renda da terra construída por Karl Marx levava em consideração o espaço agrário e suas particularidades, ou seja, não estava no horizonte do autor analisar como se davam estas relações no espaço urbano da época. A tarefa de levar a discussão ao ambiente urbano coube aos autores posteriores, que colocaram em discussão as especificidades que a teoria da renda da terra deveria assumir ao se deparar com as dinâmicas urbanas. No Quadro 1 adaptado de Fernandes (1982) elencamos fatores que influenciam diferentemente na teoria da renda da terra.

**Quadro 1** – Diferenças entre campo e cidade na determinação da renda da terra

<b>Campo</b>	<b>Cidade</b>
Espaço da produção dispersa	Produção espacialmente concentrada
No espaço agrário a terra é um meio de produção fundamental	Na cidade não funciona dessa forma
Pouco espaço é destinado à reprodução da força de trabalho e à circulação	O espaço urbano em sua maior parte é destinado a essas atividades
No campo a localização não aparece como fator de tamanha determinação, dado à dispersão	Em comparação ao campo, na cidade a localização, em termos de distâncias, é mais fundamental, dado à concentração

Organização: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva, adaptado de Fernandes (1982).

Em Sposito (1990) encontramos uma importante contribuição para o debate da teoria da renda da terra e, ademais disto, uma retomada da discussão desde o espaço agrário ao urbano. Segundo o autor, a renda fundiária expressa uma relação social e está ancorada na propriedade da terra. Este é o ponto central do debate, pois é a propriedade privada que garante ao detentor do referido título o monopólio diante de uma parcela determinada do espaço terrestre.

No modo de produção capitalista o preço das mercadorias é determinado pelas condições médias de produção, ou seja, pelo tempo socialmente necessário para a produção daquelas mercadorias. Por conseguinte, não são as condições individuais de cada capitalista que determinam os custos, mas as condições de mercado. Entretanto, ao empregar uma quantidade superior de capital, em relação à média dos capitalistas, os custos de produção ficarão abaixo da média dos custos de mercado e proporcionarão uma taxa de lucro adicional, logo, acima da média.

Segundo Sposito (1990) esta dinâmica quando utilizada para pensar a produção agrícola nos permite utilizar como exemplo o uso de uma queda d'água como suporte para um lucro adicional. A queda d'água é um recurso da natureza e está separa do capital empregado pelo capitalista, por consequência, é um recurso monopolizável, porque limitado em seu volume. Ao proprietário da queda d'água será garantido a possibilidade de receber uma renda (da terra) pelo uso de sua propriedade.

O exemplo da queda d'água se refere a apropriação de renda diferencial, pois a utilização deste recurso não possui a capacidade de influenciar no preço médio (de mercado) das mercadorias. Ela garante, por meio da sua utilização, um lucro acima do esperado, acima da média. “A propriedade fundiária não gera, portanto, a parte do valor que se transforma em sobrelucro, mas só dá condições ao proprietário da terra, ao proprietário da queda d'água, de atrair esse sobrelucro do bolso do fabricante para o seu” (Sposito, 1990, p. 18). Como podemos ver a instituição da propriedade privada é fundamental para compreender este debate e é ponto de partida para iniciar a discussão desde os espaços urbanos.

A renda da terra urbana entra como um fator fundamental na disposição dos usos do solo urbano na economia capitalista (Singer, 1979). Ela é um direito do proprietário

da terra, sucedido do título de propriedade privada. O solo urbano é um elemento indispensável para o processo produtivo, sem a terra o capitalista não pode levantar uma fábrica, instalar meios de produção e iniciar o processo de trabalho, dando origem as mercadorias que serão vendidas. No entanto, a terra não é um meio de produção, é apenas uma condição indispensável a ela.

**O ‘capital’ imobiliário é, portanto, um falso capital.** Ele é, sem dúvida, um valor que se valoriza, mas a origem de sua valorização não é a atividade produtiva, mas a monopolização do acesso a uma condição indispensável àquela atividade (Singer, 1979, p. 22, *grifos nossos*).

A formação dos preços da terra urbana está sujeita as dinâmicas do mercado, assim como as demais mercadorias no capitalismo, ainda que a terra seja uma mercadoria diferenciada.

Ao contrário dos mercados de produtos do trabalho humano, em que os preços giram ao redor de uma média constituída pela soma dos custos de produção e da margem de lucro capaz de proporcionar a taxa de lucro média sobre o capital investido, **os preços no mercado imobiliário tendem a ser determinados pelo que a demanda estiver disposta a pagar** (Singer, 1979, p. 23, *grifos nossos*).

Esta afirmação revela o caráter essencialmente especulativo dos preços no mercado imobiliário, nas palavras de Singer (1979, p.23) “Quando um promotor imobiliário resolve agregar determinada área ao espaço urbano, ele visa a um preço que pouco ou nada tem a ver com o custo imediato da operação”. Ao se referir aos custos de operação, o autor menciona à tendência de expansão urbana através da transformação da terra agrícola em terra urbana, que implica em deixar de receber a renda da terra agrícola e passar a recebê-la enquanto terra urbana. Essa diferença é o custo assumido pelo proprietário. No entanto, os preços neste mercado são fortemente atrelados as expectativas de valorização futura, que podem ou não se concretizar. Para alcançar a renda da terra esperada, o proprietário poderá esperar um tempo indeterminado para realizar a venda da propriedade.

O espaço urbano é disputado por diferentes usos, sejam eles empresariais ou residenciais. Os agentes que buscam espaço para a realização de atividades lucrativas veem a terra como base material indispensável à realização da atividade desejada e como localização que pode proporcionar redução dos custos devido às suas características. Cada atividade econômica necessita de localizações com certos atributos para efetivar seus

objetivos de lucro ou simplesmente para viabilizar a atividade em si. A proximidade ao mercado consumidor ou a recursos naturais indispensáveis são alguns exemplos.

Apoiando-nos em Sposito (1990) buscamos identificar as diferentes formas que a renda da terra pode assumir. Elas podem ser de três tipos: diferencial, absoluta e de monopólio. **A renda diferencial** é adquirida pelo sobrelucro garantido pela localização da terra ou do imóvel. Esse valor a mais adquirido, em geral, é embolsado pelo dono da terra. Podemos tomar como exemplo uma localização que proporciona um maior giro do estoque do estabelecimento comercial, ou seja, mais vendas e maior lucro. Porém, essa localização ótima, rara de existir, também garantirá ao proprietário a cobrança de um renda da terra aumentada.

**A renda absoluta** corresponde ao direito absoluto do proprietário de receber um equivalente monetário pela venda ou aluguel de sua terra, independente dos atributos serem positivos ou negativos em relação ao uso que se pretende dar aquela localização. **A renda de monopólio** é proporcionada por localizações que garantem ao usuário da terra um preço de monopólio pela venda de seu produto, ou seja, proporciona o domínio monopolístico de um dado mercado consumidor. Em Singer (1979, p. 26-27) encontramos uma clara explicação das rendas diferencial e de monopólio.

Poder-se-ia supor que a renda de monopólio é apenas um caso extremo de renda diferencial, mas há uma diferença essencial entre um e outro tipo de renda. A renda diferencial é auferida quando as empresas que a pagam se encontram em mercados competitivos, sem que os produtos por elas vendidos sofram qualquer majoração de seus preços. A renda de monopólio, porém surge do fato de que a localização privilegiada da empresa lhe permite cobrar preços acima dos que a concorrência normalmente forma no resto do mercado.

Em relação ao uso residencial também há o pagamento da renda da terra, situação incontornável à propriedade privada da terra. A renda diferencial nestes casos está baseada em diferenciais de acesso as infraestruturas urbanas e entre outros fatores. Nas cidades em que as infraestruturas estão fortemente concentradas, morar em áreas que dão acesso a elas é um privilégio que poucos podem pagar, dada a renda diferencial da terra proporcionada por esta localização. Os mais pobres, por outro lado, ficam submetidos a áreas com escassas condições de habitabilidade e de pouca dotação de infraestrutura urbana, pois esses são os locais mais baratos da cidade. Além dos elementos apresentados, existem outros que são criados pelo próprio setor imobiliário com vistas à atrair a

demanda solvável. A construção de áreas exclusivas ou com alto status social são amplamente utilizadas e proporcionam aos proprietários dessas terras uma renda diferencial.

O caráter dinâmico da estruturação do espaço urbano e das mudanças em relação às áreas que podem ser consideradas como vetores de valorização imobiliária é algo a ser destacado. Ainda que o peso da inércia espacial leve a manutenção de determinados padrões espaciais, estes não são insubstituíveis. Podemos colocar em debate o centro principal e a relação desta área com a moradia de alta renda. O centro principal em geral é a área mais dotada de infraestrutura e serviços urbanos e, por essa razão, costuma ter alta valorização financeira e social.

Em contraposição ao centro principal a periferia da cidade, em tempos pretéritos, era caracterizada pela escassez ou precariedade no acesso à infraestrutura e serviço urbanos. No decorrer das décadas, inicialmente em contextos metropolitanos e depois em outros estratos da rede urbana, passam por processos de reestruturação e ganham novos usos do solo. Entre os exemplos que poderíamos citar está a formação de novas áreas centrais e novos habitats urbanos, como no caso dos espaços residenciais fechados, objeto de estudo desta investigação.

A terra urbanizada dificilmente pode ser reproduzida, garantindo ao proprietário o monopólio em relação a esse bem. A terra urbana enquanto substrato indispensável à realização das atividades econômicas e a propriedade privada, aparece como um obstáculo a ser vencido pelo capitalista. As variações nos preços dos produtos se expressam, ademais de outros fatores que poderíamos elencar, pelos custos de deslocamento das mercarias até os mercados consumidores. O fator localização pode proporcionar um lucro adicional, configurando assim a renda diferencial. No espaço urbano este lucro adicional está fortemente relacionado à localização dos estabelecimentos comerciais e de serviços. Em conformidade com a localização relativa das edificações os custos serão menores ou maiores para a atividade que se deseja empreender.

São as diferenças em relação as características das localizações, quando comparadas as demais localizações da cidade, que garantem a obtenção de uma renda diferencial. No caso da cidade, como afirmado em Sposito (1990), a renda diferencial



poderá ser adquirida pelo fator **construtibilidade**, pois as características físicas dos terrenos podem baixar os custos de produção da edificação devido as facilidades de edificação no referido terreno. Como exemplo, poderíamos citar a inclinação dos terrenos, pois este fator pode encarecer o processo construtivo.

Outra característica indispensável e que já tratamos brevemente neste texto é a **localização** ou a capacidade daquele ponto de fazer circular as mercadorias. Alguns terrenos proporcionam maior giro de mercadorias do que outros, cumprindo um papel diferencial para esses capitais. Nestes casos a distribuição das atividades no espaço urbano estará condicionada pela capacidade delas de pagar o tributo pelo uso da propriedade da terra (renda da terra) e, além disto, ter a envergadura necessária para obter um lucro compatível com a manutenção da empresa. “A variável que determina então, o preço do solo urbano, seria para Juillet (1972, p. 240) a *situação* que determinado espaço tem na Divisão Técnica e Social do Espaço” (Sposito, 1983, p. 112). Esta situação pode ser traduzida como a localização daquele espaço, frente aos demais espaços da cidade, portanto na localização relativa. De acordo com Sposito (1983) a localização será qualitativamente avaliada a partir de três elementos principais, que podem ser resumidos na acessibilidade, nas externalidades e nas benfeitorias, ou seja, nas infraestruturas.

Tempo e espaço se combinam para a compreensão destes fatores, pois nenhuma localização é imutável. Como produto da ação humana as localizações são construídas socialmente ao longo do tempo. Determinada localização que hoje é considerada como ruim poderá sofrer alterações que a tornem uma boa localização, de acordo com a atividade que se pretende desempenhar naquele espaço. Neste quesito as transformações da divisão social e econômica do espaço são fundamentais. Novas atividades econômicas e infraestrutura podem modificar a relação de uma área frente as outras, tornando-a mais atrativa. Mesmo em relação aos serviços públicos, dado a instituição da propriedade privada da terra, somente aqueles que podem pagar seu preço (embutido aí a renda da terra) poderão usufruir dessas benfeitorias.

Enquanto espaço dedicado à habitação, a renda da terra urbana surge através da segregação e da autosegregação socioespacial. O processo de segregação socioespacial pode ser compreendido a partir da renda da terra em seu caráter absoluto, indiferente dos elementos subjetivos e objetivos que conformam a condição de segregação de determinada área da cidade. No entanto, há situações em que é possível contornar a

necessidade de saldar o tributo pelo uso da propriedade privada, são os casos das ocupações e daqueles em que o setor público assume o papel de pagar este custo ao promover políticas públicas. Em Sposito (1990), há o destaque para o que ele denominou de renda de monopólio de segregação, pago para evidenciar o pertencimento de classe de determina grupo social e que se expressa na compra de determinada área da cidade.

A rendas que surgem no espaço urbano dedicado à habitação emergem através da segregação sócio-espacial. Se constitucionalmente não há diferenças de classe (no sentido jurídico-político), o caráter econômico do MCP cria as distintas classes sociais, o que gera o que se pode chamar de *renda de monopólio de segregação*: ‘na realidade se paga por evidenciar a pertinência de classe’. Este ‘imposto privado’ torna-se renda pela seguinte razão: ‘a conotação socialmente positiva de certos espaços se desenvolve através de um processo coletivo que escapa à ação de agentes individuais em forma independente’. Essa renda é uma das mais decisivas modalidades de renda que definem a configuração dos preços do solo da cidade (Sposito, 1990, p. 23).

As conotações socialmente positivas podem variar no decorrer do tempo e podem ser de duas ordens: naturais e artificiais. Há elementos naturais que concedem maior prestígio a determinadas áreas da cidade, tal como apresentamos em relação ao fator construtibilidade. Além das facilidades para edificação de terrenos, a proximidade em relação à natureza ou à áreas verdes (áreas de preservação natural, por exemplo) podem ser altamente valorizadas. Concomitantemente à elementos da natureza cabe adicionar fatores humanos ou, melhor dizendo, a intencionalidade de agentes econômicos em criar e difundir novos padrões de habitat urbano e “estilos de vida” atrelados à esses novos padrões.

O discurso da segurança e de distinção em relação aos demais moradores da cidade está essencialmente atrelado à disseminação dos espaços residenciais fechados. O sobre lucro proporcionado pela união dos elementos naturais e sociais e que conformam áreas que evidenciam as diferenças e o pertencimento de classe só poderão ser pagos pelos grupos de maior rendimento familiar. Sendo assim, formam-se áreas em que a homogeneidade interna (ao menos em relação ao fator renda dos moradores) é o elemento a ser destacado.

O Estado, enquanto um agente produtor do espaço urbano, não poderia ser esquecido quando tratamos da expansão urbana e dos usos do solo. O Estado atua através do regimento jurídico-político que determina, ou deveria determinar, as regras de incorporação e estruturação do espaço urbano. Paralelamente as normativas jurídicas e

políticas, o Estado institui os tributos a serem pagos e atua na promoção de habitação social. Os serviços oferecidos pelo Estado, por serem desigualmente distribuídos, cumprem um papel na formação de uma renda diferencial para os proprietários das áreas próximas a essas benfeitorias. Quando esses serviços são instalados, em um contexto de desigualdade de acesso a serviços públicos básicos, podemos esperar o aumento dos preços da terra.

Como consequência, poderá ocorrer um processo de substituição da população que vive naquela área. Aqueles que não suportam pagar o aumento nos preços podem ser substituídos por aqueles que desejam morar mais próximos daquela benfeitoria. Dentre os agentes produtores do espaço urbano os especuladores buscam se posicionar de forma que possam se antecipar às ações do Estado, no intuito de garantir bons investimentos. Em relação a participação destes agentes Singer (1979, p. 35, *grifos nossos*) afirma que

As transformações no preço do solo acarretadas pela ação do Estado são aproveitadas pelos especuladores, quanto estes têm possibilidade de antecipar os lugares em que as diversas redes de serviços urbanos serão expandidas. No entanto, esta antecipação nem sempre é factível e quando o é a concorrência entre os especuladores pode forçar a elevação do preço antes que o melhoramento previsto se realize, reduzindo sobremaneira os ganhos futuros da operação. **Para evitar que isso se dê, a especulação imobiliária procura influir sobre as decisões do poder público quanto às áreas a serem beneficiadas com a expansão de serviços.**

Ademais dos especuladores existem outros agentes que merecem nossa atenção. Em Sposito (1983) defrontamo-nos com uma descrição dos agentes produtores do espaço urbano, na qual a autora ressalta a atuação dos: 1 – proprietários fundiários, 2 – incorporadores e 3 – corretores imobiliários e incluiríamos também: 4 – os construtores, 5 – os agentes financeiros e 6 – os especuladores. Em relação à expansão do espaço urbano o papel do proprietário da terra é central, seu poder de dispor de suas terras ou não, motivará se determinadas áreas serão incorporadas ao espaço urbano ou não. Proprietários de terras com maior capitalização podem, por exemplo, atuar eles mesmos como incorporadores, loteando e vendendo as terras. Em outros casos, estes agentes unem-se às empresas especializadas na incorporação e realizam seus negócios por meio delas, dividindo parte da renda da terra.

Outro agente de destaque é o incorporador que poderá atuar de maneira legal ou ilegal, no entanto, não descartamos que existem práticas não regularizadas por parte dos

demais agentes. Embora exista uma legislação que busca normatizar a conduta deste capital, é comum que suas ações não levem em consideração o que está previsto em lei. Em geral, quando falamos de condutas ilegais na produção do espaço urbano fazemos referência aos loteamentos clandestinos. Sposito (1983) levanta ressalvas em relação ao uso desta expressão, pois em cidades médias estes empreendimentos estão mais à vista do que em comparação com as metrópoles, sendo assim, é possível relativizar a ideia de que eles foram produzidos à margem do conhecimento de autoridades do Estado. A atuação fora dos trâmites legais visa diminuir os custos de produção do loteamento, pois, dessa forma, o incorporador se livra de determinadas despesas.

Na realização de seus negócios uma das estratégias mais comuns, por parte dos incorporadores, é a extensão da malha urbana de forma descontínua. Áreas localizadas nas periferias, sem conexões físicas a mancha urbana já consolidada, são loteadas e vendidas, proporcionando a valorização de áreas que antes eram desvalorizadas. Este processo é analisado em Presidente Prudente.

Estas colocações remetem-nos de volta às ideias que levantamos anteriormente, pois resulta desta atuação mais organizada para o capital, a característica que marcou o crescimento territorial urbano de Presidente Prudente na última década, qual seja a proliferação dos loteamentos implantados em descontínuo à malha urbana. Para os incorporadores, a tarefa é suscitar a transformação de áreas distantes da cidade, para os corretores imobiliários vender a ideia de que estas áreas não são tão distantes, promovendo a valorização de um espaço desvalorizado (Sposito, 1983, p. 192-193).

A valorização induzida pelas estratégias imobiliárias pode ser chamada de especulação imobiliária, ou seja, um tipo específico de valorização motivada pela ação desses agentes. “Por isto é preciso distinguir o aumento do nível de tributo fundiário urbano, das estratégias imobiliárias (especulação imobiliária), que também acabam por concorrer para este aumento” (Sposito, 1983, p. 193). A ampliação do perímetro urbano vinculada aos novos loteamentos que são abertos nas periferias de Presidente Prudente, poderiam nos fazer crer que ao aumentar a disponibilidade de terrenos (aumento da oferta) teria como efeito a diminuição dos preços. No entanto, isto não acontece. Em realidade a expansão da fronteira urbana em direção a áreas cada vez mais periféricas acarreta a mudança da posição relativa dos demais loteamentos da cidade. As áreas que antes eram caracterizadas como as mais distantes são retiradas desta posição, dado que outras áreas ocupam este papel, ou seja, mantem-se sua localização absoluta, mas altera-se sua

localização relativa. Neste processo os terrenos que antes somente proporcionavam a renda absoluta, passam a proporcionar uma renda diferencial.

Há um verdadeiro processo de privatização da riqueza nas cidades brasileiras. O solo urbano é valorizado de maneira fictícia (especulativa) e através de investimentos por parte do setor público, que acabam por valorizar os terrenos e imóveis próximos. Em uma cidade em que esses investimentos são desigualmente distribuídos, podemos esperar que ocorra um agravamento da desigualdade e da discrepância na valorização das diferentes áreas da cidade. No centro do debate está a questão tributária, pois a inação do Estado perante os especuladores contribui para a manutenção deste processo.

Os investimentos públicos que valorizam as propriedades privadas, geram um efeito de expansão periférica e custos adicionais para a sociedade e os indivíduos. Cebrián e Garcia (2015, p. 397) destacam as diferentes abordagens da literatura especializada a respeito deste processo, incluindo as diferentes expressões utilizadas: suburbanização, periurbanização, rururbanização, desurbanização etc. Para esses autores existe um crescente interesse na incorporação da periferia ao tecido urbano: “Con ellos se han desplazados los tradicionales límites precisos de las ciudades en favor de grandes áreas urbanas, cada vez más extensas, integradas en lo funcional, aunque no en lo territorial, dando lugar a expresiones distintas de ciudad-región”. A construção de grandes conjuntos habitacionais a partir do PMCMV e dos espaços residenciais fechados são exemplos dessa expansão urbana, ocasionando o que os autores chamam de deslocamento dos tradicionais e precisos limites das cidades.

Com um tecido urbano mais extenso e, conseqüentemente, com distâncias maiores para percorrer há a necessidade de aumentar a mobilidade dos cidadãos. Cebrián e Jovel (2012) destacam a disseminação do uso do automóvel como um dos principais elementos que possibilitaram a incorporação cada vez mais periférica da cidade. A partir do protagonismo do automóvel a separação entre local de trabalho e de residência tornam-se maiores. A partir das reflexões de Cebrián (2015) elaboramos o Quadro 2, descrevendo os principais fatores elencados pelo autor que explicam a dispersão urbana em cidades médias. Apesar de tomar como ponto de partida a realidade europeia e norte-americana, acreditamos que com algumas adaptações podemos encontrar pontos de convergência

entre as realidades observadas pelo autor e nosso objeto de estudo nesta pesquisa, ou seja, uma cidade média do interior paulista.

**Quadro 2** – Fatores do processo de dispersão urbana em cidades médias

<b>Fatores da dispersão urbana</b>	
<b>1)</b>	Novos hábitos de consumo e valores da sociedade – mais diversificados e estandardizados
<b>2)</b>	Generalização do uso do automóvel – sociedade do automóvel
<b>3)</b>	Novas infraestruturas viárias de alta capacidade – geralmente localizadas no entorno urbano
<b>4)</b>	Crescimento da mobilidade diária da população
<b>5)</b>	Preferência por novas tipologias habitacionais – maior qualidade ambiental, mais privacidade e espaço
<b>6)</b>	Generalização do uso das novas tecnologias da informação e comunicação

Organização: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva, adaptado de Cebrián (2015).

As alterações na densidade e na centralidade urbana são pontos a serem destacados, pois a dispersão se expressa pela ocupação de áreas periféricas descontínuas ao tecido urbano consolidado e pela desconcentração-reconcentração das atividades comerciais e de serviços (Sposito, 2001). Estas alterações na estrutura urbana aprofundam a diferenciação socioespacial, além da mudança da lógica centro-periférica para a lógica fragmentária de estruturação urbana.

A opção por morar em espaços residenciais fechados de alto padrão e em descontinuidade ao tecido urbano consolidado implica não apenas na escolha de uma nova tipologia habitacional, mais ampla e com acesso à áreas de lazer privada, mas também engloba novos hábitos de consumo e a opção definitiva pelo modal automotivo de deslocamento. A radicalização da sociedade do automóvel encontra parte da sua explicação em uma nova geografia dos espaços residenciais e dos hábitos de consumo, que tendem atualmente a preferência por espaços privados do que espaços públicos. Se por um lado as novas estruturas de consumo e lazer, como shopping centers e grandes redes supermercadistas, adotam estratégias locacionais e formas arquitetônicas que estimulam a frequência nesses espaços por meio de automóveis, por outro lado, a própria escolha por morar em espaços residenciais fechados implica em se mover pela cidade utilizando um carro ou moto.

A hipermobilidade dos moradores dos condomínios de alto padrão contrasta grandemente com as limitadas condições de deslocamento daqueles que residem nos conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida. O quadro de profunda desigualdade que caracteriza a sociedade brasileira e latino-americana é a principal diferença quando colamos em comparação com os países europeus, o que não nos impede de estabelecer pontos de convergência, expressos no Quadro 2.

Cebrián (2007a, p. 223) relata as mudanças nos limites em cidades médias. Se a separação entre o meio rural e o urbano era bastante evidente, atualmente essa distinção já não é tão clara, “Para unos autores se trata de una descentralización vinculada a los cambios propios de un momento científico-técnico-informacional (Santos, M.) que posibilitan la fragmentación urbana”. As alterações entre técnica e espaço podem ser empiricamente observadas a partir dos novos meios de circulação de pessoas e mercadorias, como é o caso das autopistas e o uso generalizado do veículo particular. Além disso, as novas tecnologias da informação também alteram os deslocamentos na cidade e podem contribuir para a mudança da localização residencial em direção à periferia. As relações entre casa-trabalho ou casa-locais-de-consumo podem se dar a partir de distâncias mais amplas, dado a maior densidade da rede de integração entre os espaços da cidade.

. O interesse crescente pelas periferias das cidades extrapola os limites municipais, incorporando municípios vizinhos, o que pode ser visto a partir do grau de integração cada vez maior entre Presidente Prudente e Álvarez Machado. Desta forma, há o aumento das relações intermunicipais a partir das periferias dessas cidades, o que as integra mais fortemente como um sistema urbano ou como cidade-região, nas palavras do autor.

La ciudad difusa genera a su vez dinámicas desestructuradoras: disolución de la trama urbana, fragmentación del tejido social, y privatización del espacio. La conjunción de estos tres factores repercute de forma negativa y contribuye a la debilitación del espacio urbano como espacio público y de ciudadanía. El resultado es la aparición de espacios segmentados y separados, muchas veces monofuncionales, que solamente se salvan con el incremento en los desplazamientos (Cebrián, 2007a, p. 225).

Neste sentido, a redefinição da centralidade urbana, também registrada anteriormente, pode revelar estas práticas espaciais tendentes à formação da fragmentação socioespacial. Como afirma Prévôt-Schapira (2001, p. 38).

El término supone que lo que debía mostrar un funcionamiento global estalló en múltiples unidades y que no habría ya una unidad del conjunto urbano. Se asistiría en el sentido geográfico y metafórico del término a una fragmentación cada vez mayor del mercado de trabajo, del sistema de transporte y a una involución del centro.

Os aspectos fundamentais para a compreensão deste processo estão no agravamento da desigualdade social e dos reagrupamentos por afinidades, fazem crescer “la materialización cada día más visible de los procesos de separación, de aislamiento – exclusión y archipiélización – mediante muros, rejas, barreras, ‘aduanas privadas’” (Prévôt-Schapira, 2001, p. 39). Esta ruptura, através da formação de territórios exclusivos tende à autonomização, cada vez mais marcada pelas identidades dos cidadãos que os constroem a partir de suas práticas espaciais cotidianas. Estabelecem-se assim novas fronteiras entre os diferentes perfis socioeconômicos “Se ha fragmentado la ciudad en lo espacial, funcional y social debido a todo lo anteriormente expuesto. Ha cambiado la densidad, centralidad, proximidad, concentración y continuidad que conforman el área urbanizada” (Cebrián, 2015, p. 65).

Encontramos como núcleo da discussão sobre a periferização do espaço urbano a questão da terra, debatida a partir da renda da terra marxiana e a assimilação desta teoria ao contexto urbano. A terra como mercadoria ou a apropriação privada do solo urbano são conceitos-chave, que não podem ser negligenciados se se pretende avançar numa compreensão crítica da produção do espaço urbano. A renda da terra em suas diferentes manifestações foi a base da contribuição teórica de Sposito (1991) que identifica uma renda da terra de segregação, mostrando que o conceito de segregação socioespacial pode ser lido também a partir da renda da terra urbana.

Esta discussão também está ligada ao papel dos agentes envolvidos no processo de produção do espaço urbano, apresentados nesta sessão tendo em vista a contribuição de Sposito (1983). A atuação desses agentes foi fundamental para produzir redistribuição espacial das desigualdades nas cidades médias brasileiras, sobretudo nas últimas décadas. Os vetores desse processo foram encabeçados por agentes privados, incentivados ou não pelo Estado, mas que alcançaram como consequência de suas ações o alargamento dos limites urbanos em Presidente Prudente. As novas fronteiras urbanas são objeto de discussão do capítulo seguinte, portanto, concentra-se nos conjuntos do Programa Minha Casa Minha Vida e nos espaços residenciais fechados.



**CAPÍTULO 3 – A “*PRECARIÓPOLIS*  
*ESTATAL*” E A “*PRIVATÓPOLIS*  
*IMOBILIÁRIA*” EM PRESIDENTE PRUDENTE**

A construção de tipologias do processo de expansão urbana esteve fortemente vinculada à realidade norte-americana, na qual a formação dos chamados subúrbios foi uma das formas do processo de autosegregação. Este mesmo processo pode assumir formas espaciais diferentes quando observamos o contexto latino-americano, por isso, buscamos uma tipologia que tivesse como horizonte compreender as especificidades do processo de urbanização na América Latina. As particularidades dessa realidade partem do baixo nível de mobilidade social e altíssimo grau de desigualdade de renda e acesso a bens e serviços públicos, principalmente quando comparamos com as cidades europeias.

A ideia de trabalhar com o par precariópolis estatal e privatópolis imobiliária surgiu a partir de leitura de Hidalgo *et al.* (2008), que estudaram a expansão urbana e as formas do processo de segregação e autosegregação na cidade de Santiago do Chile. O compartilhamento de realidades sociais, econômicas e políticas que em muitos sentidos se assemelham, como a profunda desigualdade social, nos autoriza a estabelecer comparações entre nossa área de estudo e a urbanização chilena. No entanto, algumas mediações precisam ser feitas entre os processos analisados pelos autores e as características de uma cidade média do interior paulista.

O processo de dispersão urbana em uma metrópole como Santiago do Chile tende a se direcionar às cidades da área metropolitana, devido a maior disponibilidade de extensões de terra não edificadas capazes de abrigar grandes projetos de habitação, seja de caráter público ou privado. Em Presidente Prudente o plano da precariópolis estatal ou da privatópolis imobiliária ainda encontra áreas de transição entre o rural e o urbano que podem ser incorporadas, como nos exemplos do Programa Minha Casa Minha Vida e dos residenciais do grupo Damha. A aglomeração urbana em Presidente Prudente ainda é um processo em curso que se expressa em espaços residenciais fechados e no bairro Parque dos Pinheiros, ambos localizados em Álvarez Machado, mas com intensidade bastante distinta de sistema metropolitano.

A dominação do privado em detrimento do público são marcas dos dois modelos apresentados pelos autores e ocorrem em diferentes escalas, seja na formulação da política habitacional subjugada aos interesses de grandes incorporadoras ou a partir da intencional desregulamentação do uso do solo urbano por parte do poder público municipal.

Tanto la precariópolis como la privatópolis son formas territoriales resultantes de un tiempo y espacio determinado, que en términos macro

se vinculan con acciones que se dan en el marco del Estado neoliberal. En este sentido las dos se relacionan con la flexibilización del mercado del suelo, un mismo proceso que actúa en niveles de decisión diferentes y en escalas distintas (Hidalgo *et al.*, 2008, p. 9).

O Programa Minha Casa Minha Vida (faixa 1) marca o modelo de precariópolis estatal<sup>6</sup> em Presidente Prudente, com casas de baixa qualidade construtiva e de poucas dimensões, além da oferta de precários serviços públicos. A questão da terra e o interesse privado das construtoras estão no centro da discussão sobre a localização periférica desses empreendimentos, gerando um ônus que se por um lado representa uma margem de lucro maior para o setor privado e para os proprietários de terras, por outro, significa a socialização dos prejuízos para os mais pobres. A privatópolis imobiliária apesar da aparente ausência do Estado, devemos pontuar que a viabilidade dos espaços residenciais fechados depende diretamente da construção de infraestruturas viárias que conectem esses espaços à cidade, portanto, necessitam de obras públicas. A própria existência do modelo privatópico passa também pela anuência da prefeitura, ancorados na permissividade em relação a empreendimentos de alto padrão que favoreçam o interesse de poderosos agentes locais.

Para cumprir nossos objetivos da pesquisa adotamos como procedimento metodológico a realização 10 entrevistas, das quais 4 contaram com a participação de moradores do PMCMV e 6 de residentes dos espaços residenciais fechados. Com a finalidade de compreender diferentes nuances e especificidades do nosso objeto de estudo, estabelecemos previamente o perfil dos entrevistados, com os quais julgamos que alcançamos diferentes situações socioespaciais. Entre os elementos que levamos em consideração estão o sexo e a idade dos colaboradores. Apresentamos no Quadro 3 uma descrição do perfil dos entrevistados, com as informações coletadas durante as entrevistas, tais como: situação civil, posição da estrutura familiar, profissão, renda familiar aproximada, nível de escolaridade e outras características.

---

<sup>6</sup> No Mini Dicionário da Língua Portuguesa (Bueno, 2000), o vocábulo precário recebe as seguintes associações: difícil; minguado; incerto; pouco durável; frágil; escasso.

Quadro 3 – Perfil dos entrevistados

Habitat	Nome <sup>1</sup> , sexo e idade	Profissão	Situação civil	Posição familiar	Renda familiar <sup>2</sup>	Nível escolar	Local de residência
ES	Bernardo/M/56	Monitor escolar	Casado	Pai	4.000,00	Médio completo	Jardim Panorâmico
ES	Ricardo/M/29	Estudante	Solteiro	Neto	1.320,00	Superior completo	João Domingos Netto
ES	Emanuela/F/60	Aposentada	Casada	Esposa	5.000,00	Médio completo	João Domingos Netto
ES	Helena/F/23	Auxiliar de produção	Solteira	Filha	6.600,00	Médio completo	Jardim Panorâmico
EA	Guilherme/M/63	Oficial de justiça	Casado	Pai	25.000,00	Superior completo	Damha I
EA	Miguel/M/21	Estudante	Solteiro	Filho	7.000,00	Superior incompleto	Pousada do Bosque/Montalvão
EA	Alice/F/62	Médica/Professora	Casada	Mãe	25.000,00	Superior completo	Damha I
EA	Sofia/F/19	Estudante/Estagiária	Solteira	Filha	10.000,00	Superior incompleto	Isabel Mizobe/Alvarez Machado
EA	Heitor/M/19	Estudante/Estagiário	Solteiro	Filho	20.000,00	Superior incompleto	João Paulo II
EA	Alana/F/22	Estudante	Solteira	Filha	13.200,00	Superior incompleto	Quinta das flores

(1) Nomes fictícios. (2) Valores aproximados. (ES) Espaços segregados; (EA) Espaços autosssegados. Fonte: Levantamento de dados, 2022. Org.: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva (2024).

A partir das dinâmicas identificadas nas áreas em estudo identificamos os conjuntos habitacionais do PMCMV e os espaços residenciais fechados como espaços que se caracterizam pela segregação e da autosegregação. Apesar desta classificação, relembramos que por detrás dela existem nuances e diferenças que podemos abordar, tendo em vista a realização das entrevistas e os percursos urbanos acompanhados. Como veremos nos excertos das entrevistas, estes espaços também estão marcados por distintas condições de vida, mediadas por fatores como: sexo, posição do indivíduo dentro da família, renda familiar e ocupação.

Estes elementos se sobrepõem, tornando a apropriação dos diferentes espaços urbanos mais ou menos desafiadores, porque implicam em condições distintas de viver e estar na cidade. Entre as informações arroladas, salientamos a desigualdade de renda entre os entrevistados, pois os valores relatados pelos colaboradores da pesquisa variam entre \$1.320,00 (um salário-mínimo) a \$25.000,00. Apesar destes valores serem estimativas dos próprios entrevistados, elas podem nos dar algumas pistas de como estas famílias se inserem na divisão social e econômica do trabalho. Por tanto, fica evidente a significativa desigualdade da renda das famílias dos dois espaços estudados. Se por um lado o PMCMV estabelece faixas de renda para que as famílias possam acessar este programa, por outro, nos espaços residências fechados o acesso estará limitado pela disponibilidade financeira dos indivíduos.

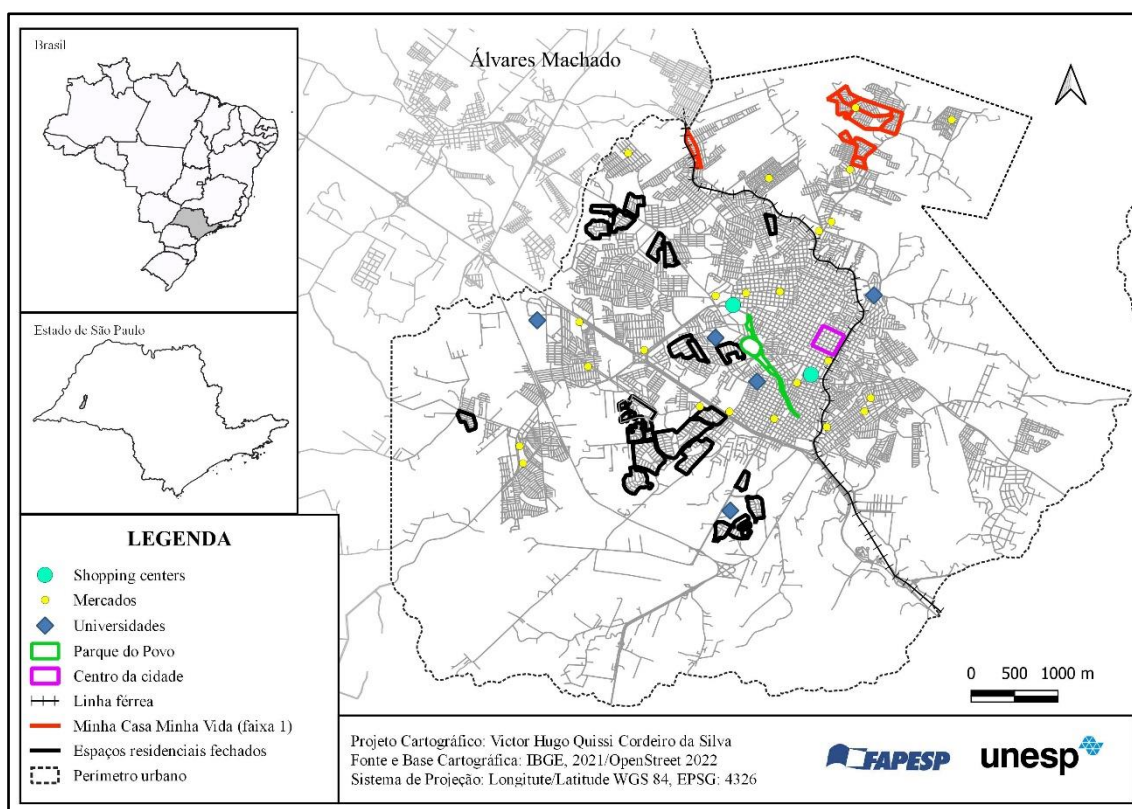
**Quadro 4** – Informações adicionais dos entrevistados

<b>Nome, sexo e idade</b>	<b>Quanto tempo vive no bairro</b>	<b>Onde morava antes</b>	<b>Forma de deslocamento predominante</b>	<b>Tempo gasto em deslocamentos*</b>	<b>Número de membros da família</b>
Bernardo/M/52	8 anos	Jardim das Rosas	Veículo próprio	15 a 20 min.	5
Ricardo/M/29	6 anos	Parque São Judas Tadeu	Veículo próprio	50 min.	3
Emanuela/F/60	2 anos	Vila Formosa	Transporte coletivo/Aplicativos	-	2
Helena/F/23	8 anos	Vila Líder	Veículo próprio/Ônibus da empresa	-	6
Guilherme/M/63	22 anos	Alfredo Marcondes	Veículo próprio	20 min.	2
Miguel/M/21	21 anos	-	Veículo próprio	35 min.	4
Alice/F/62	15 anos	Bairro do Bosque	Veículo próprio	30 min.	3
Sophia/F/19	3 anos	Ana Jacinta	Veículo próprio	1 hora	4
Heitor/M/19	1 ano e 2 meses	Apart. Torres Inglaterra – Vila Guaira	Veículo próprio	1 hora	4
Alana/F/22	14 anos	Condomínio Central Park	Veículo próprio	-	5

(\*) Estimativas indicadas pelos próprios entrevistados. Fonte: Levantamento de dados, 2022. Org.: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva, 2024.

Tendo em vista as informações coletadas e organizadas no Quadro 4 consideramos relevante destacar as indicações contidas na coluna “Onde morava antes”, porque a partir de uma breve avaliação podemos inferir processos em curso na cidade de Presidente Prudente. O local de moradia e a condição na qual se encontravam essas famílias e indivíduos caminham juntas com as motivações que levaram à mudança de residência, indicando processos de segregação e autosegregação socioespaciais. Em relação aos moradores do PMCMV destacamos que dos quatro entrevistados três viviam em casas alugadas antes de serem contemplados pelo programa. Este destaque é relevante porque comparece com frequência na fala destes entrevistados, ou seja, apesar das dificuldades e do isolamento causado pela mudança de moradia, a oportunidade de aquisição da casa própria aliada a baixa prestação do financiamento são ressaltadas como os fatores que levam os entrevistados a verem de forma positiva o PMCMV.

**Mapa 2** – Presidente Prudente: Minha Casa Minha Vida (faixa 1) e espaços residenciais fechados



Organização: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva, 2024.

Acreditamos que este processo pode ser lido a partir da ideia de segregação induzida, indicado em Corrêa (2013), pois a condição para casa própria está atrelada ao

distanciamento em relação à cidade induzindo à segregação. Em contrapartida, ao observar os moradores dos espaços residenciais fechados podemos concluir que a mudança para bairros murados e controlados por sistemas de segurança foi uma opção dos colaboradores. Esta afirmação se justifica pela capacidade financeira de adquirir a casa própria, permitir um leque maior de opções de residência<sup>7</sup>.

### **3. 1. A precariópolis estatal**

O Programa Minha Casa Minha Vida foi um dos vetores do processo de periferização do espaço urbano em Presidente Prudente, portanto, nosso objetivo nesta sessão é discutir a origem do programa, seu funcionamento e apresentar algumas informações básicas da presença deste programa na cidade em estudo. À vista disso, iniciamos o debate realizando uma breve consideração sobre a questão habitacional no Brasil e quais elementos de mudança ou continuidade podemos identificar no PMCMV em relação a outros momentos da história brasileira. Este tema é relevante pois podemos trazer à tona aqueles aspectos que podem ser considerados como ideológicos e, nesta condição, podem nos levar a uma falsa elaboração da realidade urbana.

A discussão que apresentamos nesta sessão está em consonância com Bolaffi (1979) porque consideramos que as reflexões apresentadas à época podem ser utilizadas para compreender os atuais problemas urbanos enfrentados no Brasil. Ainda que possamos adicionar questionamentos e apresentar novas elaborações sobre os desafios atuais ou discordar de afirmações feitas pelo autor. Acreditamos que o aspecto mais relevante dessa discussão diz respeito a ideologia e a realidade, pois são elementos indispensáveis para o entendimento dos problemas nacionais. No contexto em que foi escrito, a ditadura militar brasileira escolhia a habitação popular como uma das prioridades, alçando-a a condição de problema nacional. No entanto, podemos afirmar que existe uma falsa formulação em relação a questão habitacional ou uma interpretação que não é capaz de encontrar as reais causas deste problema. Assim sendo, Bolaffi (1979, p. 39) considera que a questão habitacional, formulada nos termos da ditadura militar, foi um falso problema, pois “existe uma enorme distância entre a realidade e o que dela se diz, entre os reais problemas de uma sociedade e de uma nação e aqueles que ela

---

<sup>7</sup> Não excluímos os fatores ideológicos que condicionam as escolhas individuais, porém, não trabalharemos com estes elementos neste trabalho.



reconhece como tais e, finalmente, entre a aparência e a essência desses mesmos problemas”.

Entrando na discussão sobre o discurso e a realidade ou entre a aparência e a essência das questões nacionais, devemos considerar que outros temas poderiam figurar enquanto prioridade para a ditadura militar brasileira. Entre os temas que podem ser possíveis candidatos a posição de destaque no debate nacional estão: a questão regional no Nordeste, a reforma agrária, a fome e entre outros. Mas foi a questão habitação que ganhou o destaque à época. Na tentativa de compreender esta escolha Bolaffi (1979, p. 40) destaca a importância da manutenção do poder pelos grupos que o detinham, ou seja, a manipulação das questões nacionais em função do ganho em legitimidade política para a permanência no poder: “Isto é, formulam-se problemas que não se pretende, não se espera e nem seria possível resolver, para legitimar o poder e para justificar medidas destinadas a satisfazer outros propósitos”.

Uma das contradições que marcam a sociedade brasileira é a profunda desigualdade em nossas cidades, que se manifesta na carência em relação aos elementos mais básicos para a sobrevivência humana para amplas parcelas da população. Este estado de coisas contrasta com o desenvolvimento tecnológico e científico atual. Se por um lado a produção cada vez mais é socialmente realizada, exponencialmente aumentada pela divisão social do trabalho, por outro lado, a apropriação e o consumo são individualmente realizados.

Consideramos que a maior parte dos fatores apresentados por Bolaffi (1979) quando analisa o Banco Nacional da Habitação (BNH) ainda são importantes para a compreensão do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) no período mais recente. Ao colocar em perspectiva estes programas vemos que por parte da população brasileira existe o desejo pela casa própria, seja por razões subjetivas ou objetivas. O título de propriedade, além de simbolizar *status* social, também representa a superação do aluguel, aliviando sensivelmente o orçamento familiar.

Por outro lado, diante das crises econômicas a doutrina keynesiana propõem a atuação do Estado com investimentos que possam gerar efeitos anticíclicos para reativar a atividade econômica. A crise vivenciado no Brasil no início dos anos 1960 ou a crise econômica mundial de 2008 colocavam como desafio a geração de empregos e a retomada

do crescimento econômico. É com esta finalidade que o setor da construção civil foi escolhido como campo privilegiado para os investimentos públicos. Portanto, fica evidente “que o ‘problema da habitação popular’ [...] apesar dos fartos recursos que supostamente foram destinados para a sua solução, não passou de um artifício político formulado para enfrentar um problema econômico conjuntural” (Bolaffi, 1979, p. 47).

Dessa forma, coloca-se em questionamento o discurso do combate ao déficit habitacional, comumente utilizado. Se numa economia de mercado a capacidade de pagamento é a condição indispensável para o consumo dos bens indispensáveis à vida humana, incluindo-se a casa, não está correta a afirmação de que faltam habitações (déficit habitacional) pois existem casas no exato número da população com capacidade monetária para comprá-las. Nestes programas transfere-se à iniciativa privada o poder de decisão sobre aspectos fundamentais na execução dos empreendimentos, como a localização e a construção das habitações. Como resultado, Bolaffi (1979, p. 54) identifica aquelas características que marcaram a política habitacional na ditadura militar brasileira.

a burla se inicia pela utilização de terrenos inadequados e mal utilizados, prossegue na construção de edificações imprestáveis e se conclui com a venda da casa a quem não pode pagá-la, por preços frequentemente superiores ao valor do mercado.

Como consequência, as chamadas deseconomias de aglomeração se agravam nas cidades brasileiras. A produção do espaço urbano dentro desta dinâmica de expansão da mancha urbana aumenta os custos sociais e individuais, contribuindo para explicação do atual nível de deterioração da vida urbana. Por meio deste processo as cidades se expandem através de sobressaltos, adicionando áreas não urbanizadas à malha urbana. Como resultado temos o aumento dos custos de manutenção, construção e distribuição das infraestruturas urbanas básicas.

A resultante do processo, do ponto de vista urbanístico, é o padrão periférico do crescimento da metrópole com todas as suas características: baixa densidade de ocupação do solo urbano, aumento das distâncias, ineficiência dos transportes, elevação dos custos sociais e privados da urbanização e comprometimento irreversível da eficiência da administração pública (Bolaffi, 1979, p. 59-60).

O solo urbano enquanto valor de uso é indispensável na produção do espaço urbano, no entanto, por estar submetido ao valor de troca favorece os objetivos meramente especulativos e de valorização patrimonial, sem que cumpra da função social da

propriedade (Brasil, 1988, art. 170). Se por um lado o acesso a propriedade privada do solo passa indispensavelmente pela posse de uma renda, por outro lado, a economia capitalista nos países periféricos não garante este mínimo necessário para os trabalhadores. “Antes, pelo contrário, este funcionamento tende a manter uma parte da força de trabalho em reserva, o que significa que uma parte correspondente da população não tem meios para pagar pelo direito de ocupar um pedaço do solo urbano” (Singer, 1979, p. 33).

Apresentar estas reflexões sobre o papel do Banco Nacional de Habitação na produção da cidade no Brasil é fundamental para colocar em perspectiva as ações mais recentes do setor público e privado na política habitacional. A partir destes questionamentos verifica-se a coexistência entre novos padrões e velhas dinâmicas de produção do espaço. Acreditamos que o elevado papel do setor privado e a consequente padrão periférico são elementos de continuidade, contribuindo também para gerar novos e velhos problemas, como veremos adiante. Retirados os aspectos ideológicos, podemos afirmar que o Programa Minha Casa Minha Vida foi, sobretudo, uma medida econômica adotada pelo governo do Partido dos Trabalhadores (PT), em março de 2009, com a finalidade de se contrapor a crise econômica mundial de 2008<sup>8</sup>. Ao mobilizar recursos públicos para a construção de habitações, pretendia-se ativar toda uma cadeia produtiva, que, por vez, minimizaria os efeitos deletérios da desaceleração econômica e geraria empregos e renda as famílias afetadas pela crise, como também afirma Maricato (2009).

Além dos efeitos anticíclicos possibilitados pelos investimentos públicos, estava presente no discurso solucionar o déficit habitacional das cidades brasileiras, persistente questão que faz parte do debate público e da formulação de política desde os anos 1960. Segundo Amore (2015), a relevância da habitação de interesse social para a população que se encontra nas faixas de renda mais baixas está justamente no fato de que elas são incapazes de adquirir este bem por meio do mercado privado. Esta é uma das características que marcam as cidades de países periféricos, nos quais os salários são em geral muito baixos.

---

<sup>8</sup> Iniciada nos Estados Unidos da América, foi uma crise provocada pelo mercado de títulos, chamados de *subprimes*. Não tardou para que todo o mercado financeiro e outros setores da economia fossem afetados, causando graves consequências em toda a economia capitalista (Maricato, 2009).

Portanto, ao destacar os aspectos ideológicos do conceito de déficit habitacional, não descartamos a importância de políticas públicas para a construção de habitação para os setores mais pobres da população, pois este é quase sempre a única alternativa para a aquisição de uma moradia por parte de uma demanda que é incapaz de se inserir numa dinâmica exclusivamente de mercado. Como relatado por Amore (2015) os dois principais gargalos ou contradições do PMCMV estão na questão da terra e na segregação socioespacial, isto é, na escolha de áreas periféricas pouco integradas ao tecido urbano e pouco dotadas de infraestruturas e serviços urbanos, também aspectos de continuidade em relação ao BNH.

Nos anos que sucederam a inauguração do PMCMV percebemos ao menos três fases até o abandono deste programa pelo governo de Jair Bolsonaro (2019-2022). Com relação à estrutura do programa e ao direcionamento da política pública, nas duas primeiras fases há três faixas de renda para as quais se direcionavam as habitações, denominadas faixas 1, 2 e 3. Na terceira fase, há o acréscimo de mais uma faixa de renda: 1,5 (um e meio). Como apontado por Santos (2019), a partir do golpe de 2016 até a chegada de Jair Bolsonaro o PMCMV passou a priorizar as faixas de renda 2 e 3, ou seja, aquelas que possuem maiores condições financeiras para pagar a aquisição da casa própria, se comparamos com a faixa 1.

**Quadro 5** – Fases e faixas de renda do Programa Minha Casa Minha Vida

	<b>1 fase (2009 – 2011)</b>	<b>2 fase (2012 – 2015)</b>	<b>3 fase (2016 – 2019)</b>
<b>Faixa 1</b>	Até R\$ 1.395,00	Até R\$ 1.600,00	Até R\$ 1.800,00
<b>Faixa 1,5</b>	-	-	Até R\$ 2.600,00
<b>Faixa 2</b>	Entre R\$ 1.396,00 e R\$ 2.790,00	Entre R\$ 1.601,00 e R\$ 3.600,00	Entre R\$ 2.601,00 e R\$ 4.000,00
<b>Faixa 3</b>	Entre R\$ 2.791,00 e R\$ 4.650,00	Entre R\$ 3.601,00 e R\$ 6.500,00	Entre R\$ 4.001,00 e R\$ 9.000,0

Fonte: <http://www2.planalto.gov.br/acompanhe-planalto/releases/2017/02/entendaas-novas-regras-do-minha-casa-minha-vida>.

De acordo com Calixto e Redón (2021), para compreender a complexidade da produção do espaço urbano contemporâneo é importante levar em consideração os diferentes empreendimentos destinados para públicos com perfis distintos, tal como os beneficiados pelo PMCMV e os moradores de espaços residenciais fechados de alto padrão. Nas cidades médias a construção desses diferentes conjuntos produziu efeitos

socioespaciais que contribuíram para a redefinição da estrutura urbana, alterando o par centro-periferia que tanto marcou as cidades médias da segunda metade do século XX. Um dos efeitos mais imediatos, apontados pelos autores, é a nova espacialização das desigualdades nas cidades cujos vetores de promoção estão firmados nas dinâmicas imobiliárias.

Esses loteamentos impõem novas formas de produção do espaço urbano, recriam valores fundiários e imobiliários, modificam o tecido urbano e reconfiguram a periferia. Nesse processo, as novas conformações espaciais introduzidas pelo PMCMV como, por exemplo, a ampliação dos perímetros urbanos, reforçam a reprodução de um modelo de localização periférica e descontínua, aumentando as distâncias no interior da cidade, implicando em novas relações socioespaciais (Calixto; Redón, 2021, p. 20).

Segundo Maia *et al.* (2021), quando observamos as iniciativas de habitação social e os espaços residenciais fechados para os públicos de rendas média e/ou alta, é perceptível o interesse privado nas zonas de transição entre o rural e o urbano, promovendo um acelerado processo de expansão da malha urbana, mesmo que em detrimento de interesses ambientais ou sociais. Ao olharmos para a habitação social devemos considerar o enfrentamento do problema do financiamento (atender a demanda não solvável) e do problema da terra (adquirir terras para incorporação imobiliária), o modelo adotado a partir do PMCMV deixou a questão da terra para ser solucionada na esfera municipal e o financiamento na esfera federal. Na imagem abaixo podemos ver a então presidente Dilma Rousseff e o então prefeito Milton Carlos de Mello (Tupã) na cerimônia de entrega do Conjunto Habitacional Jardim João Domingos Netto em Presidente Prudente.

**Figura 10** – Dilma Roussef na entrega do bairro João Domingos Netto (2015)



Fonte: <http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/noticia/31503>.

A partir do que vimos para o contexto do BNH dos anos 1960-70 e para o PMCMV, podemos afirmar que há uma continuidade em relação ao poder das construtoras na produção das habitações sociais, gerando diversos problemas. O protagonismo dado aos agentes privados abre espaço para que eles decidam a localização dos empreendimentos e, levando em consideração a lógica da maximização dos lucros, fica evidente a busca pelos terrenos mais baratos e que em geral são aqueles com maiores problemas em termos de acessibilidade e infraestrutura. Este aspecto é fundamental porque garante à construtora uma margem de lucratividade maior.

Poderíamos pensar que a escolha de áreas mais baratas seria revertida em casas com menores preços para os beneficiários do programa, no entanto, as construtoras trabalham sempre com os valores limite do PMCMV, ou seja, o preço máximo que uma casa pode ter para receber financiamento do Estado. Sendo assim, a luta destes agentes será pela diminuição dos custos em geral, incluído a terra como mercadoria mais cara a ser adquirida, para que a margem de lucro seja a maior possível. Ao mesmo tempo em que há uma apropriação privada dos lucros, há também o agravamento de custos sociais, principalmente para os beneficiários do programa.

Mas essa estratégia de valorização do capital tem como consequência um aumento do “custo” social final do empreendimento, já que os adquirentes terão que arcar com maiores despesas de transportes e com problemas de infraestrutura no entorno, “pagando” então pelo lucro das construtoras e reafirmando o modelo de espoliação urbana que caracteriza o processo de urbanização brasileira historicamente (Cardoso; Aragão, 2013, p. 54).

Em Presidente Prudente os conjuntos habitacionais do PMCMV estão localizados no limite do perímetro urbano, nas áreas de transição entre o urbano e o rural. Além dos fatores apresentados por Cardoso e Aragão (2013) devemos adicionar elementos apresentados por Carvalho (2019). A falta de estoques públicos de terras urbanas, o desrespeito a legislação urbanística e o não cumprimento dos instrumentos de regulação do uso do solo são dados que devem ser considerados. Carvalho (2019, p. 88) ao abordar a implantação do PMCMV em Ribeirão Preto e Presidente Prudente aponta as seguintes contradições.

Em ambas as cidades, nos seus respectivos Planos Diretores, há previsão de uso de instrumentos urbanísticos, como a **Edificação, utilização e parcelamento compulsório, IPTU progressivo no tempo, Desapropriação Compulsória etc., no entanto, não foram implementados em nenhuma delas, desrespeitando, inclusive, às regras** do PMCMV, que institui a “implantação pelos municípios dos instrumentos da Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001, voltados ao controle da retenção das áreas urbanas em ociosidade.

Seguindo esta lógica de maximização dos lucros uma das estratégias adotadas pelas construtoras é a construção de grandes conjuntos habitacionais, podemos vê-la em Presidente Prudente. Ainda que o PMCMV tenha em sua estrutura mecanismos para barrar este tipo de lógica, elas não impedem que as construtoras façam grandes conjuntos em áreas periféricas da cidade. O PMCMV definia um limite de no máximo 500 unidades habitacionais por conjunto habitacional, com o intuito de evitar a construção de grandes aglomerações, reforçando a tendência à segregação socioespacial. No entanto, podemos notar em Presidente Prudente a estratégia das construtoras para contornar essa regra. Ao segmentar as áreas e parcelar os lotes em diferentes conjuntos, ainda que contínuos, elas puderam manter o padrão de grandes aglomerações habitacionais. São os casos dos Residenciais Tapajós, Bela Vista e Cremonezi e dos Conjuntos Habitacionais Jardim João Domingos Neto, totalizando respectivamente 791 e 2.343 unidades habitacionais. Na tabela a seguir vemos as características dos conjuntos habitacionais do PMCMV em Presidente Prudente.

**Tabela 1** – Características dos conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida

<b>Nome dos Conjuntos Habitacionais</b>	<b>Aprovação</b>	<b>Entrega</b>	<b>Unidades Habitacionais</b>	<b>Tamanho</b>	<b>Construtora</b>
Residencial Tapajós	Set./2011	Dez./2013	227	43,94 m <sup>2</sup>	Monteiro Mello Fernandes
Residencial Bela Vista I	Dez./2011	Fev./2014	162	43,94 m <sup>2</sup>	Monteiro Mello Fernandes
Residencial Cremonezi	Jul./2012	Nov./2014	402	43,94 m <sup>2</sup>	Monteiro Mello Fernandes
Jardim Panorâmico	Mar./2012	Fev./2014	330	Sem informação	CAS Construtora
Conjunto Habitacional Jardim João Domingos Netto – lote 1 (amarelo)	Fev./2012	Set./2016	484	43,6 m <sup>2</sup>	Menin
Conjunto Habitacional Jardim João Domingos Netto – lote 2 (verde)	Fev./2012	Set./2016	483	44,5 m <sup>2</sup>	HTLS
Conjunto Habitacional Jardim João Domingos Netto – lote 3 (azul)	Fev./2012	Set./2016	446	43,6 m <sup>2</sup>	Menin
Conjunto Habitacional Jardim João Domingos Netto – lote 4 (vermelho)	Fev./2012	Set./2016	444	43,6 m <sup>2</sup>	Lommy
Conjunto Habitacional Jardim João Domingos Netto – lote 5 (branco)	Fev./2012	Set./2016	466	44,5 m <sup>2</sup>	HTLS

Fonte: Santos (2019).



De acordo com as informações levantadas acima contabilizamos um total de 3.444 casas foram construídas em Presidente Prudente a partir do PMCMV. Destacamos também três características importantes: o fato de que estes empreendimentos foram entregues num período relativamente curto de 4 anos (2013 – 2016), a inexistência de qualquer outro tipo de modelo que não seja aquele das empresas privadas de construção e a pequena dimensão das habitações (sempre abaixo dos 45 m<sup>2</sup>) gerando um desconforto para famílias numerosas.

Outras duas características desses conjuntos habitacionais em Presidente Prudente podem ser observadas nas imagens que seguem abaixo, porque retratam a grande extensão de casas construídas em série e a posição periférica dos terrenos. No caso do Jardim João Domingos Netto a sua entrega representou efetivamente a ampliação da fronteira urbana da cidade, em direção a áreas que antes eram eminentemente de uso agrícola, como podemos perceber ao fundo da imagem a presença de pastagens. Estes dados correspondem à descrição feita por Hidalgo *et al.* (2008, p. 2) a respeito da precariópolis estatal.

Los resultados de estas iniciativas de vivienda pública son lo que hemos denominado *precariópolis estatal*, que corresponde a un espacio monofuncional, segregado y fragmentado, definido por la presencia de los servicios de urbanización – electricidad, agua potable, luz eléctrica y en algunos casos calles pavimentadas. En estos lugares, la población habita en residencias con tamaños cuyo promedio no supera los 45 m<sup>2</sup> edificados y por la ausencia del resto de clases sociales, equipamientos y algunos servicios básicos y no básicos, como colegios, centros de salud, áreas de esparcimiento y centros de comercio, entre otros.

As Figuras 11 e 12 foram tiradas um pouco antes da entrega do conjunto habitacional João Domingos Netto e nos mostram a produção em série das casas, seguindo um mesmo padrão construtivo. Na Figura 12 destaca-se a transição entre esse novo vetor no processo de expansão urbana e a área rural ao fundo. Entre a entrega das casas e o período atual algumas mudanças foram feitas, como a inauguração de pequenos estabelecimentos comerciais e de serviços, além da alteração da paisagem por meio da construção dos muros das residenciais.

**Figura 11** – Produção em série de casas (João Domingos Netto)



Fonte: Portal Prudentino, 2015.

**Figura 12** – Contraste entre o rural e o urbano (João Domingos Netto)



Fonte: Prefeitura de Presidente Prudente, 2016.

Levamos em consideração a perspectiva da Geografia da Vida Cotidiana (Lindón, 2006) para estudar as implicações socioespaciais do PMCMV em Presidente Prudente, porque através dela somos capazes de apreender práticas espaciais e processos socioespaciais. A urbanização contemporânea caminha em direção à interrupção do diálogo os diferentes. “Os atuais processos de urbanização, nos quais localizações e distâncias adquiriram importância crescente, passaram a constituir situações de vida urbana, em que o diálogo entre as partes da cidade se atenuou ou se rompeu” (Carvalho, 2019, p. 37).

A conceito de periferia em cidades médias passou por mudanças significativas e tornou-se mais complexa. Reafirmando a ideia de uma nova espacialização das desigualdades Maia *et al.*, (2021), vemos que as características deste espaço eram a pobreza, a criminalidade generalizada e espaço de habitação dos trabalhadores pobres. Estes elementos compunham o imaginário urbana e faziam parte do estigma territorial destas áreas. Porém, a instalação de novos empreendimentos imobiliários complexificou a distribuição espacial de ricos e pobres. Como resultado, por um lado tornou-se mais difícil delimitar o que é periferia a partir dos antigos marcos e, por outro lado, a distância em relação ao centro da cidade já não é suficiente para caracterizar a diferença entre estes dos extratos sociais. Por tanto, como afirma Carvalho (2019, p. 113), alteram-se “as escalas de proximidade e distância entre pobres e ricos”.

*E o bairro aqui que a gente mora. Bom, eu não posso reclamar. É, não tem para onde correr. É um meio que se a gente não estivesse morando aqui neste lugar, a gente estava pagando aluguel hoje. E hoje, igual eu estava conversando com você, já está diferente. A gente tem que ir para o lugar mais próximo para gastar menos. Mesmo assim, não tem como gastar menos. O aluguel lá [se referindo ao local próximo do trabalho], meu Deus... Você acha casa ali perto por \$1.800 a \$2.000, não tem nada barato mais).*

***E qual foi o motivo de vocês saírem de lá e virem para cá?***

*Porque lá a gente pagava aluguel né. Aqui é praticamente nosso (Bernardo, 52 anos, Monitor de escola, Jardim Panorâmico, Presidente Prudente).*

Em relação ao Programa Minha Casa Minha Vida (faixa 1), acreditamos que a segregação que caracteriza estes espaços pode ser considerada como induzida, pois os moradores, em geral, não possuem muitas escolhas em relação a residir em outro lugar. O alto preço dos aluguéis e o desejo de conseguir a casa própria são fatores que influenciam diretamente na condição destes sujeitos e limita sua capacidade de escolher.

Entre os entrevistados do PMCMV apenas uma pessoa pode de fato escolher morar neste espaço, dado que grande parte da sua família morar no João Domingos Netto.

*Eu vim... Então, porque minha família está praticamente tudo por aqui. A minha mãe mora ali no Bela Vista, aí eu vou a pé, que nem hoje eu fui para lá eu fui a pé. Só para voltar, eu ia voltar a pé também, mas como você estava aqui falei “eu vou de Uber que eu chego mais rápido”. A minha sobrinha mora aqui no João Domingos, a minha irmã mora aqui no João Domingos, a minha outra irmã mora ali no Morada do Sol que é pertinho, dá para ir a pé na casa da minha irmã... mora tudo perto e para mim fica mais fácil [...]. Aí, eu por isso que eu decidi morar aqui. Falei “nossa é louca sai de lá e vim morar aqui” e eu falo assim “porque minha família está tudo aqui” e ele [fazendo referência ao marido] morava no Planalto (Emanuela, 60 anos, Aposentada, João Domingos Netto, Presidente Prudente).*

Em relação a precariópolis estatal podemos levantar algumas transformações nesses espaços desde que foram inaugurados, descritas pelos próprios moradores. A distância e a densidade habitacional, sobretudo no caso do bairro João Domingos Netto, contribuem para a formação de pequenos comércios ou serviços de atendimento pessoal (cabeleireiras, manicures, barbeiros e etc.). São poucas as mudanças destacadas pelos entrevistados, mas que ressaltam os pequenos comércios e o expressivo número de igrejas neopentecostais no bairro. Por outro lado, infraestruturas básicas que deveriam ser oferecidas pelo poder público continuam sendo um problema para a população, como no caso da escola que deveria ter sido entregue, mas que ainda está em construção.

***E você percebe muitas mudanças no bairro desde que vocês se mudaram?***  
*Eu percebo algumas mudanças, não diria que grandes, por exemplo, de muitos comércios, várias casas já terminadas, mas o que eu vejo bastante aqui os pequenos comércios. De fato muitas casas, conveniências, mercadinho, abriu recentemente o mercado Terra Nova, ele é um mercado mediano, não é grande, é bem aqui para o bairro mesmo, ele é bem apertadinho o mercado, muitas prateleiras no espaço bem pequeno. As transformações são basicamente esses pequenos negócios que são meio híbridos, que começa na casa, começa com uma vendinha, aqui na rua mesmo tem uma casa de rações, por exemplo [...]. Eu diria que visivelmente são os pequenos comércios e igrejas também. As igrejas aqui desde quando surgiu o bairro foram uma das coisas que mais apareceu, principalmente ligada aos evangélicos, neopentecostal, acho que foram as duas transformações. Porque as escolas ainda não foram prontas, tinha promessa de fazer um posto de gasolina aqui perto, mas também até hoje não se vê nada, então a meu ver, ao meu olhar, são essas transformações (Ricardo, 29 anos, Estudante, João Domingos Netto, Presidente Prudente).*

***Há quanto tempo mora neste bairro?***

*Aqui em junho... dia 8 de junho vai fazer 2 anos. E melhorou muito depois que eu mudei aqui, porque não tinha casa de material de construção, agora tem. Não tinha farmácia, agora tem. O mercado grande, agora tem. Melhorou bastante. Todo sábado à tarde tem uma feirinha, não é grande igual àquela feira dá Manoel Goulart, mas é uma feira assim boa, vende pastel, frutas, verduras, legumes e tem a... que mais que tenha tem... tem a praça, a pracinha do Wi-Fi, a molecada fica lá quando é época de soltar pipa, aí eu me sento lá e fico olhando. Igreja católica ainda não tem, tem igrejas evangélicas. A dele [fazendo referência ao marido], ele frequenta... eu vou com ele na Assembleia de Deus. Não é perto, é 1 km, tem que andar bem (Emanuela, 60 anos, Aposentada, João Domingos Netto, Presidente Prudente).*

A dimensão da fé em geral não é levada em consideração nos estudos sobre segregação socioespacial, mas ela também faz parte da vida nas cidades e para muitos habitantes é algo tão importante quando o acesso à saúde e educação. A Emanuela relata a dificuldade que tem encontrado para manifestar sua fé, desde que se mudou para o João Domingos Netto. A igreja católica ainda não construiu nenhum templo próximo ao bairro e aliado a dificuldade de deslocamento, tem afetado a manifestação religiosa dela. Ao invés de frequentar uma igreja católica, ela acaba por acompanhar o marido nos cultos das igrejas neopentecostais. Na Figura 13 vemos a conversão de uma unidade habitacional do bairro Bela Vista na igreja Assembleia de Deus.

**Figura 13** – Igreja neopentecostal Assembleia de Deus (Bela Vista)



Foto: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva, 2024.

Neste sentido, as igrejas neopentecostais encontram uma situação extremamente favorável para a sua expansão em espaços marcados pela segregação socioespacial. A estrutura descentralizada, a rápida formação de novas lideranças (novos pastores), os baixíssimos custos de implantação de novas unidades são alguns dos fatores que explicam o predomínio dessa vertente do cristianismo nesses espaços. A igreja católica, vem perdendo cada vez mais fiéis e encontra dificuldades inclusive para manter em atividade as igrejas já existem, principalmente pelo reduzido número de padres. A elevada burocracia da igreja católica não acompanha a rápida expansão territorial das cidades brasileiras, deixando de fora parcelas da população que tendem a migrar para as igrejas neopentecostais (ver apêndice A).

Além do fenômeno das expansão de igrejas neopentecostais, outras atividades mais bem estudadas também se beneficiam da condição de segregação desses espaços. A inauguração de pequenos mercados ou mercearias cumpre o papel de atender a demanda de mercadorias de uso imediato, cujo pequeno preço não compensa o deslocamento até as grandes redes de distribuição supermercadista (ver apêndice B e C).

**Figura 14** – Supermercado Terra Nova (João Domingos Netto)



Foto: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva, 2024.

O pequeno comércio de bairro se caracteriza por uma oferta menor de produtos e preços relativamente mais altos, quando comparamos com as redes supermercadistas de grandes dimensões. A proximidade é seu trunfo. A medida que os conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida são entregues e uma demanda começa a se formar, paulatinamente pequenos comércios são abertos. Desse modo, tendemos a discordar de

Hidalgo *et al.* (2008), ao caracterizar a precariópolis estatal como espaços monofuncionais. Em Presidente Prudente, cidade derivada do complexo cafeeiro paulista, esta tipologia urbana pôde proporcionar pequenos comércio, que apenas de não atenderem todas as demandas dos seus moradores, indicam uma complexidade maior do que aquela indicada pelos autores.

O adjetivo precário, de onde deriva o termo precariópolis, pode ser associado a algo incerto, frágil, escasso ou pouco durável. Essa expressão nos parece bastante adequada para caracterizar esses espaços, principalmente quando olhamos para as infraestruturas ofertadas pelo poder público. Durante a realização de trabalhos de campo pudemos registrar algumas das áreas mencionadas pelos entrevistados como espaços públicos de lazer (ver apêndice D e E) e a situação do lixo nas ruas dos bairros (ver apêndice F).

**Figura 15** – Praça do Wi-Fi (João Domingos Netto)



Foto: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva, 2024.

**Figura 16** – Acúmulo de lixo (João Domingos Netto)

Foto: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva, 2024.

A mal-estar do modelo da precariópolis estatal surgiu de uma encruzilhada da política brasileira: aceitar o Programa Minha Casa Minha Vida como uma política progressista originada no maior partido de esquerda da América Latina ou amargar o projeto ultraliberal da direita, que nem sequer coloca como em discussão políticas públicas de habitação popular. O empasse parece não ter solução, ao menos não na contexto político atual, no qual acompanhamos desde 2023 a retomada do PMCMV pelo governo Lula sem que uma mudança estrutural dessa política fosse posta em debate. Se em 2009 a crise econômica internacional era a justificativa para desconsiderar os dois gargalos do programa – a questão da terra e a segregação – parece que não há uma desculpa clara para a repetição da mesma política em um contexto bastante distinto.

### **3. 2. A privatópolis imobiliária**

Utilizamos a expressão “‘espaços residenciais fechado’ para designar todos os tipos de empreendimentos residenciais horizontais murados e controlados por sistemas de segurança” (Sposito; Góes, 2013, p. 61). A implantação deste tipo de empreendimento remonta ao século XIX quando analisamos o contexto norte-americano, mas na América Latina os primeiros registros datam do início do século XX. Em Presidente Prudente foi



apenas em 1975 que se instalou o primeiro loteamento fechado, modelo que só ganhará força nos anos 1990.

Um dos aspectos de destaque para compreender a difusão destes empreendimentos foi a passagem do cidadão ao consumidor, portanto, que busca no mercado alternativas para solucionar aspectos como segurança, em um contexto de medo generalizado. Como alternativa individual e privada é marcada inexoravelmente pela seletividade, sobretudo no aspecto econômico. Em outras palavras, o autoisolamento não é uma possibilidade para todos.

Como apontamos anteriormente o processo de segregação é o rompimento de uma parte em relação ao todo da cidade. A dimensão espacial integra fundamentalmente esse conceito, pois é no espaço que essa separação se expressa e é determinada. Sendo assim, ao falar da segregação buscamos adjetivá-la como socioespacial, destacando a indissociabilidade entre o social e o espacial para a compreensão deste processo. Complementando a discussão, a segregação e autosegregação, compreenderiam então facetas do mesmo processo, qual seja, o de separação radical (Sposito; Góes, 2013).

No contexto contemporâneo as estratégias de separação dos cidadãos residentes em diferentes áreas da cidade não se dão mais apenas em termos espaciais, perceptíveis através das formas, dos enclaves territoriais e da extensão do tecido urbano, mas também em termos espaço-temporais, isto é, na apropriação de determinados espaços em diferentes tempos. Nesse sentido, a mobilidade ganha relevância para o entendimento dos processos recentes de diferenciação e seletividade socioespacial, como no caso do processo de fragmentação socioespacial.

A desigual capacidade de deslocar-se pela cidade produz contextos e experiências urbanas profundamente diferentes e apartadas umas das outras. Em relação àqueles que detêm maiores recursos e veículo particular, a possibilidade de produzir a sua espaço-temporalidade é maior e menos limitada pelos constrangimentos da distância. Por outro lado, a periferização por parte da população de baixa renda, tendo como vetor no contexto de Presidente Prudente/SP, os empreendimentos imobiliários do PMCMV (Faixa 1), revestem-se de um caráter segregativo e, portanto, limitador da constituição da experiência espaço-temporal por parte de seus moradores. Novas temporalidades e espacialidades emergem com o processo de fragmentação socioespacial, expressas e

condicionadas, entre outros fatores, pela posição ocupada pelos mais pobres na cidade e pelas novas opções residenciais dos extratos de renda média e alta.

El binomio condominios más autopistas concesionadas está en las bases de lo que hemos denominado *privatópolis inmobiliaria*, que se relaciona con el aumento de los límites espaciales en la promoción y construcción de espacios residenciales cerrados, marcados por barreras de protección y seguridad, en los cuales se comienza a vivir una progresiva auto segregación no solo del habitar, sino que también de los servicios necesarios que apoyan dicha función (Hidalgo *et al.*, p. 2).

A redefinição do par centro-periferia nas cidades médias brasileiras decorre dos novos vetores do processo de urbanização nessas áreas. A periferação do local de moradia dos extratos de renda média e alta colaboraram para tornar menos evidente a definição de periferia urbana, historicamente associada a precariedade de infraestrutura e a área de residência das camadas menos abastadas. Para compreender essa nova e complexa estrutura urbana, que vem se constituindo nas cidades médias, devemos considerar além dos processos de segregação e autosegregação socioespaciais, os processos de desconcentração e reconcentração das atividades comerciais e de serviços, formadores de uma estrutura espacial não apenas multinucleada, mas também, polinucleada.

Whitacker (2017) contribui para o debate sobre a redefinição da estrutura urbana, pensando as transformações da periferia e as áreas centrais da cidade, ressaltando que atualmente devemos dissociar a ideia de que é na periferia geométrica que se localiza a periferia social, pois cada vez mais não há uma correspondência óbvia entre esses dois elementos. No âmbito das práticas espaciais direcionadas ao consumo e lazer, também se observa tendência de maior separação entre as diferentes camadas sociais, contribuindo para fragmentação socioespacial.

A autosegregação socioespacial se manifesta como afastamento dos grupos dominantes. Estes, por sua vez, buscam o isolamento em relação aos grupos que são vistos por eles como indesejados. A desigualdade é, portanto, resolvida através deste isolamento por parte dos privilegiados. A “solução” para a convivência conflituosa e indesejada é dada via mercado, enquanto um ato individual e meritocrático de aquisição da casa dentro dos muros. No entanto, consideramos que o contato entre os diferentes permanece, mas em outras bases.

A relação entre os menos favorecidos e os mais favorecidos se dá nos espaços controlados, nos quais os primeiros estão subordinados via relações de trabalho. Assim sendo, os mais pobres entram em cena na condição de trabalhadores a serviço dos grupos privilegiados. Os espaços residenciais fechados não isolam absolutamente os desiguais, pois enquanto espaços controlados e vigiados são mantidos pelo trabalho dos menos favorecidos. Estamos falando de um considerável grupo de trabalhadores que fazem parte do cotidiano dos espaços residenciais fechados, são porteiros, faxineiras, pedreiros, jardineiros e etc. Sobarzo Miño (1999, p. 16) utiliza a expressão segregação socioespacial para se referir ao que estamos chamando aqui de autosegregação socioespacial, apesar desta diferença consideramos válida sua elaboração sobre esta dinâmica.

Neste sentido, a segregação socioespacial isola os grupos de alto e baixo poder aquisitivo, negando a comunicação, as trocas e a solidariedade entre eles. Esse afastamento não se produz somente no ato de morar, mas também de “viver a cidade”, assim privilegiam-se áreas coletivas (não sempre públicas) onde é possível o contato com iguais e onde os “problemas” da desigualdade não aparecem: clubes privados, *shopping centers*, parques de diversão, etc.

Em relação as práticas espaciais dos moradores dos espaços residenciais fechados podemos caracterizá-las pelos seguintes aspectos: I – autosegregação do grupo social mais privilegiado, ou seja, separação dos mais pobres ou um novo tipo de convivência baseada em relações de subordinação e trabalho, tal como argumentamos neste texto; II – ambiguidade entre o público e o privado, pois a convivência se dá através de espaços coletivos privatizados, dado que não acessíveis aqueles que não moram nos espaços residenciais fechados; III – como extensão do segundo aspecto, o cotidiano destes moradores é marcado pelos espaços privados, seja para atividades de lazer ou consumo.

Além dos aspectos das práticas espaciais devemos adicionar as características físicas destes espaços, que em geral são grandes porções destinadas ao uso residencial de caráter exclusivo, possuindo em muitos casos áreas de lazer com uso privativo dos moradores do condomínio. Entre as características elencadas por Sobarzo Miño (1999), destacamos: I – grandes extensões de terra na periferia da cidade, caracterizadas pela acessibilidade por grades vias de circulação e completa infraestrutura urbana; II – presença de muros que garantem a separação dos moradores do restante da cidade, acrescida de sistemas de segurança e; III – as habitações seguem um alto padrão construtivo e de uso unifamiliar.

**Figura 17** – Padrão construtivo de espaços residenciais fechados (Porto Madero)



Foto: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva, 2024.

Os espaços residenciais fechados podem ser considerados como uma ruptura com as tradicionais formas de produção da cidade e envolvem a participação de diferentes agentes produtores do espaço urbano. Entre os agentes envolvidos na produção destes espaços, podemos elencar os seguintes: os proprietários fundiários (donos da terra), os incorporadores, os corretores, as instituições financeiras, o Estado e os compradores (ainda que sejam os menos expressivos na produção destes espaços). Na tabela a seguir apresentamos algumas informações básicas sobre a implantação e o avanço deste tipo de empreendimento na cidade de Presidente Prudente. Podemos perceber que a partir dos anos 1990 cresce a presença destes espaços na cidade.

**Tabela 2** – Espaços residenciais fechados em Presidente Prudente (1975 – 2023)

<b>Ref.</b>	<b>Aprovação</b>	<b>Nome</b>	<b>Incorporadora/Construtora</b>	<b>Lotes</b>	<b>Área total (m<sup>2</sup>)</b>	<b>Área residencial (m<sup>2</sup>)</b>
1	1975	Jardim Morumbi	PROVENDA	67	90.600,00	62.320,50
2	1980	Jardim João Paulo II	Damha Urb. E Const. Ltda	251	175.723,44	108.446,13
3	1991	Central Park Residence	Const. Campoy/Adele Cestari	293	286.159,23	150.119,80
4	1996	Pq. Resid. Damha	Damha Urb e Constr Ltda / AD	746	711.534,00	317.966,50
5	1999	Pq. Resid. Damha II	Damha Urb e Constr Ltda / AD	516	631.620,00	226.241,00
6	2000	Residencial Green Ville	Pauma participações LTDA		214.840,52	106.565,85
7	2002	Resid. Beatriz	Damha Urb e Constr Ltda / AD	60	35.359,00	24.002,50
8	2002	Resid. Golden Village	Golden Par	91	83.195,80	50.102,93
9	2003	C. R. Quinta das Flores	Construmaya/Const. Campoy	126	133.729,85	64.915,72
10	2003	Resid. Portinari	DPL/Delfino/Incorp. Matsuda	234	202.100,00	90.824,82
11	2007	Porto Seguro Residence	Incorp. Mampei Funada Ltda.	245	163.751,00	63.827,32

12	2007	Village Damha	AD Empreendimentos Ltda.	265	159.595,00	92.019,00
13	2009	Pq. Resid. Damha III	Damha Urb e Constr. Lrda.	408	423.586,11	165.771,50
14	2010	Porto Bello Residence	Incorp. Mampei Funada Ltda.	161	183.980,00	95.400,41
15	2012	Parque Residencial Mart Ville	Mart-Ville Empreendimento imobiliário LTDA	259	222.653,02	94.443,21
16	2012	Residencial Damha Belvedere	AD Empreendimentos Imobiliários LTCA	377	553.628,00	160.941,36
17	2013	Porto Madero Residence	Mampeí Funada LTDA.	178	189.189,00	85.934,48
18	2015	Royal Park	N. Leite empreendimentos imobiliários LTDA.	230	149.981,00	54.775,07
19	2015	Residencial Sollares	Terra Nova Rodobens Incorp. Imob.	238	236.071,83	121.847,16
20	2016	Parque residencial Damha IV	AD Empreendimentos Imobiliários LTCA	331	474.992,60	155.221,17
21	2016	Residencial Bourbon Parque	Trindade – Administradora de Bens LTDA	211	268.233,03	104.325,72
22	2023	Residencial Buriti Garden Prime	Centenário empreendimentos imobiliários LTDA.	484	226.078,68	121.291,81
23	2023	Garden Manaca Residence	Empreendimentos Imobiliários SPE LTDA.	263	368.810,11	261.303,04
24	2023	Garden Ipe Residence		168		

Fonte: Prefeitura Municipal de Presidente Prudente; Organização: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva, 2024.

Algumas tendências são observadas em relação a implantação dos condomínios. O tamanho dos lotes diminui, mas a área do condomínio aumenta, assim como a área reservada para lazer. Este último aspecto ganha cada vez mais destaque, inclusive na propaganda. Áreas verdes, quadras de esportes, pistas de caminhada, lagos artificiais, salão de festas e etc. são cada vez mais utilizados com o intuito de diferenciar o condomínio dos demais (Figura 18).

**Figura 18** – Porto Madero: área de lazer

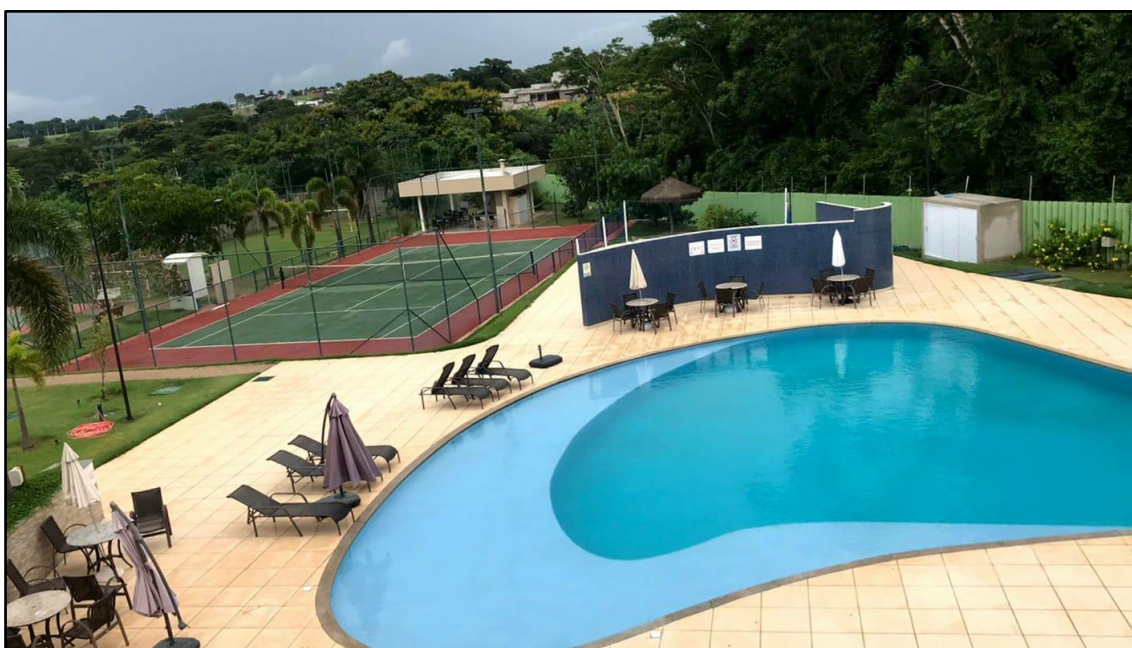


Foto: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva, 2024.

Dessa forma, ao aumentar a diferenciação socioespacial através dessas inovações, também se espera maiores tributos sobre a venda da propriedade da terra, ou seja, renda diferencial. Estes fatores de diferenciação ficam ainda mais evidentes quando comparamos os espaços fechados e os demais bairros da cidade. Quando observamos o tamanho médio dos lotes e a área construída vemos a superioridade do primeiro em relação ao segundo. Além disso, nesses espaços há sistemas de segurança e infraestrutura de lazer exclusiva para os moradores. Acreditamos que estes elementos contribuem para a produção de maiores diferenças entre os condomínios e os demais espaços da cidade, não apenas em termos materiais, mas também simbolicamente.

No campo discursivo e da representação da cidade predomina o medo generalizado e difuso em relação a violência urbana, este sentimento, real ou imaginado,

contribui para a adoção de espaços fechados por parte daqueles que podem pagar. Este elemento em geral é o mais transmitido através das propagandas das empresas imobiliárias, contribuindo para consolidar o imaginário de cidade insegura e da solução via mercado.

Ao criar espaços com fortes sistemas de controle e vigilância, bem como outras infraestruturas de lazer, é desenvolvida e vendida um novo modo de vida que se diferencia do resto da cidade. Os bairros abertos, mesmo que predominantemente ocupados por moradores de alta renda, ficam ultrapassados em relação aos espaços residenciais fechados. No entanto, apesar de todos os sistemas de segurança e controle, é nítida a continuidade da sensação de insegurança por parte dos moradores, como poderemos ver nas falas de alguns dos entrevistados. Para além do discurso da segurança, existe a clara conotação deste sentimento com a convivência entre iguais.

Com efeito, considerando as características dos condomínios horizontais, para seus residentes a segurança consegue-se morando com os seus iguais de forma segregada e isolada do resto da sociedade, porque em suas concepções a insegurança surge através do convívio com outros grupos sociais, os de menor poder aquisitivo, que são percebidos como os potenciais inimigos (Sobarzo Miño, 1999, p. 150).

O desejo pela autossegregação se expressa não apenas no ato de morar, mas também nos espaços de consumo e lazer, podendo ser revelados nas práticas espaciais dos moradores destas áreas. Em relação ao consumo e lazer destacam-se os shopping centers de Presidente Prudente. Os espaços frequentados indicam o uso intenso e exclusivo de veículo partícula, a partir do qual os moradores constroem as indicações de perto e longe ou de acessível e não acessível.

A maior mobilidade, proporcionada pelo automóvel particular, indica menor dependência em relação ao entorno imediato, revelada pela variedade de áreas frequentadas para os mais diferentes afazeres (lazer, consumo, educação, trabalho e moradia). A Figura 19 nos mostra a tentativa do grupo empresarial Damha de criar um pequeno centro comercial próximo aos seus condomínios, no qual podemos encontrar lojas de roupa, atendimento estético (salão de beleza e limpeza de pele), padaria e consultório dentário e médico.



**Figura 19** – Damha Center: centro comercial e de serviços



Foto: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva, 2022.

Apesar do desejo de conviver exclusivamente entre iguais, os conflitos entre os residentes destas áreas estão presentes no cotidiano do bairro e na organização do condomínio. O projeto de exclusividade esbarra em dois pontos: I – A necessária convivência com os trabalhadores que mantêm o funcionamento do condomínio, as empregadas domésticas e os trabalhadores envolvidos na construção das casas. Ainda que este contato esteja mediado por laços contratuais (formais ou não) de trabalho, ou seja, a convivência com os diferentes não se estabelece com vizinhos, moradores com os mesmos direitos e deveres, mas sim pela subalternidade. Estabelece-se uma relação de hierarquia e vigilância constante, por meio das câmeras e demais sistemas de controle. Porém, nem mesmo estes elementos são capazes de eliminar a desconfiança e o medo diante desses grupos. II – Os conflitos entre moradores do bairro são recorrentes, ainda que a diversidade e as diferenças tenham sido reduzidas ao máximo. Esses conflitos se expressam, na maioria das vezes, nas reuniões condominiais.

**Figura 20** – A cidade dos muros: Damha I, Damha II e Residencial Beatriz



Foto: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva, 2024.

De acordo com Sobarzo Miño (1999) no final dos anos 1990 já era possível identificar a formação de duas periferias contrastantes em Presidente Prudente. Na porção sul da cidade concentram-se os espaços residenciais fechados. Este movimento, dirigido pelo capital incorporador, forma na cidade uma área de valorização em direção ao sul. Por outro lado, nos setores norte, oeste e leste, constituíram-se áreas de moradia voltada aos grupos de menores rendas. Este vetor está fortemente relacionado à ação do Estado, através de programa de habitação social, como por exemplo o PMCMV.

Neste sentido, Sposito (2003, n.p.) nos indica que a escolha residencial das classes médias e alta passa por mudança que incluem uma nova localização, além de nova tipologia dos imóveis e a presença de áreas verdes e de lazer.

Se nos anos 1980, as ideias de segurança, boa localização e vida urbana estiveram diretamente identificadas com a opção pela moradia em apartamento, a partir dos anos de 1990, a ‘onda’ dos loteamentos fechados passou a comparecer como a nova forma de *habitat* urbano, que continha os valores associados à valorização e mais o símbolo de qualidade de vida, advindo da presença de áreas verdes e de lazer, e da opção pela residência unifamiliar.

Portanto, se até os anos 1980 a busca por uma boa localização por parte das classes média e alta gerava a verticalização do centro e de seu entorno, buscando acesso rápido aos comércios e serviços, a partir dos anos 1990 a boa localização passou a significar residir em espaços residenciais fechados distantes de áreas fortemente adensadas, mas que pudessem garantir acesso rápido via avenidas às áreas centrais da cidade. Em função dessas transformações, estes empreendimentos passaram a buscar as áreas urbanas mais periféricas, porém, feita de maneira seletiva, ou seja, não ocorre em toda a extensão do que se constitui como arrabalde da cidade.

Tomando como referência o debate empreendido por Sposito (2003) identificamos quatro pontos fundamentais para compreender a expansão dos espaços residenciais fechados, levando em consideração as particularidades do processo de urbanização latino-americano. **A ideia de planejamento** marca os loteamentos horizontais fechados de forma positiva, porque garante uma diferenciação diante do restante da cidade, que por sua vez é o resultado de um longo processo de produção do espaço e combinação de diferentes tipos de tempo, gerando uma característica heterogeneidade. O planejamento típico dos espaços residenciais fechados objetiva desfazer a imponderabilidade da vida urbana, com os seus encontros fortuitos e por vezes conflitantes, permitindo aos moradores prever o que ocorrerá e evitar os indesejáveis. Portanto, formam-se espaços marcados por uma **forte homogeneidade interna** que garante a diferenciação entre aqueles que residem nestes espaços e aqueles que vivem nos espaços abertos da cidade.

A privacidade e o discurso relativo a insegurança combinam-se para justificar a opção pelos espaços residenciais fechados, a **liberdade segmentada** que marca esta narrativa indica-nos o desejo de se separar do restante da cidade, conformando uma autossegregação socioespacial. À este processo, acrescentaríamos a **acentuação das disparidades socioeconômicas** nos países latino-americanos “ajudam a entender porque uma parte de suas sociedades opta por se separar do restante e por se esconder da violência que eclode nas cidades, como face perversa da reduzida perspectiva de futuro e do baixo grau de inclusão social” (Sposito, 2003, n.p.). Dessa forma, opta-se por uma democracia relativa, na qual uma parte da sociedade – aqueles que podem pagar – possuem o privilégio de entrarem ou não em relação com o restante dos cidadãos, se e quando quiserem e nos termos que mais os favorecem (em geral as relações são de

subalternidade e prestação de serviços particulares, como no exemplo do trabalho doméstico).

A transformação empreendida por esses espaços revela um conjunto amplo de mudanças que justificam a ideia de uma verdadeira reestruturação da cidade, gerando uma nova divisão econômica e social do espaço, bem como uma nova relação entre ambos. Em cidades médias podemos verificar particularidades deste processo que merecem serem destacadas, principalmente porque estamos falando de uma cidade que cumpre um papel de intermediação entre pequenos centros urbanos e grandes cidades. Entre as particularidades de cidades de menor porte demográfico está o preço da terra urbana, devido a tendência de maiores estoques de terras que garantem uma segmentação socioespacial diversa das grandes cidades. Como efeito desta característica de cidades de porte médio, há uma maior inserção de grupos de renda média nesses espaços se compararmos com grandes cidades, “gerando fraturas socioespaciais diversas” (Sposito, 2006, n.p.).

A apropriação do espaço urbano e os usos do tempo cotidiano se diferem na medida em que em cidades médias as distâncias tendem a ser menores e os sistemas viários menos densamente utilizados, permitindo uma mobilidade urbana acentuada, mesmo para aqueles que residem nos espaços residenciais fechados mais periféricos da cidade. A convergência de interesses diversos é um elemento pouco explorado, mas que nos permite compreender processos que demonstram uma aparente contradição, devido a maior “proximidade entre diferentes sujeitos sociais envolvidos com os contraditórios interesses que envolvem a produção de espaços urbanos desse tipo” (Sposito, 2006, n.p.). Agentes econômicos, representantes dos poderes legislativo, executivo e judiciário e representantes das demais entidades tendem a frequentar os mesmos espaços, garantindo uma convergência de interesses diversos.

As diferenciações socioeconômicas que se expressam no espaço urbano como diferenciações socioespaciais, como aquelas apresentadas pelos espaços residenciais fechados e os conjuntos habitacionais, indicam a formação de um contexto de fragmentação socioespacial. O cotidiano dos moradores dessas áreas se desenrola por trajetos que revelam a separação entre ambos, seja pelo desejo de não conviver com os

diferentes ou pela impossibilidade de acessar outras áreas da cidade, exclusivas para determinados públicos ou pela dificuldade de deslocamento.

Neste sentido, a cidade atual, onde verifica-se o processo de segregação socioespacial, fragmenta, física e socialmente, a unidade e a coesão do espaço urbano, que assume novas características e desenvolve novos processos, propiciando a acentuação de práticas auto-segregativas, como é o surgimento dos condomínios horizontais (Sobarzo Miño, 1999, p. 177).

A periferia das cidades médias analisadas passa por mudanças substanciais, desde as formas, conteúdos, processos e práticas socioespaciais. As mudanças rebatidas na periferia urbana redefinem o par centro-periferia e a estrutura da cidade, marcando assim um momento de reestruturação da cidade. O processo de autosegregação é representativo da redefinição em curso, incluindo novas práticas espaciais por parte dos cidadãos que aderem a estes novos *habitats*. Ainda que possamos considerar os espaços residenciais fechados e o PMCMV como parte deste processo de redefinição da periferia urbana devemos ressaltar que há diferenças substanciais nestes dos espaços.

Conforme analisado por Dal Pozzo (2015, p. 184) os espaços segregados e os autosegregados se originam a partir de diferentes intencionalidades, podemos ver nos primeiros o desejo “pelo maior nível de segurança familiar e patrimonial ante aos possíveis incômodos que permeiam os espaços integrados, o segundo contempla uma das principais estratégias dos segmentos de menor poder aquisitivo”. Adquirir a casa própria se converte em um desejo, mesmo que para alcançá-lo seja necessário deixar de viver em bairro consolidados da cidade, onde estas famílias pagam aluguel, para morar nas novas periferias abertas pelo PMCMV.

Os espaços da privatópolis imobiliária (autosegregação) e da precariópolis estatal (segregação) são considerados novos *habitats*, quando comparamos com a cidade consolidada e integrada, denominada como tradicional. O processo de segmentação socioespacial ganha destaque para compreender a fragmentação socioespacial. Atualmente essa segmentação não ocorre apenas no plano do *habitat*, seja escolhido (autosegregação) ou imposto (segregação). Também se expressa nas práticas espaciais do consumo segmentado do espaço urbano. Promovendo o aumento das iniquidades socioespaciais. Aqui há adoção da ideia de iniquidade, em detrimento da desigualdade. Pois a:

[...] noção de iniquidades socioespaciais não se limita à realização de análises das disparidades socioeconômicas e de graus diferenciados de oportunidades [...] A análise das iniquidades socioespaciais também permite verificar as (potencialidades e efetivas) intencionalidade das sociedades contemporâneas no que tange ao processo de adoção de práticas e mecanismos propiciadores de desvalorização e neutralização das diferenças e da diversidade de conteúdos que coexistem nas cidades (Dal Pozzo, 2015, p. 69).

Em concordância com as ideias expostas nesta sessão podemos chegar à conclusão de que ademais das barreiras físicas, representadas pelos muros, também devemos incluir barreiras que são de outras naturezas. Os constrangimentos à mobilidade dos moradores podem decorrer de barreiras causadas por rodovias, ferrovias, vazios urbanos e pelo estigma territorial que marcam os moradores de determinadas áreas da cidade. Outros mecanismos de controle socioespacial fazem parte do cotidiano e marcam vida urbana, agravando a fragmentação do espaço urbano.

Quando analisamos as motivações para escolher um espaço residencial fechado para morar encontramos, via de regra, a segurança proporcionada por estes espaços como principal fator. Neste sentido, fica também evidenciado uma grande sessão de insegurança e medo em relação ao demais bairros da cidade, ou ao menos aqueles que não são murados e vigiados por sistemas de segurança. Estas impressões apresentadas pelos entrevistados corroboram com as descrições feitas por Sposito e Góes (2013) a respeito do medo nas cidades contemporâneas, que é caracterizado como um sentimento difuso e generalizado. No entanto, quando indagamos os colaboradores da pesquisa se já haviam sofrido algum tipo de violência apenas uma entrevista relatou ter sido roubada quando morava em um bairro aberto.

***Por que a sua família escolheu este bairro para morar?***

*Foi questão de segurança apenas. Não teve... o ponto chave é esse, é segurança. Na verdade, eu só morei em condomínio, antes de morar nesse eu morava em outro. Então, só morei em duas casas. Nessa que é dentro de um condomínio e em outro que é dentro de um condomínio. Então a gente saiu de um condomínio para ir para outro condomínio mais seguro, o que é bizarro (Alana, 22 anos, Estudante, Quinta das Flores, Presidente Prudente).*

*O que mais chamou atenção é que aqui é muito tranquilo, é tudo silêncio e os meus pais gostam muito disso. E no Ana Jacinta a gente morava bem numa avenida, era assim... era um caos, dia e noite era ônibus passando, tinha feira do lado. Então, era o caos mesmo. Vizinhança com som alto e a minha mãe já não aguentava mais aquilo, sinceramente ela não gostava [risos]. Ela estava infeliz ali no bairro sabe, por conta dessa movimentação,*

*ela é muito mais tranquila, ela gosta de silêncio, ela gosta de ler na dela, então assim, era muito difícil lá. Daí a gente achou essa oportunidade e o meu pai fechou a ideia também e foi assim a gente veio. Foi por conta do silêncio e do ambiente mesmo sexta.*

***E vocês se sentem mais seguros nesse lugar?***

*Sim, tem essa questão também. Aqui é muito é muita segurança. A portaria é 24 horas e tudo mais. Então é um condomínio grande hoje, muito grande, então nossa segurança não tem o que falar se a gente pode viajar tranquilos, sem preocupação nenhuma e a gente sabe que quando voltar a casa vai estar impecável, do jeito que a gente deixou, ninguém vai mexer, enfim é a outra segurança, onde no bairro não tinha nenhuma segurança (Sofia, 19 anos, Estudante/Estagiária, Condomínio Isabel Mizobe, Alvarez Machado).*

***Você comentou comigo que já mora nesse bairro, nessa casa, há mais ou menos um ano e meio. Como é o seu bairro? Descreva.***

*É super tranquilo em questão de segurança, desde quando eu morava até lá nos prédios. Questão de espaço natural, o condomínio de apartamento era mais fechado, você não tinha tanta privacidade. Aqui eu não tenho do que reclamar. Eu nunca cheguei a morar em bairro que eu me sentisse inseguro, porque morei em Primavera, uma cidade super pequena. Lá todo mundo conhece todo mundo, então não tinha muito mistério. As pessoas sabiam o que estava acontecendo. Aqui, por mais que Prudente seja uma cidade perigosa, eu me sinto seguro porque é fechado. A gente tem os vigias, tem guardas, tem pessoal 24 horas é uma proteção. Eu acho que é aquilo que você busca quando você se muda para um local como eu moro. É o que os meus pais priorizaram. Então, eu considero um local super seguro e super tranquilo. Agora, estendendo um pouco mais e pensando aqui nos arredores, nos bairros vizinhos, por mais que seja um local tranquilo, tem coisas que a gente evita né. Por exemplo, andar sozinho. Eu ainda sou tranquilo [pelo fato de ser homem], mas a minha irmã, por exemplo, andar sozinha em certos horários aqui na frente ou aqui no sentido do Parque do Povo é muito movimentado, pode ser um risco. Mas assim eu nunca passei por nenhuma experiência de me sentir sob pressão ou sob risco de alguma coisa, sofrer um assalto, um sequestro, uma agressão ou algo do tipo. Sempre foi tranquilo comigo. O bairro específico que eu moro... porque o condomínio João Paulo II é o bairro João Paulo II... só aqui no condomínio é 100% seguro, eu considero né (Heitor, 19 anos, Estagiário/Estudante, Condomínio João Paulo II, Presidente Prudente).*

*Olha, o primeiro quesito que fez com que eu me mudasse para lá, deixar bem claro, foi segurança. Na época eu tinha os meus filhos pequenos e tal, foi fundamental e faz a diferença até hoje (Guilherme, 63 anos, Oficial de justiça, Damha I, Presidente Prudente).*

Em contraste com as falas dos moradores do PMCMV, quando analisamos as dos espaços residenciais fechados ao invés da precária condição de deslocamento, são destacados outros elementos que descrevem a escolha pelo auto isolamento do restante da cidade. A fala da Alana e da Alice vistas em conjunto demonstram o autoisolamento

e a grande integração com os demais espaços da cidade, apesar da aparente contradição desta afirmação ela se confirma pela possibilidade de selecionar os contatos que se quer ter fora dos muros do condomínio sem que se tenha que lidar com os “inconvenientes” dos contatos fortuitos da cidade aberta.

*É engraçado, né? Porque não é um bairro são... um bairro, né? Obviamente ele existe, mas não é uma... não é estruturado em volta da comunidade, são casas de famílias. Então, meu bairro é um lugar que eu moro e ponto. Então... não vou falar “Ai meu Deus, muito triste morar dentro de um condomínio, não é isso que eu estou falando”. Mas, é que não existe mesmo uma estruturação em volta da comunidade (Alana, 22 anos, Estudante, Quinta das Flores, Presidente Prudente).*

*E é um lugar tranquilo. A gente tem aparente segurança, que eu me lembre, por exemplo, houve alguns transtornos em relação à segurança no início, mas agora faz muito tempo que a gente não ouve falar nada, então é tranquilo eu acho, para criar filhos, para ter animais de estimação e tudo o mais. É perto do meu trabalho, da faculdade... É longe da minha UBS, que eu trabalho em um posto de saúde. E acho tranquilo. Tem tudo perto né. Então a gente tem o trabalho perto, tem padaria perto, tem mercados perto, tem açougue, tem tudo. E é um condomínio bonito na minha visão, com bastante área verde, bastante funcionário. E tem uma academia, tem uma área de lazer, é um bom lugar (Alice, 62 anos, Médica/Professora, Damha I, Presidente Prudente).*

O aqui e agora da vida nas cidades é interrompido pela segregação e a autossegregação socioespaciais, construindo barreiras objetivas e subjetivas aos encontros e ao diálogo. O traço que une os modelos da precariópolis estatal e da privatópolis imobiliária está na busca de reproduzir o que se entende por cidade fora da cidade. A reprodutibilidade técnica pode ser apreendida nos conjuntos habitacionais do MCMV, nos quais a construção em série de casas reproduz um tipo de experiência urbana marcado pela segregação. Há, portanto, uma confusão entre fazer casas e construir cidades, porque ao ambiente construído deveríamos acrescentar o movimento ou deslocamento de pessoas e mercadorias na definição do que é cidade. Nos espaços residenciais fechados tenta-se refazer um ideal de vida urbana sem os inconvenientes do aqui e agora, do diálogo e do contraditório. Nesses espaços murados e controlados por sofisticados sistemas de segurança a reprodutibilidade técnica altera a percepção do que é cidade, do local em que vivem e da cidade extra muros.

Em suma, para ir além dos aspectos econômicos, a ótica do declínio da aura apresentado por Benjamin (1969, p. 6) possui uma expressão geográfica nas formas e



conteúdo da urbanização contemporâneo, marcado pelos processos de segregação, autosegregação e fragmentação socioespaciais. A tentativa de “superar o caráter único de todos os fatos através da sua reprodutibilidade”, nos revela as opções segregativas ou autosegregativas que rompem a vida de relações que a concentração nas cidades poderia proporcionar. A percepção sobre a cidade muda “na medida em que ela [a técnica] multiplica a reprodução, substitui a existência única da obra por uma existência serial” que leva a formação dos fragmentos caracterizados aqui como precariópolis estatal e privatópolis imobiliária.

**CAPÍTULO 4 – EXPERIÊNCIAS URBANAS  
EM PRESIDENTE PRUDENTE**

## **2. 1. As condições para a realização dos deslocamentos casa-trabalho-casa**

Esta seção busca articular dois aspectos da vida nas cidades: o habitar e o trabalhar. A localização da residência, quanto posta em perspectiva as demais áreas da cidade, cumpre um destacado papel nos deslocamentos cotidianos, seja dos moradores do PMCMV ou dos espaços residenciais fechados. Além da posição relativa da moradia, também devemos colocar em discussão os diferentes perfis dos entrevistado, pois estes podem demonstrar os diferentes traços da desigualdade no acesso à cidade, como no caso de Presidente Prudente. Desta maneira, estabelecemos relações entre tempos longos e curtos na produção do espaço urbano, sendo os primeiros relacionados aos processos socioespaciais e os segundos as práticas espaciais.

O meio de transporte utilizado também exercer um importante condicionante para os deslocamentos, podendo limitar ou facilitar o acesso aos espaços desejados. Em relação a este tema, a partir das informações coletadas e organizadas no Quadro 4, destaca-se o predomínio do veículo automotivo individual (carro ou moto), inclusive nos bairros do PMCMV (faixa 1). O uso do transporte coletivo para os deslocamentos cotidianos foi destacado apenas na entrevista da colaboradora Emanuela (Aposentada, João Domingos Netto), que possui uma condição particular porque está aposentada e, portanto, possui necessidades que se diferem daqueles que ainda desempenham algum tipo de atividade laboral.

Nos demais casos observamos que a aquisição do veículo próprio foi uma necessidade, porque sem ele não seria possível compatibilizar os diferentes itinerários e horários dos membros da família, cada qual com sua rotina e horários de entrada e saída. Nas famílias com maior renda, destacadas nesta pesquisa nos espaços residências fechados, é comum adquirir mais de um veículo automotivo individual, aumentando significativamente as condições necessárias para o deslocamento. Sendo assim, os possíveis conflitos em relação aos itinerários e aos horários dos diferentes membros da família se dissolvem a partir do momento em que cada vez mais elas se aproximam do ideário de cada pessoa possuir seu próprio veículo individual.

As práticas espaciais dos diferentes cidadãos estão condicionadas pela capacidade de deslocamentos, isto é, mediada por fatores como local de moradia, renda familiar e modal de transporte utilizado. Em Carvalho (2019), destaca-se também que

diante dos desafios imposto pela distância, cada vez mais vemos a adoção do veículo automotivo individual como forma de contornar os problemas da mobilidade urbana, principalmente por parte dos moradores dos conjuntos habitacionais do PMCMV.

Em relação aos conjuntos habitacionais do PMCMV de Presidente Prudente, destacamos as seguintes características dos transportes coletivos elencadas pelos colaboradores: I – O tempo de espera no ponto de ônibus é elevado e dificulta os deslocamentos; II – O itinerário das linhas sempre fazem o caminho bairro-centro ou o contrário, impondo a necessidade de utilizar mais de um ônibus para fazer um trajeto bairro-centro-bairro, gerando custo adicionais e necessidade de mais tempo para completar o percurso; III – Relacionado ao item I, destaca-se o tamanho reduzido da frota de ônibus, ocasionando desconforto para os passageiros, principalmente nos horários de pico (entrada e saída do trabalho); IV – No período noturno as linhas de ônibus diminuem ou deixam de funcionar, dificultando ou impedindo a realização de atividades de lazer e consumo, sobretudo nos finais de semana. Este cenário evidencia os estímulos ao processo de fragmentação socioespacial em curso em Presidente Prudente, “uma vez que, não apenas os espaços, mas os tempos, com os horários em que cada um pode utilizar os espaços da cidade são rigidamente demarcados” (Carvalho, 2019, p. 139).

Consideramos importante a contribuição de Carvalho (2019) que introduz a discussão em torno do direito à cidade, tema central para pensar o impacto do PMCMV. Neste sentido, há uma grande diferença entre habitar e *hábitat*, pois o primeiro está atrelado à garantia de participação e identidade política, já o segundo está restrito à habitação, sem vínculos com a atividade política. O direito à cidade está, nas observações da autora, inserido nas lutas anticapitalistas, portanto, se o urbanismo moderno legou às cidades maior intensificação da segregação socioespacial, a luta pelo direito à cidade traz consigo uma alternativa capaz de colocar no centro da discussão o direito dos “habitantes urbanos de construir, decidir e criar a cidade” (Carvalho, 2019, p. 147). Esta afirmação se justifica pela precária condição de produção da própria espaço-temporalidade por parte dos moradores de áreas marcadas pela segregação socioespacial.

Nas cidades médias [...] suas novas periferias caracterizam-se por se localizar em áreas distantes da malha urbana compacta e com transporte público ineficaz, assim, as relações perto/longe precisam

ser relativizadas, dependendo de várias condicionantes tais como: ocupação, idade, renda, número de membros da família e se possui veículo automotivo ou não (Carvalho, 2019, p. 139-140).

O conceito de mobilidade, inerente a esta discussão, pode ser compreendido como polissêmico e atrelado a outras expressões que, às vezes, confundem-se com ela, tais como: acessibilidade, circulação e transportes. A mobilidade está inserida e condicionada a divisão social e territorial do trabalho na cidade, portanto, ao aumento da complexidade da estrutura urbana percebemos o acréscimo da importância da mobilidade para a compreensão das sociedades contemporâneas. Nas visões de Balbim (2016, p. 23),

Todas as formas de mobilidade estão ligadas a divisão social e territorial do trabalho e aos modos de produção, que configuram o espaço – tanto social quanto territorial, em suas múltiplas escalas –, o que implica ao homem moderno o aprofundamento da vida de relações, inclusive com os objetos, que também se multiplicam e se tornam portáteis.

Adotamos esta perspectiva do autor, pois ele acrescenta à discussão sobre a mobilidade urbana a ideia de que esta deve ser analisada nas ciências sociais como sistêmica. Sendo assim, podemos afirmar que a mobilidade está para além do deslocamento puro e simples, como sair do ponto A e ir ao ponto B. Mesmo que o deslocamento seja a expressão da mobilidade, devemos nos perguntar: Por que há deslocamentos? Quais as condições ou as oportunidades que são dadas aos diferentes indivíduos ou classes sociais no que se refere aos deslocamentos? Através dessas perguntas e de outras, podemos perceber que quando falamos de mobilidade estamos nos referindo a uma problemática que é sistêmica: “o conceito de mobilidade tenta integrar a ação de deslocar, quer seja uma ação física, virtual ou simbólica, às condições e às posições dos indivíduos e da sociedade” (Balbim, 2016, p. 27).

Seguindo este caminho, ou seja, analisar a mobilidade desde uma visão mais ampla e que compreenda as relações entre diferentes dimensões da sociedade e dos deslocamentos, acrescentamos à discussão a contribuição de Vasconcellos (2016) pois trata dos principais fatores que condicionam a mobilidade das pessoas, sendo eles: renda individual ou familiar, gênero, escolaridade, faixa etária e condição física. Neste sentido, o autor descreve algumas correlações, ligando variáveis socioeconômicas e a circulação de pessoas.

A partir desta perspectiva, percebemos que quanto maior a renda familiar, maiores são os deslocamentos e a variedade de modais de transporte utilizados. Somando-se à renda, devemos acrescentar as diferenças causadas pela divisão sexual do trabalho, ou seja, em geral, os homens tendem a deslocar-se mais do que as mulheres. Em relação à escolaridade, quanto maior, maiores serão os deslocamentos. E, por último, pessoas que compõem a população economicamente ativa deslocam-se mais para trabalho ou estudos do que os mais idosos. No Quadro 3, baseado em Balbim (2016), observamos de maneira sistematizada as diferentes formas de deslocamento, de acordo com critérios que avaliam a recorrência, tempo de retorno e se o destino é exterior ao espaço de vida do indivíduo.

**Quadro 6** – Diferentes expressões da mobilidade geográfica

<b>Movimento</b>	<b>Recorrente Tempo de retorno breve</b>	<b>Não recorrente Tempo longo ou sem retorno</b>
Interno ao espaço de vida	Mobilidade cotidiana	Mobilidade residencial
Externo ao espaço de vida	Turismo (lazer e trabalho)	Migrações

Organização: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva, adaptado de Balbim (2016).

A partir da descrição das diferentes expressões da mobilidade geográfica, podemos identificá-las em quatro tipos: práticas espaciais, mobilidade de turismo para lazer ou trabalho, mobilidade residencial e migrações. As práticas espaciais e a mobilidade cotidiana estão mais próximas da nossa temática. Destacamos que os deslocamentos no interior das cidades podem se realizar a partir de diferentes modais, sendo eles motorizados ou não, individuais ou coletivos. Sposito (2010), discutindo a expansão territorial das cidades e a formação de uma estrutura urbana multi(poli)nucleada, nos lembra que o aumento do uso do veículo particular possibilita a periferização do uso residencial e a dispersão das atividades econômicas. Além dos deslocamentos casa-trabalho, outras motivações ganham importância atualmente, como as atividades de lazer e consumo.

[...] ressaltamos que a circulação e sua realização material e imaterial podem ser, ao mesmo tempo, um elemento de articulação das descontinuidades no interior da cidade e um elemento de acentuação da fragmentação ou mesmo de desintegração do espaço urbano. Como nó de uma rede e superposição de diferentes fluxos, a cidade é múltipla. Como expressão de diferentes tempos sociais e de diferentes

espaços sociais, ela é “poli”. Expressa-se, assim, sua multi(poli)centralidade através dos níveis de especialização funcional, mas também por meio da acentuação dos mecanismos de segregação espacial (Sposito, 2010, p. 221).

Nesta descrição fica evidente a relação entre a divisão social e territorial do trabalho e a mobilidade urbana, alargados a partir das transformações recentes que colocam em destaque os deslocamentos para consumo e lazer. Em Vasconcellos (2016), vemos uma análise de quem paga e quem consome os meios de circulação, na qual percebemos que existe uma grande desigualdade no uso do espaço público. A expansão do sistema viário tende a favorecer as famílias e os indivíduos que possuem maior renda, porque são estes que fazem mais deslocamentos e, sobretudo, com transporte automotivo individual. Dada a desigual apropriação da infraestrutura público, os investimentos no sistema viário não representam, de maneira essencial e absoluta, uma política pública com o escopo de construir maior equidade. A afirmação do autor se justifica pelo conjunto privilegiado de indivíduos que usufruem desses equipamentos para se deslocar pela cidade.

Considerando o debate realizado neste texto, apresentaremos o resultado das análises de entrevistas. Nos excertos abaixo apresentamos os relatos de moradores do PMCMV, principalmente as falas relacionadas as dificuldades de deslocamentos. Percebemos a situação de isolamento na qual estão inseridos e algumas estratégias para superá-las, como o uso de carro, moto e aplicativos de mobilidade. A falta de acesso a serviços básicos está presente na fala dos entrevistados e nos revela que a despeito da aquisição da casa própria lhes é negado o direito à cidade.

A fala de Helena descreve os motivos para a adoção cada vez maior de veículos automotivos individuais por parte de moradores de áreas segregadas, mesmo que a renda mensal não seja elevada, existe um esforço para a compra desse bem. O período anterior à compra da moto é retratado como sofrimento, porque vinculado ao uso do transporte coletivo urbano. A moto proporciona velocidade e acesso a áreas da cidade que antes não eram alcançadas pela entrevistada, a partir deste trecho adicionaríamos dois elementos que permitiram a adoção deste modal, principalmente a ausência de dependentes por parte da Helena, isto é, a necessidade de gerir os deslocamentos de uma família numerosa.

*Para você ir para o Vale do Sol [bairro Prudentino localizado há aproximadamente 7,6 km de distância do local de moradia da entrevistada], não tem ônibus, tipo se você quiser ir em uma Vila para lá não tem ônibus, não tem como descer lá no centro, pegar outro ônibus para poder ir. Porque o ônibus aqui não passa muito em outras Vila né, que nem outros ônibus. Agora para quem não tem como se locomover não tem como mesmo não. Agora quem tem um carro, quem tem uma moto, não faz tanta diferença, para mim hoje em dia não. Sofri muito quando eu era da época do ônibus, mas hoje em dia não. Hoje em dia é tranquilo, porque moto rapidinho você está em um lugar. Mas aqui é meio distante mesmo da cidade e dos hospitais (Helena, 23 anos, Auxiliar de produção, Jardim Panorâmico, Presidente Prudente).*

A situação de precariedade nas linhas de ônibus se repete nas palavras de Ricardo, morador do conjunto habitacional João Domingos Netto, relevando que as dificuldades de deslocamentos são compartilhadas por moradores de todos os empreendimentos construídos pelo MCMV (faixa 1) em Presidente Prudente. A aquisição de um carro foi a saída encontrado pelo entrevistado, ainda que este modal de transporte também apresente as suas limitações. A mobilidade fica condicionada pelo fator renda familiar, isto é, pela capacidade de arcar com os custos de manutenção e combustível do carro. Este relato comprova a afirmação de que há uma socialização dos custos advindos do PMCMV, principalmente para os contemplados pelo programa, porque se por um lado estão adquirindo uma casa própria à baixo custo, por outro são onerados através dos custos de deslocamento.

***Como você avalia a ligação deste bairro com o conjunto da cidade?***

*Nesse quesito eu vejo muitas problemáticas. Primeiro que tudo é a distância, sendo que a gente sabe que tem muitas terras pela cidade e que essa comunidade poderia ter sido inserida, então essa distância 10 km ou 12 km por exemplo, para mim que tem... não só para mim, mas também para o trabalhador que tem um carro, o pessoal às vezes precisa trabalhar é mais de um tanque por mês, é uma conta absurda, absurda. Então essa distância eu acho que já gera um certo isolamento, porque a gente sabe que as particularidades, por exemplo, eu tenho um carro. Então se eu quiser ir para um evento de anime lá perto do Campus II da UNOESTE, eu vou tranquilamente, eu tenho essa possibilidade. Mas já não é a realidade dos jovens, por exemplo, que vão fim de semana na batalha do rap lá no shopping, eles vão a pé, vão em grupo, pegam o ônibus. Na questão de transporte público, se tem bastante ônibus. Só que a demanda do bairro é muito grande, então se a gente pensar que, sei lá, 80% ou 90% deve trabalhar fora do bairro, então assim os ônibus estão sempre lotados. A infraestrutura das pistas e das ruas é horrível, eles arrumam um buraco e depois um mês o buraco já está lá de novo e está maior. Daqui até chegando*



*na UNESP é péssimo, pelo menos eu considero (Ricardo, 29 anos, estudante, João Domingos Netto, Presidente Prudente).*

Os entrevistados Bernardo e Emanuela compartilham duas características que influenciam a percepção em relação ao PMCMV e aos deslocamentos diários. Ambos possuem dependentes, sejam os filhos no caso do Bernardo ou o marido para a Emanuela, e além disso igualmente tiveram a experiência de morar em outro local antes de serem sorteados para o MCMV. A palavra que descreve a nova situação de moradia é distância, que representa as dificuldades de integração dos bairros Jardim Panorâmico e João Domingos Netto com relação à cidade consolidada. Em sentido oposto, o local de moradia anterior é descrito como acessível e capaz de proporcionar deslocamentos menos onerosos, incluindo os deslocamentos a pé da entrevistada Emanuela.

*O acesso ao centro é longe demais. Porque, praticamente, como a cidade vai crescendo o acesso vai ficando maior ainda. Agora, aqui já está fora praticamente do centro. E o ligamento assim... Como eu posso te falar... O problema do acesso é longe né. Porque mercados grandes, como Muffato e Carrefour, estão bem longe (Bernardo, 56 anos, monitor de escola, Jardim Panorâmico, Presidente Prudente).*

*Então, lá eu atravessava a rua já estava dentro do estacionamento do Estrela, do mercado [se referindo ao anterior local de moradia]. Banco do Brasil pertinho, que é meu banco que eu recebo, era só descer quatro quadras. A Unimed era pertinho, se tivesse que resolver alguma coisa, era pertinho. É tudo perto, casa lotérica também perto, então eu estranhei muito quando eu mudei aqui porque a lotérica aqui no bairro não tem, está faltando uma lotérica. Tem uma lá no Alexandrina, quando a gente precisa tem que ir até lá para pagar algum boleto, fazer jogos né. Aí eu estranhei. E mercado, quando eu mudei aqui o mercado era lá, você viu lá no começo um prédio azul, só era lá em cima. Então tinha que ir até lá para comprar pão, comprar leite, nossa era uma loucura. Aí o que que aconteceu, estava em construção, aí começou a construir o Terra Nova que é bem aqui nessa direção. Aí você sobe aqui umas três quadras e meia e mais cinco quadras e meia e já tem o Terra Nova. (Emanuela, 60 anos, aposentada, Bairro João Domingos Netto, Presidente Prudente).*

O deslocamento para os conjuntos habitacionais do PMCMV (faixa 1) impõem aos moradores o desafio de transpor distâncias ainda maiores para a realização das atividades cotidianas. A distância e as dificuldades de deslocamento são relevantes nas falas dos entrevistados, demonstrando as precárias condições de ligação entre o bairro e o conjunto da cidade. Como aponta Vasconcellos (2016) os moradores entrevistados adotaram como forma de romper, mesmo que parcialmente, o isolamento em que vivem através da adoção de transporte motorizado individual, seja o carro ou a moto. A

capacidade de organização e luta por melhores condições do transporte coletivo são substituídas pela aquisição do veículo próprio, principalmente quando observamos o contexto de famílias com filhos. No entanto, em situações extremas podemos encontrar movimentos de protesto por parte da população, como no exemplo da figura 21.

**Figura 21** – Passageiros bloqueando os ônibus em protesto (João Domingos Netto)



Fonte: Heloise Hamada *et al.*, 2021.

A fragmentação enquanto conceito busca incorporar outras dimensão do cotidiano, para além do habitar ou do morar, mais característicos da segregação socioespacial. Por isso, a partir das falas do Bernardo e do Ricardo percebemos que a capacidade de construção das suas próprias experiências espaço-temporais se limita e envolve outras campo da vida nas cidades, notadamente a sociabilidade e os encontros. A fala do Ricardo é muito clara neste sentido, a mudança para o MCMV implicou que as relações interpessoais que ele constrói na universidade fossem sensivelmente limitadas.

***Como a mudança para o atual local de moradia alterou os deslocamentos e usos da cidade?***

*Alterou porque é custo. Agora sempre que tem que ir lá, tem que gastar, ou de carro ou de ônibus. Alterou tudo. É longe, vou falar a verdade. É uma coisa quando a gente estava ali [se referindo ao anterior local de moradia], quinze minutos você estava dentro da sua casa. Mas aqui não, se for de ônibus é uma hora e se for de carro é uns vinte, se o trânsito não estiver muito cheio, de vinte a trinta minutos (Bernardo, 52 anos, Monitor de escola, Jardim Panorâmico, Presidente Prudente).*

***Como a mudança para o seu local de moradia mudou os deslocamentos e os usos da cidade?***

*Eu acho que impactou principalmente no tempo que eu ficava mais ali com a galera da faculdade, no tempo que eu ficava mais na UNESP. Porque quando eu morava ali no São Judas, eram 5 minutinhos de carro. Às vezes eu ia de bicicleta, às vezes eu ia a pé. Então, diminui muito o meu tempo de lazer. Então, por exemplo, se eu for querer ir à casa de um amigo meu, eu tenho que pensar, vão ser 10 km para ir e 10 km para voltar. Então assim, eu vou com menos frequência. Ainda vou, ainda frequento os mesmos espaços, só que a frequência diminuiu justamente por causa do preço da gasolina, por causa da distância. É o que eu falei, eu tenho a possibilidade de ter o carro, então, eu consigo chegar nos lugares (Ricardo, 29 anos, Estudante, João Domingos Netto, Presidente Prudente).*

Em relação aos espaços residenciais fechados, a precária condição do serviço de transporte coletivo afeta diretamente nos deslocamentos dos trabalhadores que necessitam chegar até estes espaços. São os casos dos porteiros, faxineiras, seguranças e demais profissionais que dependem deste transporte. No relato abaixo, extraído da entrevista com uma moradora do Damha I, fica evidente a problemática que é agravada pelo tamanho do condomínio.

*O transporte público aqui ainda é precário, porque os funcionários que trabalham aqui, as domésticas, faxina, o que presta serviço, eles sofrem um pouco com a questão do transporte, com horários e com lotação. O período da pandemia foi uma coisa absurda essa questão. E ainda continua. Então quando você passa por exemplo às 07:00 horas da manhã na porta do condomínio, um monte de funcionários chegando. Você vê os ônibus com muita gente e no final do dia idem. Então eu acho que precisava de mais transporte. E dentro do condomínio também, dependendo da localização em relação à portaria, houve a necessidade de eles disponibilizarem e pagarem a parte vans para o deslocamento dos funcionários, por exemplo, até o outro lado do condomínio, que é bem distante. Então, teve essa questão. O ideal, por exemplo, pelo tamanho do condomínio, talvez fosse que tivesse duas portarias, em dois pontos. Como têm uma só, quem fica no início... eu estou no início... tudo bem. Mas quem fica no final do condomínio, do outro lado, não tem como transportar os funcionários e aí tem que pagar vans e transportes particulares. E o serviço público para chegar até a portaria, como eu já coloquei, o transporte público é precário ainda em termos de oferta de quantidade e de veículos. E eles vem bastante lotados. Um pouco de desrespeito com essa questão. Agora com relação a outras coisas, como água, luz, internet, a gente tem tudo (Alice, 62 anos, Médica/Professora, Damha I, Presidente Prudente).*

Os deslocamentos individuais ou em família feitos por meio do veículo particular aparecem também como forma de atingir um número maior de pontos da cidade. A realização de diferentes atividades se torna possível a partir da aquisição do carro ou

moto. No entanto, o maior uso de veículo próprio não representou a capacidade plena de construção da espaço-temporalidade dos entrevistados. Os deslocamentos aparecem limitados pelos custos que representam, dado a quantidade de reais gasto por quilômetro percorrido. Dessa forma, permanecem as dificuldades de apropriação plena dos espaços da cidade e a seletividade imposta na escolha das áreas a serem eleitas para a realização das práticas espaciais.

Podemos observar nas falas dos moradores dos espaços residenciais fechados uma apropriação bastante diferente daquelas apresentada pelos moradores dos conjuntos habitacionais do PMCMV (faixa 1), revelando as desigualdades socioespaciais. Nestas entrevistas percebemos uma baixa frequência de menções relacionadas a dificuldade de acesso às demais áreas da cidade ou de constrangimentos devido a mudança para o novo local de moradia. O relato da Alana, moradora do condomínio Quinta das Flores, é bastante significativo sobre os impactos de mudar de bairros pertencentes à cidade aberta e já consolidados ao tecido urbano, para os condomínios murados. A distância apesar de ter aumentado consideravelmente não afetou a possibilidade de apropriação da cidade e de interação com os espaços que se deseja usufruir. Esta alta capacidade de escolhas os tempos e os espaços que almejam está diretamente ligada a renda familiar e a compra de ao menos um veículo para cada membro da família.

*Eu não tenho dificuldade de me locomover porque eu vou de carro, então, como é uma avenida, né? Então, como é avenida, é só seguir reto. E aí, onde eu quiser virar eu já estou mais ou menos há uma distância muito boa. Então, assim da minha casa até a primeira parte do Parque do Povo são cinco minutos, ou seja, eu estou fora da cidade, mas eu estou perto, justamente por ter o meu transporte privado. Se eu fosse depender de transporte público, não é uma realidade.*

***Como a mudança para o seu local de moradia mudou os deslocamentos e os usos da cidade?***

*Não, eu não sinto que alterou muito. Então ninguém deixou de ir para onde precisava ir. O que aconteceu foi que a gente ficou mais recluso e mais afastado, porém não no sentido de deixar de frequentar lugares. Porém, a gente se afastou mais das coisas que estão acontecendo (Alana, 22 anos, Estudante, Quinta das Flores, Presidente Prudente).*

Como parte das contradições desse processo, as entrevistas feitas com a Alice e o Guilherme, ambos moradores do condomínio Damha I, trouxeram à tona os reflexos do aumento desenfreado dos automóveis para os moradores do complexo de condomínios do qual eles pertencem. A concentração dos espaços residenciais fechados

em Presidente Prudente leva também ao congestionamento das vias de acesso aos condomínios, isto é, a praticidade que se esperava alcançar por meio de uma alternativa individual para a mobilidade urbana já começa a sinalizar o seu oposto, que dizer, a perda de mobilidade devido os congestionamentos.

No entanto, não está no horizonte de possibilidades dos entrevistados outra alternativa para o modal automotivo, seja pela precária condição das linhas de ônibus ou por causa da autonomia e status ligados ao uso do carro. As indicações de possíveis melhorias para a mobilidade urbana de Presidente Prudente, estão em consonância com a visão individual adotada pelos entrevistados, portanto, quando falam em melhoria do trânsito, defendem alargamento das ruas para que mais carros possam circular pela cidade.

*Não. Acho só que o acesso... porque, acabou que tem esse condomínio, aí eles criaram outros... então tem o Dhama I, Dhama II, Dhama III, acho que IV e outros condomínios, tudo nessa área. Aí eu acho que o acesso, eles tentaram melhorar, mas as vezes ainda é o trânsito, dependendo do horário que você saia, ainda para se conseguir chegar aqui perde-se um tempo, por ser uma cidade do interior, nesse deslocamento. Porque as nossas ruas, ainda são muito estreitas. Presidente Prudente tem esse problema, eu acho. As ruas são estreitas. Então, dependendo do horário... de escola, de criança, 07:00 horas ou 07:10 da manhã, para você conseguir chegar na via de acesso tem um certo trânsito, não é nada muito grande não, mas se as ruas fossem mais largas, de acesso, seria melhor (Alice, 62 anos, médica e professora, condomínio Dhama I, Presidente Prudente).*

*Veja, nós estamos numa área que praticamente preponderam os condomínios. Já melhorou bem, mas as vias de acesso, se você me perguntar a 20 anos atrás, para mim estava bem tranquilo de fluxo e tal, mas era outra realidade. Hoje com o volume de condomínios, de gente e de carro, mesmo com o pouco que se investiu tem horário ali que você tem dificuldade em sair para ter acesso mesmo o centro. Eu acho que teria que construiu umas paralelas saindo para outros lados da cidade, porque ele joga todo o fluxo aqui, em via de regra, na Avenida da Saudade. Agora que estão conseguindo abrir algumas artérias mais para as laterais para poder fluir melhor o trânsito que vem de lá. Mas isso é problema da cidade toda (Guilherme, 62 anos, oficial de justiça, condomínio Dhama I, Presidente Prudente).*

Em concordância com os excertos acima mencionados, os demais entrevistados dos espaços residenciais fechados também utilizam veículo particular nos deslocamentos cotidianos, seja para trabalho e/ou estudo. Em comparação com os moradores do PMCMV, a questão financeira inerente aos deslocamentos não aparece de

forma acentuada quando observamos as falas dos moradores dos espaços residenciais fechados. Apesar da distância destes dois modelos de empreendimento serem consideráveis em relação ao centro da cidade, esta questão não aparece da mesma maneira e às vezes nem sequer é percebida enquanto um problema por parte dos moradores dos espaços fechados.

Por essa razão nos parece mais acertada a ideia de que o veículo particular no contexto dos moradores de espaços residenciais fechados comparece como fator que impulsiona seus deslocamentos, mesmo que eles representem um gasto extra no orçamento familiar. Portanto, mais espaços podem ser percorridos e apropriados pelos moradores dessas áreas, diferenciando-os dos moradores do PMCMV. Para esses entrevistados a seletividade, sempre pensada em termos espaciais e temporais, na apropriação da cidade representa uma escolha deliberada de vivenciar os diferentes espaços de Presidente Prudente. Como afirma Sposito e Sposito (2020, p. 7) “Tais espaços revelam distância e separação, bem como, do ponto de vista da compreensão do que é a vida urbana, indicam grande afastamento da ideia de cidade como espaço de integração e como globalidade”.

As diferenças e desigualdades socioespaciais como estabelecemos a partir dos marcos teóricos até aqui apresentados também se expressam e estão condicionadas no cotidiano e nas experiências urbanas, ou seja, na construção da espaço-temporalidade de cada um dos cidadãos, a partir da posição ocupada no espaço e na estrutura social e econômica. A policentralidade e a desigual apropriação dos meios técnico-científico-informacionais apontam para uma maior seletividade nos deslocamentos e maior separação entre os diferentes segmentos sociais. De acordo com Prévôt-Schapira (2000) há um duplo movimento: rompimento de laços de solidariedade entre indivíduos pertencentes a grupos diferentes (sobretudo diferenças de renda no contexto brasileiro) e, por outro lado, o agrupamento segundo afinidades. Estas características podem ser encontradas nos espaços residenciais fechados e nos bairros no PMCMV (faixa 1).

As entrevistas realizadas demonstram as desiguais formas de apropriação do espaço urbano no contexto de uma cidade média paulista. A capacidade de deslocar-se pela cidade e o isolamento ou o autoisolamento dos diferentes grupos de colaboradores desta pesquisa indicam processos que podem ser lidos a partir da fragmentação

socioespacial. Os conceitos de segregação e autosegregação, que também foram trabalhados no texto, continuam sendo chaves para a compreensão das cidades médias brasileiras. No entanto, dado à maior complexidade em relação aos processos de seletividade e de apropriação desigual do espaço urbano de Presidente Prudente, julgamos adequado o emprego de novos marcos teóricos.

A experiência urbana em um contexto marcado pela segregação e fragmentação socioespacial pode ser caracterizada como múltipla, ou seja, está expressa na particularidade dos diferentes grupos e na pluralidade de uma experiência que é ao mesmo tempo coletiva e individual. A(s) experiência(s) urbana(s), no singular, está relacionada à estruturação urbana enquanto uma totalidade social caracterizada pela sobreposição do valor de troca em relação ao valor de uso (reprodução do capital em detrimento da realização da vida). O exemplo máximo deste quadro geral pode ser visto no Programa Minha Casa Minha Vida (faixa 1), no qual a elevação da margem de lucro das construtoras é garantida pelos beneficiários do programa através da elevação dos custos de deslocamento, devido a localização relativa dos empreendimentos, sempre dispostos em áreas afastadas e que, portanto, são pouco valorizadas (Cardoso; Aragão, 2013).

Atrelada a esta experiência geral que marca a produção do espaço urbano na sociedade capitalista, há também experiências no plural, reflexo do desnível entre as diferentes faixas de renda. As diferentes experiências urbanas poderiam ser um sintoma da equidade social se fossem atreladas a capacidade de produção da espaço-temporalidade dos indivíduos de maneira autonômica. A diferença encontra nesta pesquisa têm um sentido negativo, pois relacionada a falta de igualdade e à condições de vida e de apropriação da cidade radicalmente dessemelhantes. A adoção do veículo automotivo individual, incluindo mais de um carro e/ou moto por família, atrelado a uma renda mensal que permita realizar múltiplos deslocamentos é a base para a superação das distâncias por parte dos moradores dos espaços residenciais fechados.

As experiências urbanas dos moradores do PMCMV e dos espaços residenciais fechados são bastante diferentes, porque demonstram uma capacidade de autonomia e de produção de suas espaço-temporalidades significativamente desiguais. Portanto, a diferença neste sentido é reveladora de maior ou menor autonomia das famílias ou

indivíduos. O entrevistado Guilherme de 63 anos, trabalho como Oficial de Justiça e nos relatou que a atividade que ele desempenha exige que uma parte considerável de seu trabalho seja desempenhada fora do local de trabalho. O uso do carro é inerente à atividade de laboral do Guilherme, permitindo que ele descreva seu cotidiano de trabalho como liberdade.

***Dá para dizer que o senhor anda praticamente pela cidade toda?***

*Não só na cidade como em toda a região, a gente tem uma região bem ampla. Nós pegamos aqui a comarca de Martinópolis, a comarca de Regente Feijó, Presidente Bernardes, Presidente Prudente e Pirapozinho. É uma área bem extensa e a gente faz outra rural. Tem locais de zona rural que a gente às vezes tem que ir que daqui até lá dá 90 km. Esse é o cotidiano e é um serviço que eu gosto exatamente por essa possibilidade de estar saindo. Muitas vezes um deslocamento desse você está em contato com a natureza, eu gosto. Me dá uma sensação de liberdade (Guilherme, 63 anos, Oficial de justiça, Damha I, Presidente Prudente).*

Tendo em vista as entrevistadas Sofia e Alana, as duas jovens que estudam e fazem estágio, apresentamos como hipótese a função de dirimir possíveis conflitos familiares a partir da aquisição de um maior número de automóveis pela família. Os horários apresentados por Sofia demonstram um cotidiano bastante movimentado, incluindo diferentes locais de destino durante um único dia, tais como universidade, escritório de advocacia e o retorno para casa.

O local de moradia da família da Sofia apesar de ser em um condomínio fechado, está localizado no município de Álvarez Machado, à poucos quilômetros de Presidente Prudente. Mas como podemos observar nos relatos da entrevistada, ela e sua família realizam todas as atividades cotidianas em Presidente Prudente, não realizando praticamente nenhuma menção à cidade de Álvarez Machado. A ligação do local de moradia e os locais de trabalho e estudo é proporcionada pelo uso do transporte automotivo individual, sem o qual os deslocamentos estariam sujeitos ao transporte coletivo interurbano, ainda mais precário e custoso que o transporte coletivo municipal de Presidente Prudente.

*Atualmente eu faço estágio no escritório de advogados, eu curso direito estou no quinto termo na Toledo Prudente. [...] A minha rotina é bem agitada, eu diria muito agitado mesmo. Olha, eu saio de casa 07:30 da manhã e volto às 23:00 ou 23:30. [...], mas, enfim, meu estágio é das 08:00 às 18:00. Eu começo as minhas aulas na [Universidade] Toledo presencialmente às 19:00 e acaba por volta das 22:30 ou 22:45 às vezes,*



*então vai depender muito do dia. Eu demoro cerca de 20 minutos para chegar em casa, porque é uma distância um pouco considerável. Esse é a minha rotina de todos os dias, de segunda à sexta (Sofia, 19 anos, Estudante/Estagiária, Condomínio Isabel Mizobe, Álvares Machado).*

É importante destacar que a família da Sofia possui quatro membros e todos realizam atividades fora de casa, sejam elas para trabalho e/ou estudo. A maneira encontrada para permitir que todos possam usufruir do mesmo nível de mobilidade foi através da comprar de mais carros para os integrantes da casa, sendo assim, é como se quase todos tivessem seu próprio veículo. Dessa maneira, o trabalho, lazer, consumo ou estudo não são afetados pelos constrangimentos da distância e nem mesmo os itinerários precisam ser reduzidos. Os possíveis choques de horários entre os membros da família da Sofia são assim dirimidos pela utilização dos veículos individuais.

***E como vocês fazem para gerir os deslocamentos da família? Cada um tem um veículo próprio? Como funciona?***

*Nós temos três carros. Eu fico com um, porque é muito fora de mão alguém me buscar e me levar. É um gasto que não compensa. Então eu fico com um carro. A minha irmã fica com outro. E o meu pai e a minha mãe dividem um carro. Às vezes também pode acontecer de eu levar o meu pai e a minha mãe ir buscar. Porque o meu pai trabalha ali na Auto Oeste e é perto do escritório onde eu trabalho. Então, às vezes eu o deixo e a minha mãe busca, e a gente vai fazendo esse rodízio sexta* (Sofia, 19 anos, Estudante/Estagiária, Condomínio Isabel Mizobe, Álvares Machado).

A descrição dos deslocamentos feita pela entrevistada Alana confirma as afirmações que fizemos em relação ao cotidiano da família da Sofia, ou seja, o automóvel como ferramenta para diluir os conflitos e choques de horários da família. O local de moradia da Alana, por outro lado, está localizado em Presidente Prudente, próximo de grande parte dos espaços residenciais fechado da cidade. Ao final de sua fala Alana descreve uma situação reveladora do nível de auto isolamento dos condomínios fechados, demonstrado pelo tempo gasto entre a portaria do Damha I e a casa do namorado.

*Assim, tudo depende muito do estágio que eu estou [...] então, nesse momento, eu estou exclusivamente no HR [Hospital Regional]. Agora eu estou chegando no hospital umas 06:00 horas. Eu acordo às 05:00 horas e saio daqui da minha casa e pego a avenida e vou parar na [Avenida] Coronel Marcondes. Então, aí eu vou parar na Avenida da Saudade e consigo chegar no HR. Esse trajeto demora mais ou menos 10 minutos quando os sinais estão funcionando. Agora como o sinal só funciona depois*

*das 06:00 horas da manhã, eu consigo chegar muito mais rápido. Então assim, 7 minutos, 6 minutos, da minha casa eu estou no HR, muito rapidinho mesmo. Depois eu volto para almoçar, cerca de 11:30 ou 12:00 eu volto para casa e almoço. E 13:30 eu tenho que estar no HR de novo. Eu venho para almoçar em casa, porque a minha família faz a refeição com todo mundo junto e depois cada um vai para onde tem que ir e eu volto para o hospital. E aí a hora que dá cerca de umas 16:00 já acabou o serviço e eu volto para casa de novo. E geralmente não saio mais e se eu saio normalmente é final de semana ou eu vou para casa do meu namorado, que é no Dhama I. Então também é bem pertinho. Eu levo mais tempo da portaria do Dhama I até a casa dele, do que da minha casa até a portaria (Alana, 22 anos, Estudante, Quinta das Flores, Presidente Prudente).*

Analisando estas descrições podemos afirmar que a maneira pela qual estes colaboradores realizam os seus deslocamentos cotidianos só é possível através do uso de mais de um veículo automotivo em suas respectivas casas. Com percursos e horários incompatíveis, os entrevistados indicam que a solução familiar é adotar mais carros ou motos, garantindo que cada um possa se deslocar de maneira individual. A autonomia é central nesta discussão, porque nos indica o nível de capacidade de escolher os itinerários urbanos de cada família. O isolamento dos moradores do PMCMV se contrapõe ao auto isolamento dos residentes dos espaços residenciais fechados, se por um lado há uma imposição da condição de segregação ao primeiro grupo, por outro lado, a autosegregação é escolhida pelo segundo. Este quadro de ruptura nas relações e no diálogo podem nos indicar um contexto de fragmentação socioespacial.

#### **4. 2. Percursos urbanos**

Os resultados que apresentamos foram obtidos a partir da metodologia percursos urbanos acompanhados casa-trabalho-casa, com moradores espaços segregados e autosegregados do aglomerado urbano de Presidente Prudente. Inicialmente nossa pesquisa se dedicava exclusivamente aos moradores dos conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida (faixa 1) e espaços residenciais fechados; no entanto, decidimos incluir moradores de periferias em processo de aglomeração urbana com Presidente Prudente. Portanto, expomos neste trabalho o percurso realizado com um morador do bairro Parque dos Pinheiros e de condomínios de alta renda pertencentes ao município de Álvares Machado, que se apresenta, atualmente, em descontinuidade ao tecido urbano consolidado da respectiva cidade (Miyazaki, 2008).

Os percursos urbanos tiveram como objetivo registrar os trajetos dos colaboradores durante um dia de trabalho, ou seja, acompanhamos o caminho de ida e volta. A metodologia percursos urbanos não pressupõe a realização de entrevistas com os participantes; todavia, registramos os comentários ditos durante o trajeto realizado. Dessa forma, destacamos que nem todos os temas puderam ser abordados da mesma maneira com todos os participantes.

**Quadro 7** – Perfil dos colaboradores do percurso urbano acompanhado

Habitat	Nome*, sexo e idade	Profissão	Meio de deslocamento	Nível escolar	Local de residência
ES	Samuel/M/ 48	Pintor	Veículo próprio	Fundament al incompleto	Parque dos pinheiros/Álvar es Machado
ES	Estela/F/5 5	Diarista	Ônibus	Fundament al incompleto	João Domingos Netto
ES	Gabriela/F /47	Cuidadora	Veículo próprio	Superior incompleto	João Domingos Netto
EA	Tiago/M/6 3	Oficial de justiça	Veículo próprio	Superior completo	Porto Madero
EA	João/M/58	Professor universitári o	Veículo próprio	Superior completo	Damha I
EA	Amanda/F /45	Médica	Veículo próprio	Superior completo	Damha I

(\*) Nomes fictícios. (ES) Espaços segregados; (EA) Espaços autosssegados. Fonte: Levantamento de dados, 2022. Org.: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva.

Destaca-se também a diferença nos níveis de escolaridade dos colaboradores dos dois grupos, pois se por um lado podemos perceber que todos os moradores de espaços da autosssegregação possuem ensino superior completo, por outro, os colaboradores de áreas marcada pela segregação socioespacial não terminaram o ensino fundamental. Consideramos importante pontuar este aspecto do perfil dos colaboradores, pois este fator está diretamente relacionado a atividade laboral desempenhada por cada um deles e ao nível de renda alcançado.

#### 4. 2. Percursos urbanos em espaços segregados

A partir dos apontamentos registrados durante a realização dos percursos, constatamos as dificuldades de deslocamento dos moradores da periferia pobre do aglomerado urbano de Presidente Prudente. Ressaltamos que, no caso dos conjuntos do

PMCMV (faixa 1), a mudança para o bairro implicou em agravamento das dificuldades cotidianas, dado a escassa presença de comércio e serviços e as dificuldades para o deslocamento. Somam-se a esses elementos a precária condição das linhas de ônibus e a combinação de aumento dos custos e do tempo de deslocamento. Podemos constatar estas afirmações por meio dos excertos retirados dos percursos, com os das colaboradoras Gabriela e Estela.

*No começo eu sofri muito, eu ia de ônibus eu não sabia dirigir. E andar de ônibus, não é fácil. Hoje melhorou bastante! No começo era bem difícil, era muito precário, os ônibus quebravam no meio do caminho. Vixe, era um horror. No começo era difícil. Não tinha posto de saúde, não tinha mercado, era tudo longe, era difícil. Então assim, depois começou a abrir um mercadinho, inaugurou o posto de saúde, aos poucos foi indo (Gabriela, 47 anos, Cuidadora, João Domingos Netto, Presidente Prudente).*

*Tenho saudade do [bairro] Sumaré [antigo local de moradia da colaboradora], mas pelo menos aqui a casa é minha. Faltam só 3 anos para eu terminar de pagar. Durante a pandemia, eu atrasei [...] lá era tudo mais fácil, lá você gastava 20 minutos a pé até o centro, já no João Domingos não tem como ir a pé até o centro (Estela, 55 ano, Diarista, João Domingos Netto, Presidente Prudente).*

No entanto, mesmo com as novas dificuldades adquiridas após a mudança de residência, segundo a colaboradora elas são compensadas pela futura aquisição da casa própria e pela redução dos gastos mensais em aluguel. As parcelas pagas por Gabriela custam R\$ 63,00 e terminarão em 2026. Se comparamos com o valor pago para morar no Jardim Paulista em 2016 (\$650,00)<sup>9</sup> podemos colocar em perspectiva o quanto o custo em aluguel afetava o orçamento familiar.

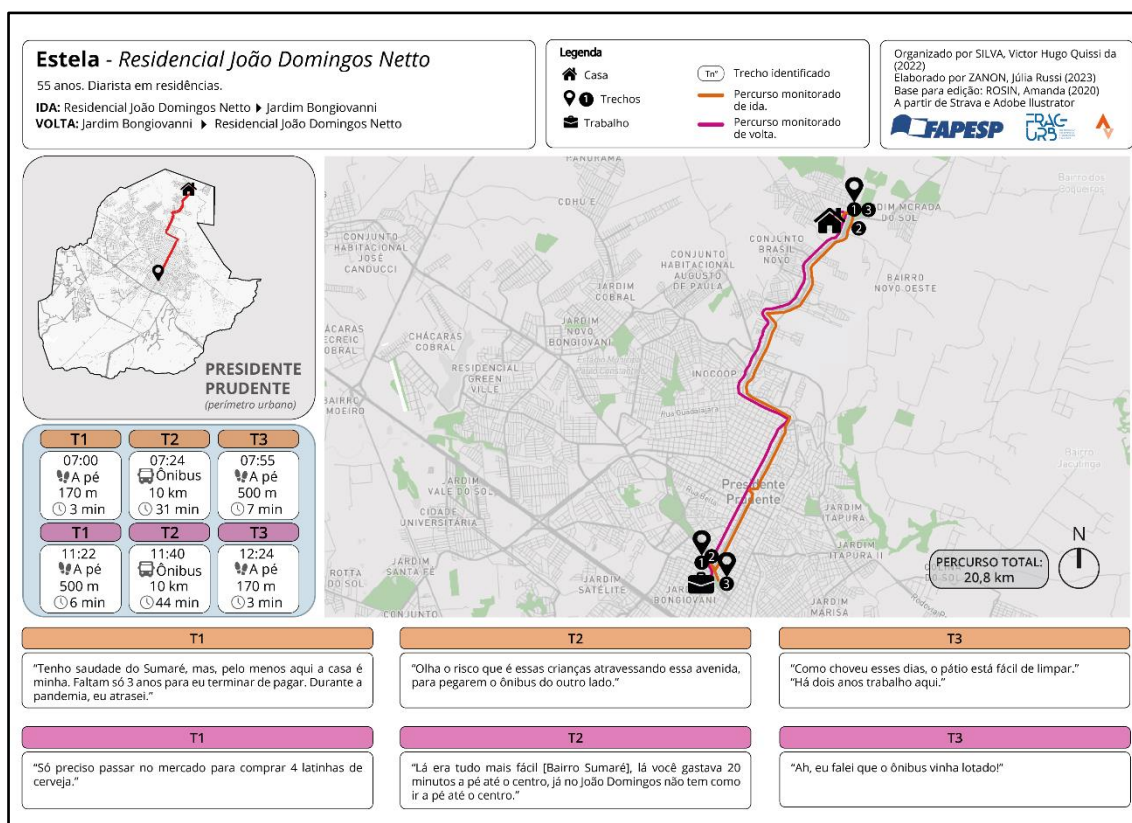
O percurso realizado com a colaboradora Estela, moradora do bairro João Domingos Netto (Programa Minha Casa Minha Vida) em Presidente Prudente, revelou aspectos da mobilidade urbana que não estavam no nosso horizonte de pesquisa inicialmente. A produção da espaço-temporalidade dos indivíduos na cidade passa por condicionantes socioespaciais, como por exemplo: a localização da moradia, a renda familiar e o meio de transporte utilizado. No entanto, nas falas da colaborado Estela fica evidente os desafios enfrentados por mulheres que são mães e trabalhadoras. A dificuldade para encontrar vagas em creches e escolas são fatores que impactam

---

<sup>9</sup> O valor corrigido pela inflação para dezembro de 2023 é de R\$ 1.184,11, muito próximo do salário-mínimo para o mesmo ano R\$ 1.302,00. Esse cálculo foi realizado no site oficial do Banco Central do Brasil.

diretamente nos deslocamentos dessas mulheres, limitando o acesso ao mercado de trabalho e as atividades de lazer e consumo. Na ausência e/ou na precariedade dos serviços públicos formam-se redes de solidariedade feminina na periferia da cidade, nas quais mulheres estabelecem ajuda mútua para lidar com estes desafios.

**Mapa 3 – Percurso Estela (João Domingos Netto)**



Organização dos dados: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva; Elaboração: Júlia Russi Zanon, 2023.

A mudança para o conjunto habitacional João Domingos Netto significou renunciar a uma situação espacial mais cômoda e que permitia maior acesso às áreas urbanas frequentadas pelas colaboradoras. Ao analisar o relato de Estela identificamos a menção ao deslocamento a pé quando ela morava no bairro Sumaré, anterior local de moradia. Dessa maneira, podemos afirmar que o acesso à casa-própria representou o distanciamento dos locais de trabalho, consumo e lazer. Esta situação também ocorre com Gabriela, perceptível nas menções às distâncias dos locais de consumo.

**Figura 22** – Caminho até o ponto de ônibus (João Domingos Netto)



Foto: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva, 2022.

Para contornar a dificuldade de acesso à cidade, Gabriela relatou que após a mudança para o João Domingos Netto escolheu comprar um carro, assim como outros moradores do bairro. A partir desses resultados fica evidente que a redução dos custos relacionados à moradia, como o aluguel, é substituída pela elevação dos custos de deslocamento, portanto, o financiamento habitacional subsidiado pelo Estado libera o orçamento familiar para financiar um veículo automotivo individual e para um gasto mais elevado em combustível.

A condição imposta aos residentes do PMCMV (faixa 1) em Presidente Prudente os impelem à solução individual e via mercado para resolver o problema da mobilidade, ou melhor dizendo, para contornar os desafios impostos pelas precárias condições de deslocamento.

**Figura 23** – João Domingos Netto: ônibus lotado

Fonte: Rodrigo Marinelli, 2022.

Na incapacidade da gestão pública (municipal principalmente) de viabilizar um transporte coletivo eficiente e nos deletérios efeitos da política habitacional baseada nos interesses privados de construtoras, observamos na fala dos colaboradores que o veículo automotivo individual aparece como a saída para a produção das suas espaço-temporalidades.

*A maioria optou por comprar o seu carrinho, mesmo que velho, para facilitar o deslocamento. Tanto que a avenida [Estrada Vicinal Raimundo Maiolini] passou a ser pista dupla (Gabriela, 47 anos, Cuidadora, João Domingos Netto, Presidente Prudente).*

O acesso à casa-própria foi bastante destacado pela colaboradora Gabriela como o fator principal para a continuidade da família no bairro João Domingos Netto, mesmo com as dificuldades enfrentadas em função do isolamento. Afirma-se, como destacou Lindón (2005, n.p.), a necessidade de destacar outros conteúdos para compreender o fenômeno do habitar, para além do econômico.

El fuerte *contenido emotivo* deriva de que la casa propia es un mecanismo por el cual los habitantes de esta periferia excluida acceden a la condición de “poseedores”. En este contexto, la posesión es algo emotivo porque es una constatación de que no están fuera de la sociedad y de la ciudad sino “integrados” a ella de una forma: la propiedad, aunque sea en los bordes de la ciudad. La expresión “tener algo propio”, frecuente entre los habitantes de esta periferia, tiene un

fuerte contenido emotivo y muestra que se reconoce el código que dicta la sociedad y se lo ha alcanzado en cierta forma. Por ello, es que la propiedad otorga existencia y visibilidad social al habitante de la periferia. El habitante de la periferia se torna más visible no solo en términos de reconocimiento social, sino incluso en términos de reconocimiento político.

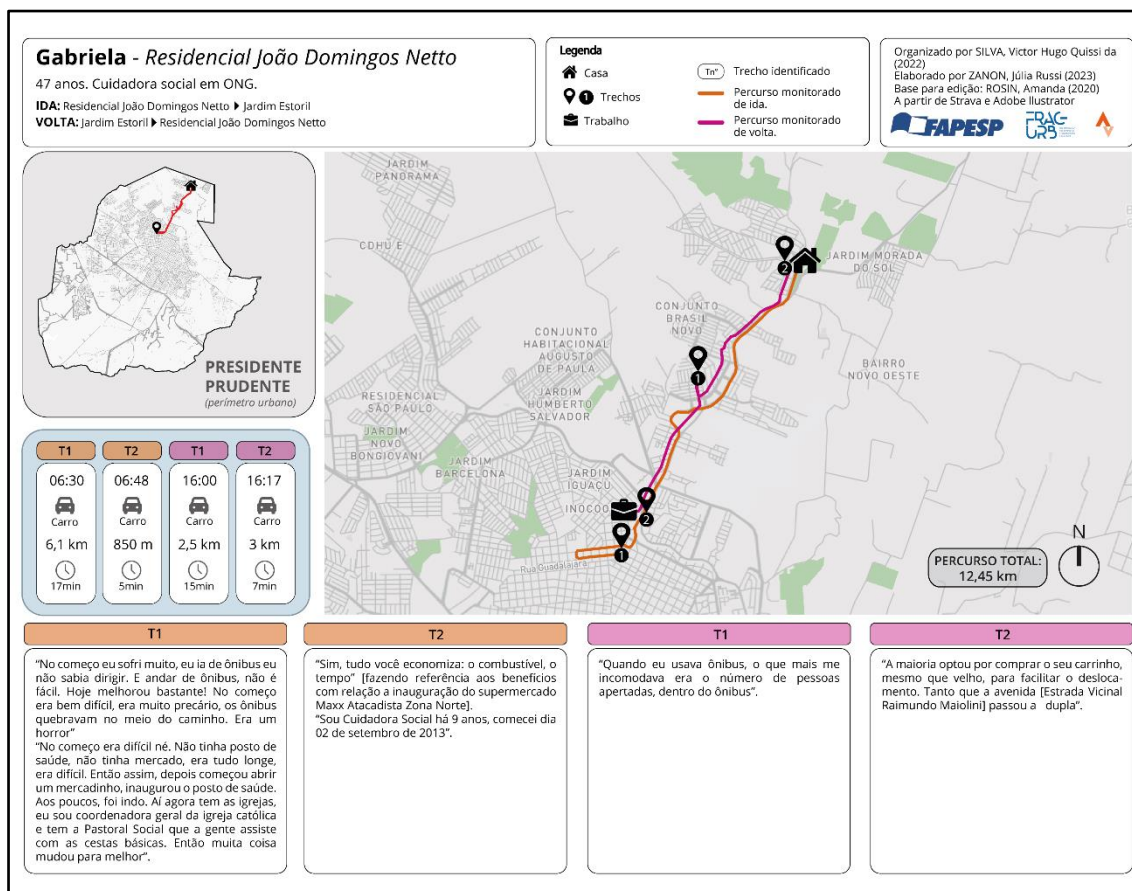
Ademais, a condição socioespacial enfrentada pela família é interpretada através da comparação com outros bairros da cidade de Presidente Prudente, mais distantes em relação ao centro da cidade do que o local de moradia deles. Concordamos com Corrêa (2011) ao afirmar a dimensão simbólica como importante para a compreensão dos processos socioespaciais, portanto, do próprio espaço geográfico. Tomando como ponto de partida a formulação clássica de Santos (1997) para a interpretação do espaço geográfico, ou seja, a proposição das categorias forma, função, estrutura e processo, sinteticamente expressar na ideia de processo-forma, são complementadas com a dimensão simbólica.

[...] para que o espaço, este reflexo meio e condição social, se torne plenamente inteligível, **é necessário introduzir os significados construídos e reconstruídos a seu respeito pelos diversos grupos sociais**. Os significados constituem o complemento às categorias acima apontadas [processo e forma], tornando-se uma tríade, processo, forma e significado [...]. Processos e formas estão impregnados de significados, podendo-se falar de formas simbólicas ou símbolos. O homem vive em uma floresta de símbolos por ele criada para dar sentido às diversas esferas da vida (Corrêa, 2011, p. 14, *grifos nossos*).

A construção simbólica pode ser abordada em nossa discussão quando trabalhamos com a produção de estigmas territoriais, fortemente associados ao processo de segregação socioespacial. Portanto, destacam-se as menções negativas feitas pelos colaboradores residentes no PMCMV (faixa 1) ao bairro Morado do Sol, localizado no distrito de Montalvão no município de Presidente Prudente, mais distante em relação ao centro da cidade e com forte estigma territorial relacionado à criminalidade. Dessa forma, ao reforçar certos preconceitos, minimiza-se a própria condição enfrentada cotidianamente. As contradições da política habitacional são parcialmente acomodadas por alguns colaboradores com a reafirmação desses estigmas, uma dimensão pouco explorada do significado da casa própria e da política habitacional, ou seja, do “conteúdo emotivo” descrito por Lindón (2005).



Mapa 4 – Percurso Gabriela (João Domingos Netto)



Organização dos dados: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva; Elaboração: Júlia Russi Zanon, 2023.

A adoção do veículo automotivo individual, além de contribuir para superar as distâncias, também está relacionada à gestão dos itinerários dos demais membros da família, como no exemplo do Samuel, morador do bairro Parque dos Pinheiros na cidade de Álvares Machado. Ele mora com a família, composta por esposa, filho e ele, cada qual com horários e trajetos diferentes. Por ser um trabalhador autônomo, os percursos casa-trabalho-casa sempre estão mudando.

Dada esta condição, ele relatou ser indispensável o uso de veículo automotivo particular pois, sem ele, seria praticamente impossível conseguir o nível de flexibilidade necessário para atingir os diferentes pontos da cidade de Presidente Prudente. Apesar de residir em Álvares Machado, todas as atividades da família são realizadas em Presidente Prudente, evidenciando novas escalas do processo de urbanização em cidades médias. Esta afirmação se justifica, por exemplo, nos deslocamentos para o local de trabalho. As

três obras que estão sendo feitas por Paulo estão em Presidente Prudente. Neste contexto o carro é o meio de transporte que possibilita esta dinâmica.

***Cada vez o senhor trabalha em um lugar diferente?***

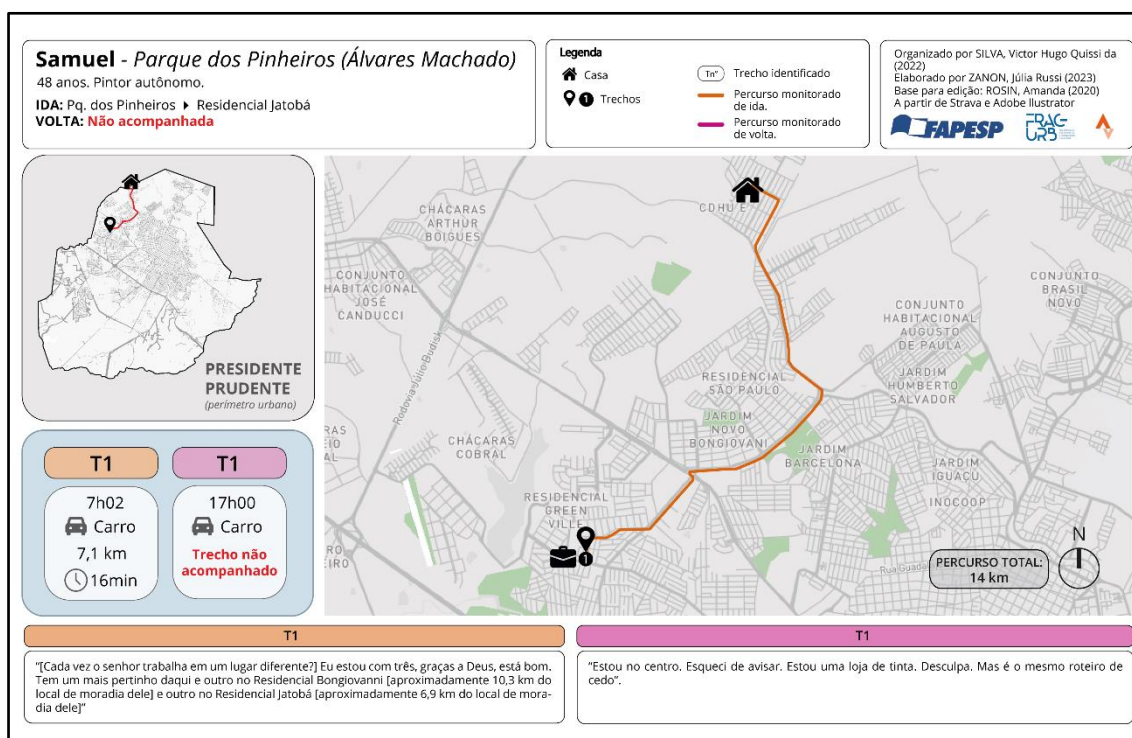
*Eu estou com três, graças a Deus, está bom. Tem um mais pertinho daqui e outro no Residencial Bongiovani [aproximadamente 10,3 km do local de moradia dele] e outro no Residencial Jatobá [aproximadamente 6,9 km do local de moradia dele].*

***O senhor comentou que a sua esposa vai de ônibus.***

*Vai de ônibus. Ela trabalha lá no lar Santa Filomena [aproximadamente 10,2 km da casa dele] é meio longe. Para ir todo dia levar e buscar gasta muito. Mas a maioria dos dias eu busco. Ou levo também, se estiver chovendo (Samuel, 48 anos, Pintor, Parque dos Pinheiros, Álvarez Machado).*

No percurso feito com Samuel (Figura 3) não contou com o caminho de volta para casa, ou seja, não foi concluído. Porém, ele nos deu indicações de como realiza seus deslocamentos cotidianamente e, por isso, julgamos que os resultados obtidos foram suficientes para incluí-lo na análise.

**Mapa 5 – Percurso Samuel (Parque dos Pinheiros)**



Organização dos dados: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva; Elaboração: Júlia Russi Zanon, 2023.

Destacamos a complexidade dos deslocamentos diários, pois ele não possui uma rotina fixa, nem mesmo em relação aos horários. No entanto sua esposa, apesar de ter

um local fixo de trabalho, enfrenta um desafio ainda maior. No seu trajeto até o trabalho, ela precisa pegar ao menos dois ônibus, um até o centro de Presidente Prudente e outro até o bairro mais próximo do trabalho. O Parque dos Pinheiros, pela especificidade de estar localizado em Álvares Machado, impõe aos moradores limitações em relação a mobilidade por meio do transporte coletivo. Os ônibus disponíveis são intermunicipais e se direcionam apenas ao centro de Presidente Prudente, obrigando os usuários deste transporte a recorrer a outro ônibus para chegar até o seu destino final.

#### *4. 2. 2. Percursos urbanos em espaços autosegregados*

A dinâmica do percurso acompanhado foi bastante diferente para o grupo de moradores dos espaços residenciais fechados, quando comparado com os espaços segregados. Em primeiro lugar tivemos de lidar com os seguranças desses espaços, porque nossa simples presença em frente à portaria do condomínio despertou a atenção dos seguranças, dificultando por exemplo a realização das fotos. A segunda diferença marcante está no ponto de início do percurso, porque devido aos muros e sistema segurança, não começamos o trajeto a partir da casa dos colaboradores, mas a partir da portaria do condomínio. Em situações como a do participante João, este caminho da casa à portaria representa mais de 1 km de distância.

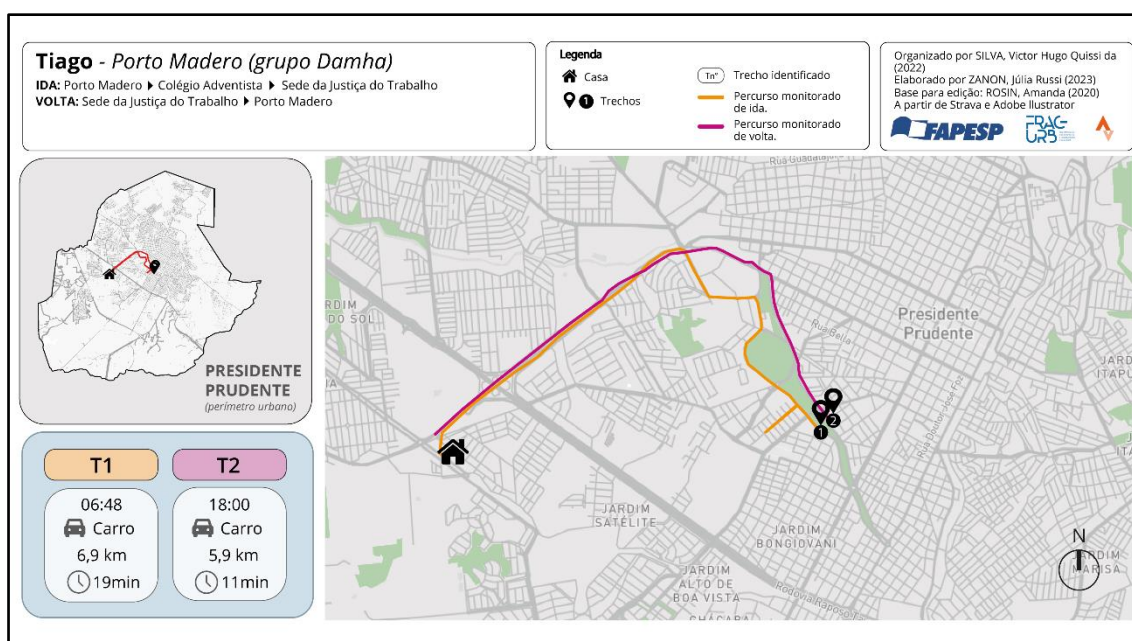
O último ponto de grande diferença na realização desta metodologia está na própria aquisição de informações relevantes para a pesquisa. Os colaboradores dos espaços autosegregados não foram tão receptivos em relação àqueles dos espaços segregados, o que dificultou até mesmo o próprio percurso em si, devido à dificuldade de encontrar pessoas com este perfil socioeconômico e espacial dispostas à colaborar com nossa pesquisa. Além dos fatores subjetivos, esta situação se justifica pelo alto nível de confiança que precisa ser conquistado para que o pesquisador possa entrar no veículo de desconhecidos e realizar todo o trajeto de ida e volta para casa.

Apesar das dificuldades encontradas, acreditamos que este procedimento metodológico contribuiu para alcançar certos objetivos da pesquisa, principalmente relacionados à análise do cotidiano e dos deslocamentos para trabalho. O uso do carro pelos participantes deste grupo, aliado à desconfiança, não nos permitiu fazer o número de perguntas que gostaríamos, mas defendemos a ideia de que algumas ausências e

silêncios também podem ser reveladores, apesar de não satisfazer nosso desejo de estabelecer um diálogo e conseguir mais informações.

Esta situação está mais bem acabada no percurso realizado com o Tiago, morador do Porto Madero. Durante o trajeto ele utilizou o tempo de deslocamento para ouvir música e conversar com os filhos, o que acabou por dificultar a obtenção de informações. Ele trabalha como oficial de justiça e devido à natureza do seu trabalho parte das atividades são realizadas na Justiça do Trabalho (em frente ao Parque do Povo) e outras nas mais diferentes partes da cidade de Presidente Prudente e região. Portanto, ele não tem horário fixo de entrada e saída do trabalho, tornando os deslocamentos mais dispersos e imprevisíveis. Neste percurso acompanhado fizemos um trajeto desde a casa do colaborador, passando pela escola dos filhos, sede da Justiça do Trabalho e de volta para casa.

**Mapa 6 – Percurso Tiago (Porto Madero)**



Organização dos dados: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva; Elaboração: Júlia Russi Zanon, 2023.

**Figura 24** – Portaria do Porto Madero

Foto: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva, 2022.

Realizamos outros dois percursos com moradores de espaços autosegregados e ambos com moradores do Damha I, sendo que um deles com uma mulher e outro com um homem. Amanda trabalha como médica psiquiatra na rede pública e privada de saúde, contabilizando três locais de trabalho diferentes, sendo eles: Hospital Psiquiátrico Bezerra de Menezes, Hospital Regional e Clínica Particular. Durante o percurso nos relatou que cada dia da semana é diferente, porque os plantões e atendimentos podem variar muito e, por isso, não possui uma rotina fixa em termos de horários e locais de trabalho. Ao longo do trajeto de aproximadamente 10 minutos, a colaborado aproveitou o tempo para ouvir música e enviar mensagens de áudios para pessoas do trabalho.

**Figura 25** – Portaria do Damha I

Foto: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva, 2022.

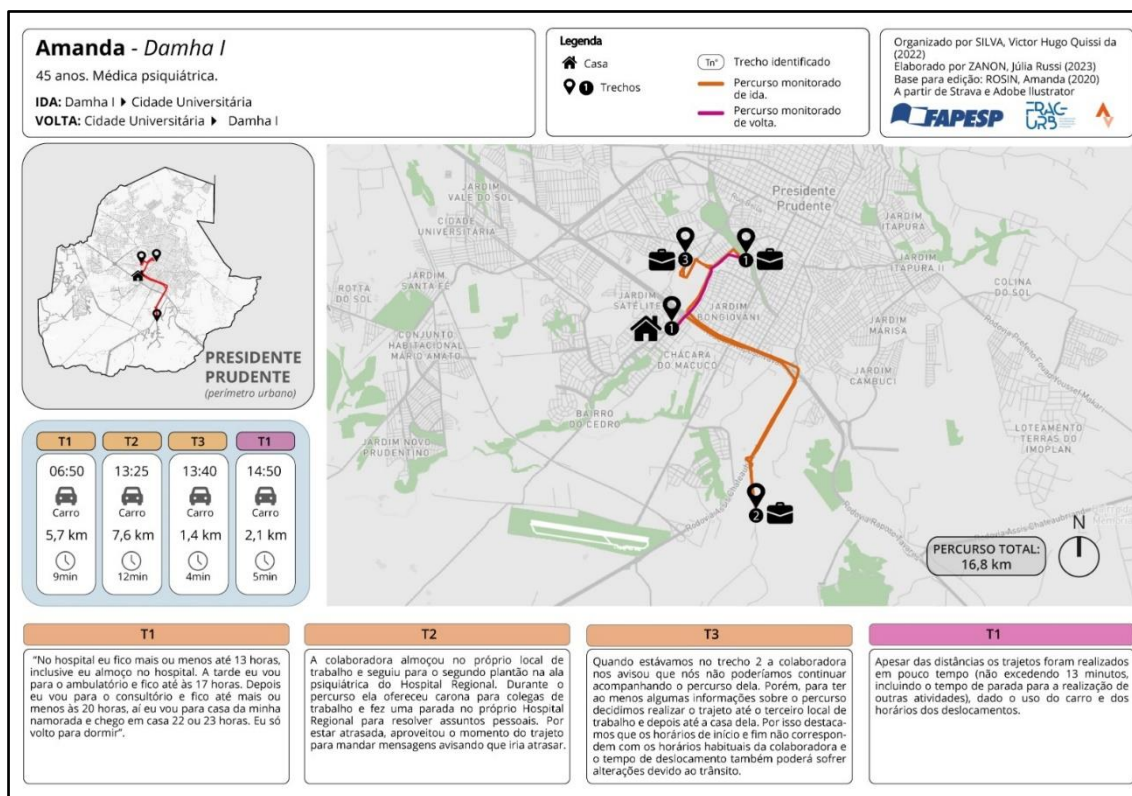
O primeiro ponto de parada foi o Hospital Psiquiátrico Espírita Bezerra de Menezes, localizado na área rural do município de Presidente Prudente. O local está bastante afastado do centro da cidade e ainda permanece com um pequeno trecho de estrada de terra. A colaboradora almoça no próprio local de trabalho e seguiu para o segundo plantão na ala psiquiátrica do Hospital Regional. Por estar atrasada, aproveitou o tempo de deslocamento para mandar mensagens avisando que iria atrasar.

*No hospital eu fico mais ou menos até 13 horas, inclusive eu almoço no hospital. A tarde eu vou para o ambulatório e fico até às 17 horas. Depois eu vou para o consultório e fico até mais ou menos às 20 horas, aí eu vou para casa da minha namorada e chego em casa 22 ou 23 horas. Eu só volto para dormir (Amanda, 45 anos, Médica, Damha I, Presidente Prudente).*

Quando estávamos no trecho 2 a colaboradora nos avisou que nós não poderíamos continuar acompanhando o percurso dela. Porém, para ter ao menos algumas informações sobre o percurso decidimos realizar o trajeto até o terceiro local de trabalho e depois até a casa dela. Por isso destacamos que os horários de início e fim não correspondem com os horários habituais da colaboradora e o tempo de

deslocamento também poderá sofrer alterações devido ao trânsito. O resultado deste percurso encontrasse representado no Mapa 5 deste trabalho.

**Mapa 7 – Percurso Amanda (Damha I)**



Organização dos dados: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva; Elaboração: Júlia Russi Zanon, 2023.

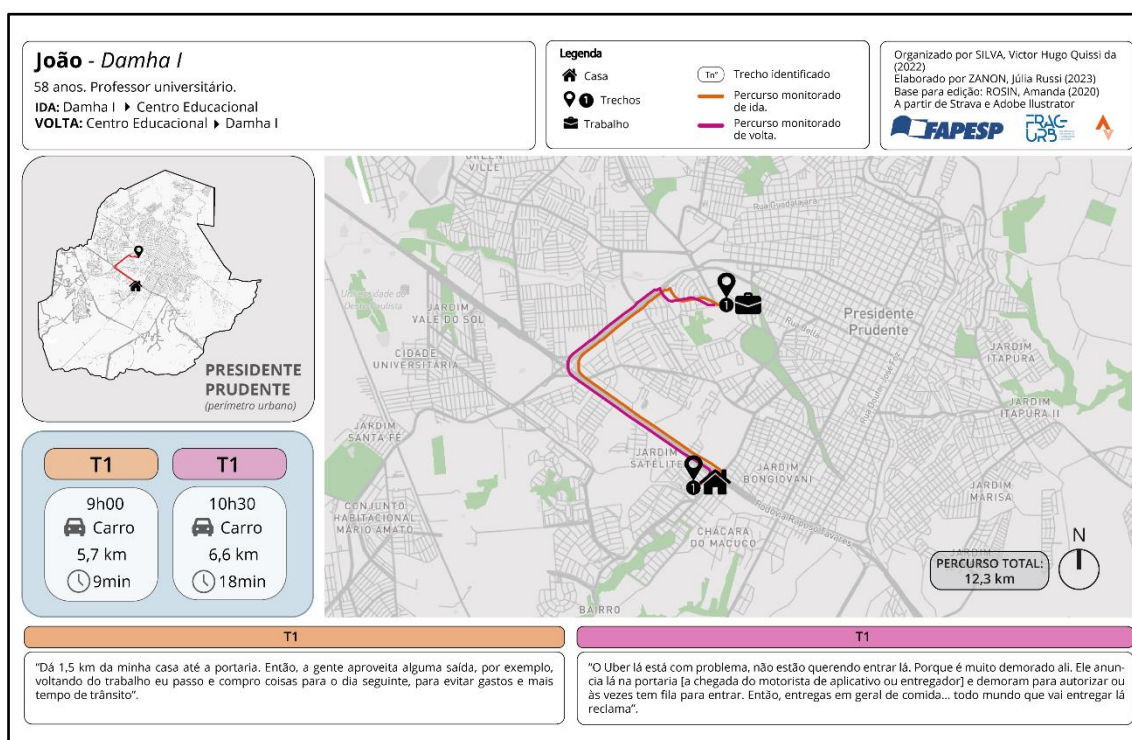
O colaborador João mora no Damha I há mais de 22 anos, desde que o condomínio foi entregue. A atividade docente na universidade permite que uma parte do trabalho seja realizado em casa, porém, a maior parte continua sendo feita presencialmente. No caminho de ida ele preferiu ouvir música enquanto dirigia. Uma das principais reclamações em relação ao trajeto se referia ao trânsito, principalmente na área próxima à portaria do condomínio no cruzamento das Av. Vereador Aurelino Coutinho e Av. Joaquim Constantino. Estes congestionamentos acontecem sobretudo nos horários de entrar e saída das crianças na escola, quando os filhos dos moradores dos diversos condomínios daquela área da cidade são levados de carro para suas respectivas escolas.

*Dá 1,5 km da minha casa até a portaria. Então, a gente aproveita alguma saída, por exemplo, voltando do trabalho eu passo e compro coisas para o*

*dia seguinte, para evitar gastos e mais tempo de trânsito (João, 58 anos, Professor de Universidade, Damha I, Presidente Prudente).*

Com este relato fica evidenciado a necessidade e dependência em relação ao carro, até mesmo para as atividades mais básicas do cotidiano, como ir à padaria. Também foi destacado pelo colaborador o planejamento em relação aos deslocamentos, isto se dá pelos seguintes aspectos: distância, tempo de deslocamento, gastos com combustível, número membros da família (cada qual com seus compromissos e trajetos diários próprios). Esta situação leva à dependência não só de um carro, mas de vários veículos automotivos individuais.

### Mapa 8 – Percurso João (Damha I)



Organização dos dados: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva; Elaboração: Júlia Russi Zanon, 2023.

A extensão do condomínio e a presença de muros impõe uma grande dificuldade de deslocamento para as trabalhadoras doméstica, como relatado no trecho acima. Outro aspecto destacado foi a difícil convivência com os vizinhos, agravada por conta do momento político em que vivemos. Por adotar um pensamento político de esquerda, o colaborador relatou as inúmeras brigas e discussões com os vizinhos, que culminaram em ameaças à sua família recebidas por e-mail.



*Eu já andei olhando algumas casas ali no Bosque e Jardim Aviação [...] já deve muito caso aqui de colega que viajou de férias e casa foi completamente esvaziada, de chegar caminhão na casa, aqui no Jardim das Rosas. Então, por essa questão de segurança eu ainda estou mantendo lá. Têm esses inconvenientes de vizinhança... e é ruim ter um lugar fechado na cidade, não deveria ter, mas nesse caso oferece alguma vantagem (João, 58 anos, Professor de Universidade, Damha I, Presidente Prudente).*

No caminho de volta fizemos uma parada em uma loja de materiais de construção, uma demonstração do que falamos no percurso de ida, ou seja, um certo planejamento do colaborador para aproveitar os momentos de saída do condomínio para realizar mais de uma tarefa, poupando a necessidade de realizar mais deslocamentos no futuro.

#### **4. 3. Apropriação dos espaços de lazer e consumo**

Partimos da contribuição de Dal Pozzo (2015) para identificar dois padrões de fragmentação socioespacial, sendo eles: fragmentação por área e fragmentação reticular. Esta descrição está inspirada em Haesbaert (2010), a partir dos conceitos de território-rede e território-zona. Presidente Prudente teria na visão do autor apenas o padrão da fragmentação reticular, com o qual trabalharemos neste texto. Alguns elementos que contribuem para a formação deste processo, como por exemplo a hipermobilidade dos cidadãos residentes em áreas de autossegregação. A ampla utilização do veículo automotivo individual, não apenas pelo indivíduo, mas também pelos demais membros da família, está na base do fácil acesso as mais diversas áreas do espaço urbano. De outra forma, as áreas marcadas pela segregação socioespacial se caracterizam pela difícil circulação dos seus habitantes, ou seja, pelas barreiras (independentemente de sua natureza) que condicionam as práticas espaciais e que são reveladoras dos mecanismos de controle social contemporâneo, induzindo a reprodução de determinadas práticas.

Estas características foram observadas nas entrevistas e nos percursos urbanos com cidadãos residentes no PMCMV (faixa 1) e nos espaços residenciais fechados. No primeiro grupo a mobilidade dos participantes da pesquisa foi sensivelmente reduzida após a mudança para o novo local de moradia, condicionada pela distância, pelos custos e pelo tempo do deslocamento e a difícil conexão com as demais áreas da cidade. De outro modo, o acesso a mais de um veículo automotivo individual e a renda elevada dos moradores dos espaços residenciais fechados, mesmo que localizados nas periferias da

cidade de Presidente Prudente, permitem uma boa integração com a cidade ou, expressando em outros termos, permite que estes cidadãos construam a sua espaço-temporalidade com maior autonomia.

Algumas ideias podem contribuir para o debate dos novos conteúdos da urbanização contemporânea, como os conceitos de *habitus* social e de *habitus* territorial, que podem ser chave para a compreensão do processo de distinção entre os diferentes grupos da cidade. Os *habitus* determinam valores e estabelecem fronteiras, revelam práticas espaciais que estimulam e aprofundam a seletividade dos usos do espaço urbano, principalmente quando observamos aqueles que habitam espaços segregados e autosssegados.

Dessa forma, os territórios comparecem tanto como produtos dos agentes econômicos que, pela lógica do consumo segmentado das formas urbanas implantadas, controlam o acesso e o comportamento dos sujeitos, quanto se expressam a partir dos *habitus* territoriais e práticas espaciais dos cidadãos perpassados por mecanismos de controle socioespacial. A análise e o confronto entre os distintos territórios que compõem o espaço urbano revelam, portanto, as características da fragmentação socioespacial (Dal Pozzo, 2015, p. 37-38).

As diferentes expressões da centralidade urbano, condicionadas, entre outros fatores, pelas práticas espaciais dos cidadãos, também podem revelar uma estruturação urbana na qual o consumo e o lazer demonstram relações de coocorrência entre áreas centrais (Whitaker, 2020). Esta condição é característica de espaço fortemente marcados por clivagens, nos quais há pouca justaposição dos fixos e fluxos. Constituem-se, portanto, áreas centrais com forte homogeneidade interna do ponto de vista social e econômico, relacionadas com o processo de fragmentação socioespacial.

A partir desta perspectiva, analisamos a projeção no espaço urbano da substituição do consumo no centro principal, em favor de outras áreas. Contribui também para a formação deste contexto novas lógicas econômicas e práticas espaciais, tendentes ao agravamento da segmentação socioespacial do consumo no espaço urbano. A clivagem é estimulada e impõem barreiras ao convívio entre grupos de diferentes características socioeconômicas.

O conceito de *habitus* territorial nos interessa porque descreve o sistema de preferência dos cidadãos, principalmente quando analisamos o uso e consumo do

espaço urbano, que caminham no sentido da distinção e do agrupamento segundo as condições socioeconômicas. O *habitus* territorial está relacionado às regularidades e repetições de práticas espaciais específicas. Por outro lado, alterações nas práticas espaciais podem revelar a formação de novos *habitus* territoriais. Segundo Dal Pozzo (2015, p. 80, *grifos nossos*), “Guardados os elementos de imponderabilidades e da não rigidez do processo, **o *habitus* territorial constitui-se como produto e condicionador das práticas espaciais**”. A união de *habitus* territoriais e práticas espaciais, quando convergem para a formação de territórios urbanos justapostos e descontínuos, característicos da coocorrência de áreas centrais, delinea o processo de fragmentação socioespacial.

Desse ponto de vista, a aglutinação de escolhas/preferências mais ou menos semelhantes pode ser sintetizada como um determinado *habitus* territorial pertencente a um grupo de cidadãos. Orientando-se por este *habitus* territorial, a efetiva realização de práticas espaciais por parte deste grupo, contribui para expressar um determinado território que se distingue e se confronta com os demais territórios que se distribuem pelo espaço urbano (Dal Pozzo, 2015 p. 67).

Diante da relação entre as práticas espaciais relacionadas ao consumo do espaço urbano e a fragmentação socioespacial, um importante aspecto que deve ser analisado nas cidades são as expressões da centralidade urbana. A formação de uma estrutura urbana policêntrica está diretamente relacionada a novas práticas espaciais e estratégias locais, levando a uma verdadeira reestruturação do espaço urbano. Os *habitus* territoriais conformam ao longo do tempo novas centralidades, esboçando um processo de fragmentação socioespacial a partir das práticas espaciais do consumo segmentado.

Em conformidade com Ferreira (2018), buscamos compreender o papel desempenhado pelo centro preexistente em cidades médias, como Presidente Prudente. A partir dos resultados alcançados e amparando-se na perspectiva de Milton Santos (rugosidades), a autora ressalta o papel das permanências e das transformações nas áreas centrais, principalmente no centro principal. Em relação as expressões utilizadas, faremos referência ao centro principal como centro preexistente, pois ao adjetivar o centro como principal descrevemos relações de hierarquia entre áreas centrais da cidade que podem não ser verdadeiras.

O centro preexistente nem sempre será o principal, em termos de hierarquia, pois podem existir outras relações, analisadas em Whitacker (2020; 2022). Dessa forma, há no centro preexistente vestígios de divisões territoriais do trabalho pretéritas, coexistindo com novas funções, formando assim um complexo conjunto assíncrono, mas que possui também sua sincronicidade. Ferreira (2018) defende que o centro preexiste pode manter a característica de centro principal, mesmo em estruturas policêntricas. Nesta relação entre o velho e o novo há sucessão e coexistência.

Na sucessão e coexistência do acontecer social, das divisões territoriais do trabalho e dos processos espaciais, o centro preexistente abarca, como área central primeiramente surgida e redefinida de modo contínuo no decorrer da produção da cidade, distintas temporalidades, a partir de acumulações do que podemos entender, em relação às novas áreas centrais, como “velho”, “tradicional”, como lojas de sapateiros, e do “novo”, a exemplo de franquias, em complexas combinações, que podemos observar não somente nas formas e arranjos, mas igualmente em formas arquitetônicas, usos e atividades desenvolvidas (Ferreira, 2018, p. 63).

Podemos afirmar a partir dessas considerações que a ideia de que o centro preexistente está em crise ou em decadência não é exatamente verdadeira, ainda que não possamos excluir essa possibilidade. Portanto, não podemos tomar esta afirmação como uma verdade apriorística, pois devemos confrontá-la com a realidade empírica de cada cidade. Alguns elementos são elencados pela autora para defender este posicionamento, dentre os quais podemos citar: a expansão territorial do centro preexistente, indicando a saturação de atividades e da arquitetura presentes na área e a presença de moradores, ainda que o centro principal não mantenha o prestígio que já apresentou no passado.

O centro preexistente abriga uma complexidade que demandaria um estudo verticalizado sobre o tema, o que foge dos objetivos desta pesquisa. Além do centro principal outras áreas da cidade abrigam a constituição da centralidade urbana em suas múltiplas escalas, podendo desenvolver um contexto de policentralidade. No âmago desta discussão está a redefinição das relações entre áreas centrais, com destaque para a perda relativa de importância do centro preexistente, ainda que este guarde atributos do passado que garantem uma posição de destaque na estrutura urbana. Além desta característica também podemos apresentar elementos gerais do conceito de policentralidade.

O primeiro elemento que consideramos universal do policentrismo corresponde ao incremento de **relações de complementaridade** entre centros, entendidas, de modo geral, como aquelas em que não se verifica superioridade de centro em referência a outro. Tais relações se combinam a relações de concorrência já estabelecidas pelo centro ou cidade principal (Ferreira, 2018, p. 144).

A complementariedade, elencadas como elemento da policentralidade, consiste em relações não hierárquicas entre áreas centrais. De acordo com Ferreira (2018, p. 145) estas relações combinam no espaço geográfico características novas e antigas.

A nosso ver, portanto, o policentrismo consiste em amálgama entre importantes transformações e elementos de estruturas pretéritas, com redefinição de hierarquias já constituídas, com emergência de áreas centrais de posição não subordinada ao centro, e permanência de relações de concorrência, constituindo, em alguns casos, nas predominantes.

Além da combinação de tempos no espaço geográfico, também podemos analisar o policentrismo a partir da construção das escalas geográficas e da manifestação do processo de urbanização. Por isto, a depender do contexto espacial em estudo devemos colocar em perspectiva as escalas das redes urbanas, das áreas metropolitanas e do espaço intraurbana. Em cada escala poderemos identificar especificidades do processo de policentralidade urbana, demonstrando situações socioespaciais distintas e tendentes ao agravamento da seletividade na apropriação do espaço urbano.

Nas escalas das redes urbanas e das áreas metropolitanas há o incremento de papéis de centros de menor importância, ou seja, tendência a relações não hierárquicas. Nos espaços intraurbanos, sobretudo em cidades médias, destacam-se a presença de novas áreas centrais, principalmente os shopping centers e hipermercados, tornando o processo de segmentação socioespacial mais complexo. No contexto analisado nesta pesquisa fica evidente que na cidade de Presidente Prudente a escala intraurbana já não é suficiente para compreender as diferentes expressões da centralidade urbana. O alcance espacial das áreas centrais da cidade não se restringe aos limites do município e atraem o fluxo de pessoas e mercadorias de cidades próximas. Os exemplos de colaboradores que residem em Álvares Machado indicam o processo de conurbação entre essas duas cidades, com predomínio de Presidente Prudente.

Podemos afirmar que nas cidades médias policêntricas, como é o caso de Presidente Prudente, existe uma coexistência entre relações hierárquicas e não

hierárquicas, isto é, concorrência e complementaridade entre áreas centrais. As novas áreas centrais possuem um caráter potencial de estabelecer relações de concorrência ou complementaridade, portanto, não é um dado *a priori* ou inerente daquelas formas espaciais. Do ponto de vista da hierarquia urbana, podemos estabelecer uma correlação entre o maior papel regional desempenhado pela cidade e a maior preferência dos grandes grupos comerciais e de serviços de se instalarem nela. São estes grandes grupos, sobretudo hipermercados e shopping centers, que promovem a redefinição da centralidade intraurbana. A associação entre novas lógicas locacionais e novas expressões da seletividade socioespacial convergem para fragmentação socioespacial, principalmente em função dos shopping centers, porque ocorre maior complexidade do processo de segmentação.

Ferreira (2018, p. 160) observou as transformações dos centros preexistentes em cidades médias, destacando mudanças nos seguintes âmbitos: nas funções desempenhadas, na complexidade do capital e no conteúdo social. Ao mesmo tempo, o centro preexistente permanece como área de grande capacidade de centralização de atividades comerciais e de serviços, assim como, atração de amplos setores e segmentos socioeconômicos. Em relação as tendências recentes de redefinição da centralidade urbana destacamos as seguintes: I – As relações de concorrência e complementaridade entre as novas áreas centrais e o centro preexistente possuem um caráter potencial, ou seja, atuarão ou não de acordo com cada realidade empírica; II – Correlação entre maior número de estabelecimentos comerciais e de serviços de grande porte e maior papel regional desempenhado pela cidade; III – Destaque para a instalação de hipermercados e shopping centers, como promotores da redefinição da centralidade intraurbana em cidades médias; e IV – Relação entre o policentrismo e a fragmentação socioespacial, dado a tendência à segmentação dos espaços de consumo “notadamente no que diz respeito a shopping centers, atrativos a empresas e cidadãos em suas lógicas e práticas espaciais de consumo, quando almejam, respectivamente, públicos específicos e distinção”.

A partir desse debate expressamos a importância das práticas espaciais para a compreensão dos processos contemporâneos nas cidades médias. Segundo as observações de Souza (2013), é importante destacar que não existem práticas sociais que ocorram sem o espaço, sendo assim, é possível afirmar que não há práticas espaciais

e práticas sociais em separado. Entretanto, apesar desta ressalta, o elemento espacial de algumas práticas sociais nem sempre salta aos olhos, estando submetido à algumas mediações.

A partir disso é que entendemos as práticas de consumo como fortemente articuladas à dimensão espacial, por envolverem escolhas cotidianas por áreas centrais e um consumo do espaço e se mostrarem subsumidas a processos espaciais, tais como segregação e fragmentação socioespaciais, em amálgama entre processos e práticas e práticas sociais e práticas espaciais (Ferreira, 2018, p. 276).

A partir da análise de entrevistas constatamos que a seletividade da frequência e usos no centro principal e do shopping centers passa por fatores como faixa etária, renda familiar e a capacidade de realizar os deslocamento de casa até o local de consumo. Ademais destas mediações, também se destaca nas falas dos entrevistados a diferença entre frequentar o shopping enquanto um espaço de consumo e/ou de lazer. Apesar da existência de mais de um shopping em Presidente Prudente, Prudenshopping (Figura 26) e Parque Shopping Prudente, não identificamos menções ao segundo. De modo geral, os moradores de espaços autossegregados quando frequentam o Prudenshopping o fazem não apenas para lazer, mas também para o consumo em determinadas lojas.

**Figura 26** – Prudenshopping: centro de compras e lazer em Presidente Prudente



Fonte: Weverson Nascimento, 2020.

Para os moradores de espaços segregados o shopping aparece quase exclusivamente como espaço de lazer, restringindo o consumo a praça de alimentação e ao cinema. No entanto, apesar destes nuances que encontramos nos relatos das entrevistas ficou evidente a difusão e aumento da utilização da internet para o consumo. Em alguns casos o meio digital já substituiu a frequência dos espaços de consumo e/ou lazer. Há uma tendência de desprestígio do centro principal e, por outro lado, aumento do prestígio do shopping center como espaço de compras e lazer.

As atividades bancárias do centro principal de Presidente Prudente foram elencadas pelos entrevistados quando mencionavam a frequência desta área da cidade, alguns colaboradores da pesquisa apresentam essa característica do centro como uma dos principais motivos de se deslocar para o centro. A presença de agências bancárias divide atenção com as inúmeras lojas de vestuário, artigos de papelaria e eletrodomésticos. Em sua maioria as lojas do centro da cidade apresentam um caráter mais popular, buscando uma margem de lucro pelo volume de vendas e não necessariamente com itens de alto preço.

Os colaboradores Bernardo e Ricardo, moradores do PMCMV, relatam pouco interesse pelo centro da cidade. A presença de lojas de calçados, papelaria e serviços especializados são considerados como atrativos para o deslocamento em direção a essa área. Em relação aos deslocamentos de Bernardo nos chama atenção o uso de aplicativos de celular para resolver questões bancárias, algo que se disseminou significativamente nos últimos anos e que vem mostrando influência direta nas formas de experienciar a cidade.

***E o senhor costuma ir ao centro da cidade?***

*Só de vez em quando, quando é uma coisa necessária, mais para resolver problema questão de pagar conta, que agora está facilitando mais a questão dos aplicativos, que é pagar por pix. Ou você quer ir lá comprar alguma coisa, comprar um vestuário, um calçado. Esse é mais o motivo de ir lá no centro. Se fosse assim eu nem iria [risos]. Eu estou evitando gastar [risos] (Bernardo, 52 anos, Monitor de escola, Jardim Panorâmico, Presidente Prudente).*

***Vai ao centro da cidade?***

*Costumo, costumo. Principalmente porque a minha agência do banco central é lá no centro, as vezes que eu preciso... como eu gosto de desenhar, então, às vezes eu vou muito na Kalunga [...] eu costumo às vezes comprar algum produto para a barba, ali no salão de cabeleireiro ou alguma coisa*



*desse tipo. Eu costumo de ir sim, não é sempre, mas umas 2 ou 3 vezes por mês eu acabo passando por lá (Ricardo, 29 anos, Estudante, João Domingos Netto, Presidente Prudente).*

A experiência relatada por Emanuela se difere da maiorias dos entrevistados nesta pesquisa por apresentar um grande prestígio em relação ao centro da cidade e ao calçadão. O centro é retratado como um lugar lindo e que remete a boas lembranças, muito diferente do excerto retirado da entrevista com Bernardo, que evita ao máximo ir a essa área da cidade. O papel da catedral de Presidente Prudente, localizada em frente ao calçadão, também nos chamou atenção por representar uma motivação religiosa para frequentar o centro da cidade.

O principal fator que leva a Emanuela ao centro continua sendo os serviços bancários que estão concentrados nesta área, seja para o pagamento de contas ou a compra de bilhetes de loteria. O domínio da tecnologia demonstra-se indispensável nos dias atuais para compreender os deslocamentos cotidianos, porque, apesar de ter acesso a internet e smartphone, ela não domina o uso desses aparelhos. Sendo assim, diferentemente de outros entrevistados que substituíram o deslocamento pelos serviços bancários online, ela continua frequentando o centro da cidade para ter o atendimento necessário no banco e lotérica. Como hipótese, acreditamos que a questão geracional mereceria uma atenção especial em pesquisas que se dedicam ao estudo da mobilidade e do cotidiano urbano, devido à capacidade de nos apresentar nuances e especificidades da experiência urbana que em geral são ignorados.

*Ah! Tem semana que eu vou umas três vezes, ele [referência ao marido] também, tem semana que ele vai umas três vezes. Aí já vai na lotérica, porque ele gosta de jogar na loteria [...] eu diria que o centro é muito lindo, que tem uma igreja, a Catedral de São Sebastião que é linda, que minha mãe às vezes sai sozinha daqui do Bela Vista pega ônibus e vai lá para o centro para assistir à missa lá meio-dia [risos]. Linda, que tem uma fonte linda lá na praça e que o calçadão é lindo, eu tenho uma amiga minha que trabalhava comigo lá no hospital estadual, que ela falava que toda a folga dela ela aí para o centro, porque ela ama o calçadão, mesmo se não for para comprar nada, mas ela ia, olha! [risos] (Emanuela, 60 anos, Aposentada, João Domingos Netto, Presidente Prudente).*

No grupo dos moradores dos espaços residenciais fechados encontramos menções negativas em relação ao centro principal, revelando o pouco interesse destes entrevistados por realizar as atividades de consumo e/ou lazer nesta área da cidade.

Destaca-se também o impacto do e-commerce e de aplicativos de compras, que cada vez mais estão substituindo os deslocamentos dos entrevistados para consumo e lazer. O ambiente doméstico está sendo ressignificado, ou seja, está ganhando novos usos ou funções que antes eram realizadas em outros espaços. A ampliação do significado de estar em casa está, para muitos entrevistados, diretamente relacionada ao período de isolamento social inaugurado pela pandemia da covid-19. Diante desta nova situação, ampliou-se o uso da internet para as mais variadas funções: lazer, compras, estudo, trabalho etc. Se, por um lado, muitas pessoas que não tinham contato com estes meios digitais passaram a utilizá-los, aqueles que já eram familiarizados intensificaram seu uso. E mesmo que o isolamento tenha chegado ao fim, permanece o uso destas plataformas digitais, seja pela comodidade, redução de preços de produtos e do tempo de deslocamento.

Os entrevistados dos espaços autossegregados apesar de serem bastante diferentes entre si, seja em termos da faixa etária, situação ocupacional ou posição familiar, apresentaram relatos que vão no mesmo sentido, mas com graus de intensidade distintos. Por exemplo, Heitor de 19 anos têm um estilo de vestuário específico que costuma comprar e as lojas que oferecem esse produto em geral estão no centro da cidade. Apesar disso, o shopping center concorre igualmente como local de compras usualmente frequentado. A Alice moradora do Damha I também indica o centro da cidade como espaço de compra de vestuários, mas com uma frequência bastante baixa.

*Eu gosto sim, eu compro algumas lá no centro... eu gosto de roupa Streetwear e também de esporte. Então, loja de esporte geralmente lá no centro, às vezes no shopping, alguma roupa no shopping, porque de vez em quando tem promoção. (Heitor, 19 anos, Estagiário/Estudante, Condomínio João Paulo II, Presidente Prudente).*

***E quais atividades desenvolve no centro?***

*Bem pouco mesmo, é para compras. Mas assim, bem pouco, poucas vezes. Ontem eu fui, mas fazia muito tempo. Mas é difícil (Alice, 62 anos, Médica/Professora, Damha I, Presidente Prudente).*

A ressignificação do ambiente doméstico a partir do uso de tecnologias da informação está bastante clara na entrevista que realizamos com a Alana, que mora no condomínio Quinta das Flores em Álvarez Machado. Na entrevista ela chega a relatar que nem mesmo se lembra qual foi a última vez que foi ao centro de Presidente Prudente,

estabelecendo como justificativa para isso o uso de aplicativos do celular, não apenas para compras, mas incluindo também serviços da administração pública. O caso da Alana merece ser destacado, porque como abordamos em capítulo anterior, em sua casa existem três carros para quatro pessoas, o que permite que cada membro da família possa planejar seus deslocamentos com bastante autonomia. No entanto, ainda assim ela não frequenta o centro de Presidente Prudente ou de Álvarez Machado, a realização das atividades pela internet substituiu a maior parte de seus deslocamentos.

***E em relação ao centro da cidade, você costuma ir ao centro da cidade para fazer alguma atividade?***

*Não, é isso. Tudo que eu falei da pandemia, eu faço tudo em casa. A última vez que eu achei que eu ia precisar ir ao centro foi essa semana, que eu ia precisar pedir a segunda via da minha identidade, falei “não, preciso ir no Poupa Tempo”. Mas dá para pedir pela internet. Então assim, eu faço muito as coisas da minha casa. Não sei nem te falar a última vez que eu fui ao centro da cidade (Alana, 22 anos, Estudante, Quinta das Flores, Presidente Prudente).*

A entrevista com Guilherme de 63 anos e morador do Damha I foi bastante interessante por nos mostrar não apenas uma baixa frequência do centro da cidade (Figura 27), mas sim uma rejeição da ideia de ir até essa área. O centro na visão dele está associado ao caos urbano e falta de estacionamento, motivos que o levam a não manter relação com essa área. Por outro lado, ele nos indica uma tendência relacionada à localização dos supermercados de Presidente Prudente. Na medida em que um complexo de espaços residenciais fechados de alta renda foram se concentrando na porção mais ao sul da cidade, empresas ligadas ao ramo supermercadista adotaram como estratégia de localização direcionar suas unidades para mais próximo desses espaços. Em vista disso, consideramos que a segmentação do consumo não está associada apenas às práticas espaciais de cidadãos, mas também englobam estratégias espaciais de empresas.

***E o senhor costuma ir ao centro da cidade?***

*Muito raramente. E mesmo assim, a trabalho. Eu só vou quando preciso ir a trabalho. Por outro motivo, não. Para comprar, para consumir. Mesmo porque a gente tem toda uma gama de mercados aqui perto. Ali [se referindo ao Dhama I] nós temos um Açaí que é colado no meu condomínio. É muito raro eu ir para o centro para fazer alguma coisa a nível comercial. Só a trabalho (Guilherme, 63 anos, Oficial de justiça, Damha I, Presidente Prudente).*

**Figura 27** – Calçadão de Presidente Prudente: centro da cidade



Fonte: Portal Prudentino, 2022.

A entrevistada Sofia de 19 anos, residente no condomínio Isabel Mizobe de Álvares Machado, descreveu que as práticas espaciais que desenvolve estão fortemente vinculadas à cidade de Presidente Prudente, chegando ao ponto de dizer que não conhece a cidade de Álvares Machado. O uso de meios digitais para o consumo tem crescido nos últimos anos e já impacta diretamente o cotidiano da entrevistada. Sendo assim, raramente se desloca para comprar algo e quando o faz geralmente vai ao Prudenshopping. Acreditamos que este quadro desenhado por Sofia indica o processo de conurbação em curso entre Álvares Machado e Presidente Prudente, demonstrando também as escalas mais amplas que a centralidade urbana pode assumir.

*Eu não frequento muito o centro aqui de Machado, eu não tenho tempo e na verdade eu acho que eu nem conheço Machado [risos]. Para falar a verdade, eu nem conheço o lugar que eu moro. É uma vergonha falar isso, mas é a realidade, a nossa vida é tão corrida, tão automático que o tempo que a gente tem no final de semana, sei lá, é para comer um lanche na esquina e é o máximo que eu já fui aqui em Machado. Então, eu não conheço, não tenho esse conhecimento da cidade.*

***Tem mais alguma atividade que você desenvolve no centro?***

*Sinceramente não [risos]. Porque é só trabalho mesmo, porque tudo eu compro é pela internet hoje. É muito difícil eu sair da minha casa para ir ao shopping comprar roupa. Não vou. Eu vou no shopping muito, mas é*

*para comer, para ver gente assim [risos], para passear. Agora chegar na loja e comprar alguma coisa é muito difícil. Eu compro muito pela internet, sou muito consumidora [risos], pela internet. Agora assim, presencialmente, ir até o lugar comprar, como antigamente eu fazia bastante com os meus pais. Ir ao centro...nossa eu ia muito no centro comprar roupa, mas hoje é muito difícil (Sofia, 19 anos, Estudante/Estagiária, Condomínio Isabel Mizobe, Álvares Machado).*

Levando em consideração as entrevistas que realizamos com os mais diferentes perfis de moradores do Programa Minha Casa Minha Vida (faixa 1) e de espaços residenciais fechados, podemos observar que o shopping center está cada vez mais sendo visto enquanto um espaço de lazer e de encontro. A presença do cinema, exclusividade dos shopping centers da cidade de Presidente Prudente, é sempre lembrada. Paralelamente as salas de cinema, a praça de alimentação e as redes de fast food também comparecem nas falas dos entrevistados, que em geral utilizam este espaço para desfrutar da variedade de restaurantes, bares e demais estabelecimentos ligados a alimentação. Apesar desta tendência geral, são os moradores dos espaços marcados pela autosegregação que relatam utilizar o shopping também para compras de bens, principalmente nas lojas de vestuário e calçados.

***Vai ao shopping center?***

*Sim, para passeio também, uma hora você quer conhecer alguma coisa. Ou estar levando os meninos lá no shopping para estar assistindo alguma coisa no cinema, geralmente eles estão indo, qualquer novidade eles querem assistir. É isso aí que eles gostam de para ir ao shopping (Bernardo, 52 anos, Monitor de escola, Jardim Panorâmico, Presidente Prudente).*

***E o shopping?***

*Só se for um ventilador, que nem esses tempos eu fui comprar um ventilador. Mas, muita coisa lá não. Mais para tirar lazer, ir comer uma batata, ir à big esfirra, tomar um milkshake. Mas para comprar roupa e sapato, eu não vou não, dificilmente, raramente.*

***Por que não?***

*Sei lá, muito diferente do estilo que eu gosto, então fica difícil. E o valor também né, porque no shopping é tudo roupa mais cara. Pobre vai no centro (Helena, 23 anos, Auxiliar de produção, Jardim Panorâmico, Presidente Prudente).*

A construção de um *habitus* territorial de consumo no shopping center parece ser mais forte em relação aos moradores dos espaços autosegregados, sobretudo em função da renda familiar que proporciona um número maior de idas ao shopping. A contingência para o grupo dos espaços segregados está no custo que ir ao shopping acarreta para o orçamento familiar, já no caso dos espaços autosegregados o utilização

cada vez mais intensa de aplicativos de compra online vem alterando suas práticas de consumo nesse espaço.

***A senhora não frequentar muito o shopping da cidade?***

Não, raramente. Algumas vezes para um cinema, mas faz muito tempo. Não gosto.

***E tem algum motivo da senhora não frequentar o shopping?***

Eu acho que as lojas são caras, acho que a gente tem disponibilidade de comprar mesmo pela internet, mais facilidade, não gosto muito (Alice, 62 anos, Médica/Professora, Damha I, Presidente Prudente).

***E o shopping para você é mais um espaço de lazer ou consumo?***

É mais de lazer. E mais isso, vai no cinema, às vezes almoçar em algum lugar, comer uma batata, McDonalds às vezes pelo drive. Pela proximidade mesmo, para a gente às vezes não faz tanto sentido ir em outros lugares sendo que tem os mesmos locais no shopping, que é próximo (Heitor, 19 anos, Estagiário/Estudante, Condomínio João Paulo II, Presidente Prudente).

***E em relação a compra de roupas, sapatos e acessórios para vestuário?***

Vou falar assim, antes da pandemia e depois da pandemia [risos]. Então, antes da pandemia a gente comprava mais no shopping. Via de regra shopping. A minha mulher vivia no shopping. Então é assim, antes da pandemia eu ia sim no shopping. Eu ia eventualmente na cidade comprar um de sapato, mas depois da pandemia praticamente não comprei nada. Para não falar, esses dias eu comprei um par de sapatos, tudo online, e duas calças.

***E o senhor prefere esse formato online?***

Eu prefiro. Para mim foi uma experiência legal, eu gostei. Deu certo (Guilherme, 63 anos, Oficial de justiça, Damha I, Presidente Prudente).

***E qual atividade costuma fazer no shopping?***

Eu vou para comer alguma coisa ou talvez ver um filme. Eu gostava de ir ao cinema, mas agora na pandemia, ficou mais difícil. Eu ia ver filme, comer alguma coisa... (Miguel, 21 anos, Estudante, Pousada do Bosque, Distrito de Montalvão/Presidente Prudente).

O impacto da internet, dos aplicativos para telefone celular e dos meios digitais de um modo geral são recente e estão em permanente ascensão, alterando os mais diversos campos das relações humanas. Em relação as práticas espaciais e aos *habitus* territoriais dos moradores dos espaços em análise nesta pesquisa, podemos verificar a disseminação destas novas tecnologias e como elas estão mudando as relações que estes sujeitos estabelecem com o espaço geográfico. Acreditamos que estas alterações estão diretamente relacionadas com a mudança de papel atribuída tanto ao centro principal e ao shopping center. Ambos os espaços perdem cada vez mais o protagonismo diante o

e-commerce, não apenas para o consumo de alimentos e bebidas, mas também para um consumo cada vez mais variado e amplo.

O excerto da entrevista com a Alice representa o caso mais avançado de uso da tecnologia para compras online. O cotidiano dela é muito atarefado e ela possui dificuldade de locomoção, portanto, realizar as atividades necessárias para o dia a dia familiar por meios digitais foi uma mudança rapidamente incorporada ao seu cotidiano e representa uma saída para as dificuldades que ela costumava enfrentar. O uso de aplicativos para a compra de produtos do supermercado é um exemplo ainda pouco comum para a maioria das pessoas, mas para a Alice esse modelo de compras já está consolidado e se estende para outros produtos, como eletrodomésticos e demais itens.

*Como eu já comentei para você que eu trabalho bastante, também voltando um pouco a questão, eu procuro na realidade um lugar que tenha fácil acesso, pelas minhas dificuldades, que eu consiga chegar mais perto, isso hoje para mim é fundamental. Então se eu vou a algum lugar eu já penso: “tem estacionamento ou não tem e onde tem” e dou preferência onde tem estacionamento. Com relação a supermercado, a gente faz muita compra em supermercado de grandes redes, compras mensais. E eu uso muito de entregas. Por exemplo, açougue, por telefone. Quitanda, por telefone. Porque a gente já é antigo morador, já tem conta em alguns lugares e eles trazem a entrega. Vou também até esses locais, mas muitas vezes faço o pedido por telefone. E tem um aplicativo de supermercado que eu também estou gostando bastante, acho que chama Corner Shop. É um aplicativo que você pede, eles vêm até a sua casa e entregam bonitinho, uma beleza. Pessoalmente não gosto de ir ao supermercado.*

***E que tipo de acessórios a senhora compra pelo aplicativo?***

*Sapato, roupa, tudo. Utensílios domésticos, geladeira, fogão, tudo. Presentes. Até chocolate e ovo de Páscoa (Alice, 62 anos, Médica/Professora, Damha I, Presidente Prudente).*

Os nomes de aplicativos como Mercado Livre, Shopee, Mercado Pago, Magalu, Netshoes e entre muitos outros parecem estar cada vez mais presentes no cotidiano das pessoas, sejam elas moradas de espaços segregados ou autosssegados.

*Já faz tempo que eu utilizo o Mercado Livre e agora a Shopee. Antes eu pedia pelo... alguma coisa assim quando aparece para comprar eu gosto de comprar pelo aplicativo Magalu [Magazine Luiza], porque tem coisa que dá para comprar por lá. Só coisas assim que você tem que ver, as vezes você tem que ver para ver se é bom para poder comprar. Que nem a cuba do banheiro foi tudo pelo aplicativo, o cooktop e o forno elétrico, tudo pelo aplicativo (Helena, 23 anos, Auxiliar de produção, Jardim Panorâmico, Presidente Prudente).*

*A gente costuma fazer os dois né. Comprar muito online, mas se a gente gostar de algo presencial e estiver no preço a gente compra também. Mas a maioria, nós quatro aqui de casa, a gente compra muito online. Tudo online, tipo Dafiti e Zattini, essas lojas grandes, a gente costuma comprar muito (Sofia, 19 anos, Estudante/Estagiária, Condomínio Isabel Mizobe, Alvarez Machado).*

*Mais coisa eletrônica que o meu menino gosta, fone de ouvido, caixa de som e até sapato. A gente pega pela Shopee, Mercado Pago e Netshoes que é mais roupa e vestuário, essas coisas, também facilita bastante para a gente compra coisa barata (Bernardo, 52 anos, Monitor de escola, Jardim Panorâmico, Presidente Prudente).*

Apesar da difusão da internet e da ampla e generalizada utilização dos meios digitais para compras, ainda existem pessoas que não foram inseridas neste processo, como no caso da entrevistada Emanuela. Ela tem acesso aos meios técnicos-científicos-informacionais necessários para utilizar o e-commerce, mas não possui o conhecimento necessário para tal. Ainda assim, com a ajuda de um sobrinho, ela acaba comprando alguns produtos pela internet.

***E a senhora costuma fazer compras pela internet?***

*Não, não porque eu não sei. Quando eu preciso de alguma coisa e tem que comprar pela internet eu peço para o meu sobrinho. Aí ele faz para mim. Porque ele, tudo que ele compra! Tudo! Pensa, numa pessoa, tudo pela internet (Emanuela, 60 anos, Aposentada, João Domingos Netto, Presidente Prudente).*

O centro principal aos poucos e de forma relativa perde prevalência, quando comparado com as novas áreas centrais, processo este condicionado pela desconcentração e reconcentração e a inauguração de novas áreas centrais. Whitacker (2022) destaca que relações hierárquicas se relacionam e se sobrepõem a relações não hierárquicas quando analisamos os centros e as centralidades atualmente. Para o autor a policentralidade é uma manifestação de relações não hierárquicas, marcadas pela “coocorrência de áreas centrais com complexidades semelhantes, mas com alcances, interações e públicos distintos, associando-se à diferenciação socioespacial e à fragmentação socioespacial” (Whitacker, 2022, pn). O resultado se materializa em circuitos, fixos e fluxos que pouco de justapõem, marcando a ocorrência da policentralidade e da coocorrência dos centros, desmanchando a ideia da cidade como um conjunto. O deslocamento ponto a ponto na cidade e a frequência exclusiva nesses pontos, caracterizam-se como nós de redes apartadas, assim a centralidade também se segmenta (Sposito, 2011), contribuindo para a fragmentação socioespacial.



#### 4. 4. A pandemia de covid-19: experiências desiguais

As práticas espaciais dos cidadãos podem estar sendo afetadas pelas novas tecnologias, tendendo a acentuar o processo de fragmentação socioespacial. O uso da *internet* e de aplicativos de celular para realizar as mais diferentes atividades: consumo, lazer, serviços, trabalho e estudo. Estes elementos foram captados nas entrevistas, principalmente dos moradores residentes dos espaços segregados e autosegregados.

O contexto inaugurado pela pandemia da covid-19 indica grandes mudanças nas formas e condições dos deslocamentos, sendo elas apenas conjunturais ou não. O atual meio técnico-científico-informacional (Santos, 2002) possibilitou a realização de atividades virtuais, tais como o *home office* e o *e-commerce* que, por sua vez, impactam diretamente na experiência urbana dos cidadãos. Entretanto, cabe destacar que as condições de apropriação e uso dos objetos técnicos-científico-informacionais não são igualitárias, revelando as desigualdades que marcam a sociedade capitalista.

A pandemia da covid-19 exigiu a adoção de medidas de isolamento social, adotada mesmo que parcialmente por estados e municípios, impondo um novo ritmo de vida e de relações cotidianas. Os desafios para sobrepujar as necessidades dos deslocamentos foram suplantadas de maneira desigual pelos diferentes cidadãos, a partir das condições socioeconômicas e residenciais dos indivíduos. Tomamos como hipótese de pesquisa a ideia de que as alterações causadas pela pandemia do novo coronavírus acelerou o processo de fragmentação socioespacial que estava em curso.

Em Carlos (2020a; 2020b) encontramos uma avaliação das mudanças no cotidiano urbano a partir da pandemia da covid-19. Tais reflexões buscam avaliar os impactos do isolamento e das medidas de contenção, não apenas como contexto episódico e delimitado, mas, sim, como indutora de possíveis mudanças e aprofundamento de tendências que vinham se estabelecendo na dinâmica urbana de Presidente Prudente, sobretudo relacionadas ao processo de fragmentação socioespacial. Para além das questões de saúde pública e crise econômica, a autora ressalta aspectos da vida nas cidades, sem desconsiderar as desigualdades que marcam o espaço urbano. Tomamos como hipótese que este momento de pandemia mais do que marcar um ponto de inflexão, portanto, de transformação radical, acelerou tendências internas já postas à sociedade capitalista e ao seu momento de avanço neoliberal.

A alteração mais imediata está relacionada a mudança na relação casa-trabalho, como apontado por Carlos (2020a). O espaço privado da casa tornou-se, a partir do contexto pandêmico, ainda mais subsumido as dinâmicas de reprodução do capital, tendo em vista o aumento da jornada de trabalho e a difícil separação entre atividades domésticas e laborais.

O home office subverteu a lógica e o uso do espaço privado da família, que se torna um espaço produtivo do capital subordinando o tempo familiar [...] nessa circunstância, a casa passa a ser a síntese dos espaços-tempos cotidianos antes desenvolvidos nos lugares diferenciados da cidade (Carlos, 2020a, p. 12).

Entretanto, consideramos que a subordinação do humano e do seu cotidiano à reprodução do capital não é novo e não nasce com a pandemia da covid-19, mas ganha novos matizes e características a partir deste contexto. Apesar da restrição à circulação de pessoas, o fluxo de comunicação continuou intenso via meios digitais. As transformações recentes alteram as definições de perto e longe e, portanto, as construções das escalas geográficas.

Podemos afirmar que as distâncias foram relativizadas, pois são percorridas em menor tempo devido aos avanços técnicos-científicos-informacionais. Percorrer distâncias tem seu significado alargado, já que também inclui a conexão através de meios digitais. Como nos explica Endlich (2020, p. 49) “as possibilidades estavam potencialmente presentes, mas a necessidade surgida nesse período intensificou muito o emprego de saídas virtuais para concretizar as ações corriqueiras, tanto relativas ao trabalho como as de cunho pessoal”.

Consideramos que a redefinição da escala doméstica, indica, inclusive, a possível continuidade dessas transformações num contexto pós-pandemia. No ambiente doméstico várias funções passaram a ser realizadas pelos diferentes membros da família, isto é, podemos afirmar que as diferentes instâncias da vida cotidiana foram comprimidas e realizadas em um contexto diminuto. De acordo com as entrevistas realizadas percebemos que algumas atividades continuaram a serem desenvolvidas de maneira remota, com a ajuda das tecnologias. Entretanto, a desigualdade também se expressa nestes momentos de isolamento e podemos verificar a maior ou menor capacidade de adaptação dos indivíduos de acordo com características como: atividade laboral desempenhada, acesso aos meios tecnológicos e a internet e entre outros.

Portanto, com o objetivo de não desconsiderar os flagrantes desníveis sociais, Endlich (2020, p. 55) ressalta que na escala doméstica há uma realidade profundamente desigual e heterogênea.

Assim, a escala doméstica é uma dimensão bastante ressignificada nesse período. Nela, embora alguns vejam igualdade de condições, estamos todos em casa; ao contrário revelam-se, mais do que nunca, as contradições sociais, pois sob o rótulo comum de casa, existem realidades abissalmente desiguais.

redefinição da escala doméstica já havia sido objeto de análise de Lindón (2005; 2006) ao identificar uma crescente entronização da vida cotidiana e seu encerramento na escala da casa. O próprio sentido atribuído a casa estaria sendo ressignificado, levando à desconstrução da vida urbana e/ou das relações e diálogos que a cidade poderia proporcionar. Essa nova semântica teria ao menos três dimensões – a casa como patrimônio, a casa equipada e aprovisionada e a casa protegida e fechada. Lindón (2006) adverte que essas dimensões possuem como fundamento a passagem do cidadão ao consumidor e as crescentes formas de diferenciação a partir do consumo. Este panorama geral indica o individualismo que reforça o rompimento das relações interpessoais e o diálogo entre os diferentes grupos da cidade.

A dimensão da casa equipada e aprovisionada nos parece cada vez mais atual, tendo tido um claro sobressalto com a pandemia da covid-19. Dessa forma, a tendência de substituir os deslocamentos cotidianos pelo uso de equipamentos técnicos e de informática não era uma novidade, mas com a disseminação de *smartphones*, microcomputadores e redes de internet aumentam também a adoção do *e-commerce* e do *home office*. Essa reflexão confirma nossa hipótese de que mais do que uma “revolução” do cotidiano, como propõe Carlos (2020a), a pandemia representou um aceleração de transformações em curso e que indicavam a desconstrução da vida urbana e a fragmentação socioespacial.

El ejemplo de ese equipamiento son todos los objetos domésticos vinculados con la informática, pero también la variedad de objetos electrodomésticos y herramientas domésticas diversas que permiten realizar dentro de la casa muchas tareas y actividades que antes requerían de los prestadores de servicios diversos y trabajadores especializados que ofrecía la ciudad. En suma, el equipamiento desplaza una serie de actividades cotidianas de la ciudad al interior de la casa, lo que termina siendo un debilitamiento de la vida urbana (Lindón, 2006, p. 26).

Outra dimensão que se intensificou com a pandemia foi o fechamento da casa ou a busca por sistemas de controle e segurança cada vez mais sofisticados. Sem dúvida esse processo está mais bem exemplificado nos espaços residenciais fechados de alta renda, mas não exclui necessariamente outros estratos de renda, devido a disseminação dos sistemas de vigilância. A combinação dessas dimensões que ressignificam a casa e se combinam aos processos de segregação e autosegregação condicionam a desconstrução da cidade, nas palavras de Lindón (2006, p. 27) “así, la ciudad dispersa y fragmentada está configurando las condiciones para construcción social de la casa *búnker*”. A imagem que a perspectiva da casa *búnker* nos remete fica mais visível quando olhamos para a pandemia, acrescida das transformações tecnológicas e comunicacionais dos últimos anos. Portanto, condiciona novas práticas espaciais, acelerando processos de segmentação socioespacial em curso, como no exemplo da fragmentação socioespacial.

La casa *búnker* contribuye de muchas formas a la desconstrucción de la ciudad en tanto contacto con el otro, experiencias de lo heterogéneo, lo inesperado y diverso. Pelo tal desconstrucción no atenta contra las formas espaciales propias, sino contra las formas de apropiárselas y vivirlas. Sin duda, esta resemantización de la casa no lleva consigo la desaparición de las calles ni de otros espacios públicos, menos aún se destruyen las proximidades físicas entre casas (Lindón, 2006, p. 27).

A mudança no cotidiano também pode ser avaliada a partir dos deslocamentos dos cidadãos, como avaliou Barbiero (2020) a adoção do transporte individual além de ser uma tendência anterior a pandemia, poderá ser acentuada. Segundo a autora o uso de transportes coletivos estava em declínio em vários países do mundo, antes mesmo da pandemia. Porém, ao representarem espaços de aglomeração de pessoas (como pode ser visto nas Figuras 28 e 29) e de disseminação de doenças, poderá causar o efeito de aceleração do declínio deste meio de transporte.

**Figura 28** – João Domingos Netto: lotação dos ônibus no período da pandemia



Fonte: Heloise Hamada *et al.*, 2021.

Por outro lado, a adoção de veículo privado, seja motorizado ou não, poderia representar uma alternativa para aqueles que não querem se expor aos perigos do transporte coletivo. No que pese as reflexões de Barbiero (2020) e tendo em vista os resultados alcançados nesta pesquisa, podemos afirmar que não se confirma esta hipótese, ou seja, apesar da clara tendência de utilização de veículo privado, não é o contexto pandêmico que motivou esta adoção. Percebemos que as péssimas condições oferecidas aos usuários dos ônibus urbanos, as distâncias a serem percorridas, o preço da passagem e a necessidade de conciliar os horários e compromissos dos distintos membros das famílias são os principais motivos apresentados.

**Figura 29** – João Domingos Netto: deslocamentos em transporte público em meio à pandemia



Fonte: Heloíse Hamada *et al.*, 2021.

Ao analisar os relatos feitos pelos entrevistados identificamos ao menos quatro temas, sintetizados da seguinte maneira: I – descrição dos prejuízos psíquicos e físicos por causa do contexto de isolamento social ou pelas sequelas causadas pela covid-19; II – mudanças nas práticas de consumo, evidenciando o aumento das compras online através de aplicativos de celular; III – mudanças no ambiente de trabalho com o *home office* ou alterações não relacionadas ao home office e IV – situações em que o isolamento social não alterou significativamente as práticas espaciais do entrevistado, devido à situação ocupacional do entrevistado.

Os entrevistados Bernardo e Ricardo, moradores em conjuntos habitacionais do PMCMV, respectivamente João Domingos Netto e Jardim Panorâmico, relataram um crescente sentimento de medo em relação à saúde pessoal e familiar. Este sentimento se manifesta nos entrevistados seja em função da experiência de passar pela infecção causada pela covid-19, seja pelo volume assustador de notícias sobre mortes durante a pandemia. Os efeitos psicológicos negativos advindos do contexto pandêmico também se relacionam ao necessário isolamento deles, ocasionando momentos de pânico e ansiedade. A possibilidade de manter o isolamento social, algo que não foi possibilitado à todos os brasileiros, não impediu o sensação de incertezas. O exemplo de Bernardo e

Ricardo demonstra estas afirmações, indicando que mesmo podendo ficar em casa os desafios de enfrentar a pandemia foram enormes.

A ocupação laboral cumpriu um papel significativo neste momento, devido a capacidade de manter o isolamento social ou não. No caso dos entrevistados Bernardo e Ricardo, respectivamente monitor escolar e estudante, foi possível ficar em casa. No entanto, algumas particularidades devem ser destacadas quando observamos a fala de Ricardo a respeito do *home office*. Na condição de estudante as atividades desempenhadas na universidade foram transferidas quase que totalmente para o ambiente virtual, indicando que tanto professores quanto alunos deveriam se adaptar a este novo contexto. As dificuldades compartilhadas por ele podem se estender à inúmeros estudantes brasileiros, porque muitos não dispunham dos meios necessários para as atividades escolares ou universitárias online.

De acordo com reportagem da revista Exame (2021) “Em 2019, 21,7% da população em idade acima de 10 anos estava ‘desconectada’, segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostragem de Domicílios Contínua” realiza pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). A desigualdade no Brasil certamente agravou o fosso entre os mais ricos e os mais pobres, principalmente quando levamos em consideração a diferença entre alunos da escola pública e privada, “Entre os estudantes de 10 anos ou mais, que passaram a depender de aulas e atividades educacionais remotas, 4,3 milhões não acessavam a internet, quase todos eles da rede pública (95,9% ou 4,1 milhões)”. Estes dados sobre acesso à internet reforçam a ideia de Endlich (2020) de que mesmo a possibilidade de estar em casa em meio a pandemia foi atravessada por profundas diferenças e desigualdades.

*No começo, vou falar a verdade, eu quase fiquei louco também [risos], não é fácil não. Eu mesmo sou meio ansioso, quando falava assim: está com a garganta... não, eu estou. Nossa a Lucimara que é mais centrada. Ela falava assim: não, você não está com isso, não está com aquilo. Mas eu falava: mas minha garganta está raspando. Não vou fácil não, mudou tudo. Praticamente o corpo da gente não é o mesmo mais. Igual eu peguei [se referindo a infecção por covid-19], hoje mesmo quando eu estava deitado descansando parece que eu estava sentindo falta de ar. E a garganta geralmente a faringite fica seca e tipo um pouquinho de falta de ar. O corpo da gente não é o mesmo mais, mudou bastante (Bernardo, 52 anos, Monitor de escola, Jardim Panorâmico, Presidente Prudente).*

*Eu acho que impactou. Primeiro que a pandemia ela me desencadeou uma crise de ansiedade muito forte, de paralisar mesmo a minha vida social, de chorar, de precisar passar por uma psicóloga, tomar remédio. Esse contato com a morte me fez ter esse medo irreal e eu gostava muito de ir para esses espaços públicos. E devido ao alto risco, por exemplo, o meu estudo para o mestrado inteiro foi nesse quartinho aqui, essa foi a minha vida na pandemia. É acordar cedo, limpar meu quarto, que eu tenho uma rotina justamente para me ajudar nesse quesito de saúde mental, de fazer mais coisa, mas de um certo ponto era frustrante, era às vezes sufocante, nesse aspecto. Porque eu estava sem mesa de estudo na época, agora estou com uma mesa de escritório, estou com uma cadeira confortável... Então, por eu gostar de estar no Parque do Povo, de ir para a feira, de ir para a UNESP, de encontrar um ou outro amigo meu da faculdade que trampa e tem contato com outras pessoas, então eu me isolei totalmente. A única pessoa com quem eu me encontrava era a minha companheira e por essa neura que eu usava máscara até dentro de casa com os meus avós, com medo de passar para eles, porque são pessoas de idade. Então assim, me impactou bastante. Justamente porque a UNESP, ela sempre foi um espaço de estudo para mim. Então, por exemplo, eu curtia ficar na biblioteca estudando, frequentar os grupos de pesquisa. Então a partir do momento que isso se tornou um risco, eu estava com um medo muito grande de pegar essa doença, o ano passado mesmo eu basicamente fiquei em casa. Em casa, sem encontrar ninguém, exceto a minha companheira mesmo. Então me afetou bastante (Ricardo, 29 anos, Estudante, João Domingos Netto, Presidente Prudente).*

A fala de Guilherme, 63 anos, morador do condomínio Damha I, indica que mesmo indivíduos que possuíam uma renda mensal sensivelmente acima da média da população brasileira também tiveram um sofrimento psíquico. Apesar de não ter passado pela infecção do vírus a mudança abrupta para o modelo de trabalho *home office* foi vista de maneira bastante negativa.

*No começo foi drástico, porque praticamente eu fiquei preso em casa. Então você imagina um cidadão que está acostumado a sair todo o dia a 30 anos de casa, circular livremente até para fins de trabalho, para um lado e para o outro, para qualquer lugar aqui da região e de repente você tem que ficar trancafiado foi a pior experiência que eu tive. Até pensei na época, eu vivia pensando em me aposentar, essa pandemia até me ajudou né, porque eu cheguei à conclusão de que acordar de manhã sem um destino estabelecido, sem o que fazer deve ser a pior coisa que pode acontecer na vida de uma pessoa, você tem que ter sempre um objetivo, levantar-se sempre com alguma coisa em mente por fazer. Então simplesmente não pode parar e deixar o mundo girar, não. Você tem que estar sempre ativo e se sentir útil (Guilherme, 63 anos, Oficial de justiça, Damha I, Presidente Prudente).*

A psique humana não foi a única dimensão a ser afeta pela pandemia da covid-19, as medidas restritivas contribuíram para alterar práticas espaciais ligadas ao



consumo nas cidades brasileiras. A maior mudança que pudemos identificar por meio das entrevistas está relacionada ao uso intensivo de aplicativos de celular e compras online. A utilização de meios digitais para compras não era uma novidade para grande parte dos participantes da pesquisa, mas o seu uso foi aumentado na medida em que o isolamento social se estendia. Ricardo, morador do João Domingos Netto, percebemos que essas práticas se intensificaram no momento da pandemia, permitindo que ele se expusesse mesmos ao vírus.

*E compra online a gente começou a usar mais o iFood, de fato. Porque como a gente gosta de comer alguma coisa fim de semana, para evitar, ela [se referindo a namorada] também muito preocupada com a questão da pandemia, a gente passou a utilizar mais. Não sempre. Mas quando a gente, se tinha como pedir no mesmo estabelecimento por via iFood, a gente pedia [...]. São esses cuidados, com a compra especificamente e pedir demais online, foi meio inevitável, para evitar mesmo a alta exposição (Ricardo, 29 anos, Estudante, João Domingos Netto, Presidente Prudente).*

A situação socioeconômica e ocupacional da professora e médica Alice e da estudante de medicina Alana, permitiram que elas mantivessem duas atividades em isolamento social. A idade e o quadro de saúde de Alice também contribuíram para o afastamento do trabalho presencial. No caso de Alana a renda da família foi a principal responsável por permitir que ela não precisasse se expor ao contato com outras pessoas em meio a pandemia.

***Descreva como a pandemia mudou a sua rotina.***

*Muita mudança. Enquanto pandemia eu me afastei da minha atividade docente, a faculdade ficou afastada por um período e a prefeitura também porque por eu ter mais de 60 anos, ser hipertensa, idosa e obesa, eu tinha um risco maior e fiquei afastada da minha atividade na prefeitura. Como docente depois eu retornei com atividade online. Então eu fiquei bastante online com os meus alunos, mas só nessa atividade online. Mas houve uma mudança muito grande de rotina, com certeza. De deslocamentos e tudo, ficamos dentro de casa. E continuei trabalhando um período, mas online. E mesmo na prefeitura eu prestei alguma coisa online (Alice, 62 anos, Médica/Professora, Damha I, Presidente Prudente).*

*A pandemia foi um período um pouco intenso assim, porque a gente estava na área da saúde, então a gente não era... Eu estava, quando começou a pandemia, no terceiro ano. Então a gente não estava nem fazendo o sistema acontecer e também... Como você vai parar de fazer as coisas que você está fazendo? Então, foi um pouco confuso. Como eu estava ainda no ciclo básico, era basicamente teoria, o que aconteceu foi que eu parei de sair. Tive que ficar não, eu consegui, eu tive essa possibilidade. Porque como eu moro com a minha família e eu tive a oportunidade mesmo de ficar em casa.*

*Eles iam e faziam as compras tudo. E meus pais conseguiram trabalhar de casa, então foi isso. E aí também eu voltei um pouco antes de todo mundo voltar também, para frequentar as aulas presencialmente. Antes da pandemia, eu fazia atividade física, então isso eu parei também e me adaptei a fazer em casa e não parei (Alana, 22 anos, Estudante, Quinta das Flores, Presidente Prudente).*

Apesar de que alguns profissionais puderam ficar em casa, as entrevistas de Sofia e Helena mostraram que ao passar as primeiras semanas de pandemia muitos trabalhadores tiveram que voltar as atividades presenciais. O trabalho na fábrica desempenhado por Helena iniciou a pandemia com a paralisação das atividades, mas não demorou muito para que ele precisasse retornar ao trabalho. A Sofia era ao mesmo tempo estudante e estagiária em um escritório de advocacia, porém ainda que as aulas passaram a acontecer no ambiente virtual, o escritório em que ela trabalhava logo solicitou a volta as atividades normais.

***E a pandemia alterou muito a sua atividade estágio e de faculdade?***

*No começo da pandemia em 2020, quando decretou a pandemia, eu fazia estágio lá na [Universidade] Toledo mesmo, no escritório de lá. Então, assim que decretou a pandemia tudo fechou. Só ia os advogados e como eu sou estagiária a gente ficava em home office, então eu fiquei em home office 2020 inteiro! Inteiro mesmo. Comecei a ir assim flex faz um mês, mas depois voltou tudo home office de novo. Então 2020, até o começo de 2021, foi tudo online e a faculdade também. Voltou esse ano presencial, no terceiro ano de faculdade votou tudo presencial. E aí em 2021 eu mudei de estágio, fui para outro escritório. E nesse escritório era tudo presencial, a gente tomava todos os cuidados, mas não tinha como fazer online. Eram coisas muito difíceis, muito complexas, principalmente para estagiário, então era tudo presencial, a gente não tinha como deixa nenhum estagiário em home office. Então a gente deixava em casos extremos né, se tivesse algum sintoma, se tivesse algum colega do lado que estava [com covid], então deixava todo mundo..., mas eram raros casos (Sofia, 19 anos, Estudante/Estagiária, Condomínio Isabel Mizobe, Alvarez Machado).*

***E a pandemia alterou muito seu trabalho?***

*No meu trabalho no começo, com a pandemia, ficou mais tranquilo porque eu fiquei alguns dias em casa. Porque eles reduziram o horário de trabalho e eu ficava em casa. Tipo a gente trabalhou acho que uma semana para o velho [referência ao patrão] e o resto a gente recebia do governo. Bem no começo, daí depois começou a normalizar. Mas o covid deixou a gente mais em casa, ele não deixou mais a gente sair, não era todo lugar que você pode ir e fica mais em casa, você convive mais com a família (Helena, 23 anos, Auxiliar de produção, Jardim Panorâmico, Presidente Prudente).*

O ambiente das redes sociais foi apropriado até para o lazer e manifestações artísticas e culturais, por meio de plataformas como Instagram e YouTube. A prática das

batalhas de rap são muito populares entre jovens e costumam reunir grandes plateias para assistir aos confrontos entre MCs. Entrevistamos um jovem que é frequentador assíduo desses eventos e nos explicou como a própria organização das batalhas de rap se organizaram para manter as apresentações no ambiente virtual.

***Como a pandemia afetou suas atividades de lazer?***

*Como eu te falei, eu acabei não pegando muito [o contexto da pandemia] porque eu morava em Primavera. Quando eu era de Primavera, tinha um pessoal que eu sabia que fazia algumas batalhas [de rap] lá, mas era muito raro, uma vez por ano ou duas vezes por ano. Então, eu não lembro de eles terem feito. Agora, aqui em Prudente, até onde eu sei, porque eu acompanhei, quando eu vim no começo de 2020 eu sabia que tinha, fiz alguns contatos, mas não frequentava. O pessoal [da batalha de rap] fizeram online, algumas eram cada MC na sua casa, outras reuniam poucos MCs em um local específico, só os MCs, sem plateia e eles fazem uma live. Então, para o público votar, live no Instagram, live no YouTube e o pessoal ia votando no chat. Então assim como todas as outras vertentes da sociedade, o lazer não foi diferente, eles se adaptaram da forma que conseguiram. Eu não fiz parte disso, não ajudei a organizar nada nesse sentido, mas eu sei que houve sim (Heitor, 19 anos, Estagiário/Estudante, Condomínio João Paulo II, Presidente Prudente).*

A única entrevistada que não relatou alterações em seu cotidiano foi a d a Emanuela, de 60 anos, moradora do conjunto habitacional João Domingos Netto. No entanto, cabe destacar que o cotidiano dela estava bastante restrito ao bairro em que mora e, além disso, ela não desempenha atividades de trabalho ou estudo. Nestas circunstâncias, a entrevista não teve grandes alterações em sua rotina.

***E a senhora acredita que a pandemia alterou a forma de fazer as compras de alguma maneira?***

*Não, não alterou nada. Porque como eu disse a você, quando fechou tudo o comércio ficou aberto farmácia, supermercado e açougue. Era limitado o número de pessoas para entrar no mercado, mas você entrava, era só entrar na fila. Esperando sua vez, verificar a temperatura, passar álcool e entrar (Emanuela, 60 anos, Aposentada, João Domingos Netto, Presidente Prudente).*

A ressignificação da escala doméstica, destaca por Endlich (2020), é um dos fatores que se destacam nas falas dos entrevistados. Muitas atividades que antes eram desenvolvidas preferencialmente em outros espaços, passam a serem realizadas também no ambiente doméstico. Essa condição se agrava no momento do necessário isolamento social, mas se estende após este período. A casa, mais do que nunca para esses entrevistados passou a ser o espaço do trabalho, do estudo, do lazer e do

consumo. Nesse sentido, os objetos técnicos-científicos-informacionais entram no cotidiano e alteram mais profundamente suas práticas espaciais.

Como afirma Carlos (2020a), a casa se torna uma síntese dos espaços-tempos cotidianos, para a maioria dos entrevistados. No entanto, aqueles que desempenham atividades de trabalho que necessitam da presença física, não puderam ficar em isolamento social durante muito tempo. As práticas de consumo também foram alteradas pela pandemia, como relatou o entrevistado Ricardo, morador do conjunto habitacional João Domingos Netto. Antes da pandemia ele relata que era comum frequentar diferentes espaços da cidade para lazer e consumo. Todavia, após o isolamento, passou a ser mais recorrente a adoção do *e-commerce*, a partir de plataformas de compras. Neste sentido, percebemos uma alteração significativa nas práticas espaciais deste entrevistado, pois ao invés de percorrer a cidade para a realização dessas atividades, ele passa a realizá-las em casa. Este relato também corrobora para a ideia de ressignificação do ambiente doméstico a partir da pandemia e do uso dos objetos técnicos- científicos-informacionais, sem os quais não seria possível a adoção do *home office* ou do *e-commerce*.

A delimitação temporal e espacial do início e fim de um determinado processo são tarefas de difícil elaboração, como podemos observar com o momento da pandemia de covid-19. Sabemos indicar quando o vírus infectou os primeiros brasileiros, ou quando as primeiras medidas de contenção foram tomadas. No entanto, ainda não está claro quando os efeitos do isolamento social e dos novos *habitus* territoriais adotados voluntariamente ou não pelas pessoas deixarão de influenciar as práticas espaciais nas cidades brasileiras.

## Considerações finais

O estudo das práticas espaciais e dos *habitus* territoriais na cidade de Presidente Prudente podem nos revelar novos processos socioespaciais em cidades com posição hierárquica semelhante, indicando um contexto de maior afastamento, segmentação e exclusividade na apropriação do espaço urbano. Encontramos situações geográficas muito distintas e que revelaram distância, separação e desigualdade no que se refere a construção da espaço-temporalidade dos colaboradores desta pesquisa. Os resultados alcançados revelam a discrepância entre a autonomia dos moradores de espaços residenciais fechados e as limitações impostas aos residentes do Programa Minha Casa Minha Vida (faixa 1).

O processo de dispersão urbana pôde ser lido através de diferentes fatores que se ligam diretamente à expansão urbana – novos hábitos de consumo, generalização do uso do automóvel, novas infraestruturas viárias, preferência por novas tipologias habitacionais, generalização do uso de novas tecnologias – revelando novos conteúdos do processo de urbanização em cidades médias. No núcleo dessa discussão está a questão da renda da terra urbana e suas diferentes manifestações: renda diferencial, renda de monopólio e renda absoluta. Além das três formas clássicas identificamos uma renda de autossegregação, atribuídas aos novos empreendimentos imobiliários voltados às classes médias e alta.

O debate sobre a expansão urbana nos levou a discutir a ressignificação da ideia de periferia urbana, em geral associada à pobreza ou marginalidade. No entanto, desde os anos 1990 podemos observar o crescimento acentuado dos espaços residenciais fechados em direção a periferia geométrica da cidade, condicionando uma estrutura mais complexa e que demanda novos esforços de compreensão teórica. Portanto, trabalhamos com a ideia de que há uma periferia social e uma periferia geométrica que não estão necessariamente sobrepostas, por mais que ainda existem casos de concomitância, como no exemplo do conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida (faixa 1).

O esforço de síntese foi orientado a adoção de uma tipologia dos espaços estudados e das formas do processo de dispersão urbana, considerando as especificidades da urbanização latino-americana. Sendo assim, trabalhamos com dois

modelos – precariópolis estatal e privatópolis imobiliária – associado ao projeto urbano neoliberal no contexto de países fortemente marcados por desigualdades. A ressignificação da periferia em Presidente Prudente está marcada por essas duas tipologias urbanas, nas quais em diferentes escalas o privado se sobrepõe ao público. A socialização das externalidades negativas do modelo do PMCMV e a construção de infraestruturas públicas principalmente relacionadas a circulação de automóveis são claros exemplos desse processo.

A transposição das distâncias, em uma cidade cada vez mais marcada pela dispersão do tecido urbano, revelaram uma profunda desigualdade em relação à capacidade de se mover pela cidade. Por um lado, nos espaços marcados pela autossegregação, fatores como a elevada renda familiar e a disponibilidade de mais de um veículo automotivo individual contribuem para uma condição de hipermobilidade na qual a distância não impede ou interfere nas práticas espaciais e nos *habitus* territoriais dos indivíduos. Por outro lado, nos espaços marcados pela segregação socioespacial, a distância se impõe enquanto constrangimento e dificulta e/ou impede uma construção autônoma da espaço-temporalidade dos moradores. Nestes casos, de modo geral, ganha-se a casa própria, mas perde-se a cidade. Os deslocamentos destes grupos são limitados pela relação entre o número de membros da família e o número de veículos automotivos individuais (aliado a diferentes itinerários e horários), por conta da reduzida renda familiar e pelas péssimas condições do transporte coletivo municipal.

A seletividade na apropriação do espaço não se dá apenas nos locais de moradia e nos deslocamentos casa-trabalho-casa, ainda que estes possam ser reveladores de diferentes situações espaciais. Atualmente os *habitus* de consumo e lazer são fundamentais para compreender estes processos de diferenciação e distinção. As diferentes expressões da centralidade urbana estão diretamente relacionadas ao processo de fragmentação socioespacial e estão condicionadas por diferentes dinâmicas como, por exemplo, as novas estratégias locacionais de grandes grupos empresariais dos ramos do comércio e serviços e as práticas espaciais voltadas ao consumo dos diferentes grupos sociais e estratos de renda. O centro preexistente ou centro principal passa por transformações nos seus papéis e funções, assim como as novas áreas comerciais, tais como os *shopping centers*. Analisando os resultados alcançados, podemos afirmar que

há dinâmicas que levam a uma apropriação segmentada dos espaços de consumo, demonstrada pelos diferentes usos que se dão aos espaços comerciais.

Colocando em perspectiva os grupos analisados neste trabalho, verificamos que o centro principal de Presidente Prudente permanece com maior intensidade como espaço de consumo e lazer para parte dos moradores do PMCMV (faixa 1), ainda que as condições para o deslocamento e a distância em relação do local de moradia se apresentem como fortes barreiras. De outra maneira, o *shopping center* é visto e apropriado quase exclusivamente enquanto espaço de lazer, o que demonstra uma clara limitação na apropriação destes centros comerciais e de serviços. Em relação aos entrevistados dos espaços residenciais fechados, existe maior rechaço no que se refere ao centro principal, visto como um local marcado pelos congestionamentos e com poucos atrativos. Em contrapartida, no *shopping center* são realizadas, além de atividades de lazer, consumo de outros bens e serviços, demonstrando maior intensidade do que se comparado com o primeiro grupo.

Não obstante as considerações feitas em relação às diferentes expressões da centralidade, sublinhamos neste trabalho novas práticas espaciais, condicionadas pelo uso das tecnologias da informação, principalmente a internet e o telefone celular. A utilização destas ferramentas vem se acentuando nos últimos anos e está cada vez mais generalizada em nossa sociedade, alterando os mais diferentes aspectos sociais, como as relações de trabalho, as práticas espaciais, a mobilidade urbana etc. Compreendemos, a partir dos resultados alcançados, que o contexto de isolamento social imposto pela pandemia da covid-19 acelerou este processo, levando muitas pessoas a utilizar aplicativos de telefone celular.

Este novo meio digital tem causado claros impactos nas práticas espaciais na cidade de Presidente Prudente, aumentando o *e-commerce*. O comércio digital, até certa medida e levando em consideração o público que tem acesso a essas novas tecnologias, está reduzindo os deslocamentos dos usuários dessas plataformas e aplicativos. Assim sendo, os deslocamentos até as áreas centrais para comércio e/ou serviços é substituído pelo comércio via internet. Compreendemos esta nova situação com potencial para aprofundar o processo de fragmentação socioespacial, porque agudiza as separações e a seletividade da apropriação dos espaços urbanos de forma ainda mais intensa.

A pandemia de covid-19 inaugurou um novo momento, marcado por medidas de restrição aos deslocamentos das pessoas. Consideramos que este contexto acelerou tendências que já existiam e que permanecem, em maior ou menor grau, nas práticas espaciais dos entrevistados. O destaque está no *e-commerce*, estimulado nos últimos dois anos. Os resultados obtidos puderam confirmar a hipótese de resignificação da escala doméstica e, portanto, da construção da escala geográfica por parte dos cidadãos. Esta tendência se mantém pela adoção mais acentuada da modalidade de trabalho *home office*, ensino à distância e *e-commerce*. O espaço da casa sintetiza um conjunto maior de dimensões da vida humana do que no período anterior à pandemia de covid-19 e essa alteração só é possível pelo uso mais intenso dos objetos técnicos-científicos-informacionais que vêm transformando as práticas espaciais, tendendo ao agravamento do processo de fragmentação socioespacial.



## REFERÊNCIAS

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

ABREU, Marlon Altavini de; AMORIM, Wagner Vinicius. O estudo do mercado imobiliário em cidades médias: procedimentos para coleta e sistematização dos dados. **GEO UERJ** (2007), v. 2, p. 257, 2014.

AMORE, Caio Santos. “Minha Casa Minha Vida” para iniciantes. In: AMORE, C. S.; SHIMBO, L. Z.; RUFINO, M. B. C. (Org.) **Minha casa... e a cidade? Avaliações do programa minha casa minha vida em seis estados brasileiros**. 1 ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.

BALBIM, Renato. Mobilidade – Uma abordagem sistêmica. In BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE, C. (Org.) **Cidade e movimento – Mobilidade e interações no desenvolvimento urbano**. 1 ed. Brasília: IPEA, v. 1, p. 23-42, 2016.

BARBIERO, Lais. Mobilidade urbana em tempos de COVID-19: a bicicleta como opção. In: TOWS, R. L.; MALYSZ, S. T.; ENDLICH, A. M. (org.) **Pandemia, espaço e tempo: reflexões geográficas** – 1 ed. – Maringá, PR: PGE – Programa de Pós-graduação em Geografia, 2020.

BENJAMIN, Walter. A obra de arte na era de sua reprodutibilidade técnica. In: GRÜNNEWALD, J. L. **A ideia de cinema**. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1969.

BOLAFFI, Gabriel. Habitação e urbanismo: o problema e o falso problema. In: MARICATO, E. (Org.) **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. São Paulo: Editora Alfa-Omega, 1979.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em 15 de jan. 2024.

BUENO, Silveira. **Mini dicionário da língua portuguesa**. São Paulo: FTD, 2000.

CARDOSO, Adauto Lúcio.; ARAGÃO, Thêmis Amorim. Do fim do BNH ao Programa Minha Casa Minha Vida: 25 anos da política habitacional no Brasil. In: CARDOSO, A. L. (org.) **O programa Minha Casa Minha Vida e seus efeitos territoriais**. 1 ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A “revolução” no cotidiano invadido pela pandemia. In: CARLOS, A. F. A. (Org.) **COVID-19 e a crise urbana**. São Paulo: FFLCH/USP, 2020a.

\_\_\_\_\_. A prática espacial urbana como segregação e o “direito à cidade” como horizonte utópico. In: VASCONCELOS, P. A.; CORRÊA, R. L.; PINTAUDI, S. M. (org.) **A cidade contemporânea: segregação socioespacial**. São Paulo: Contexto, 2013.

\_\_\_\_\_. Diferenciação socioespacial. **Rev. Cidades**, Presidente Prudente, vol. 4, n. 6, p. 45-60, 2007.

\_\_\_\_\_. O eclipse da cidade e os sem direitos. **Le Monde Diplomatique Brasil**. Disponível em: <<https://diplomatie.org.br/o-eclipse-da-cidade-e-os-sem-direitos/>>. 25 de abril de 2020b. Acesso em: outubro de 2021.

CARVALHO, Viviane Fernanda de Oliveira. **Porque aqui é a minha casa!** Velhas práticas e novas possibilidades em conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida. 2019. 261 f. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologias, 2019. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/181561>>.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Ed. Paz e terra, 1983.

CALIXTO, Maria José Martinelli Silva.; REDÓN, Sergio Moreno. O programa Minha Casa Minha Vida e seus desdobramentos socioespaciais. Os novos vetores da produção do espaço em cidades médias brasileiras: notas introdutórias. In: CALIXTO, M. J. M. S.; REDÓN, S. M. (org.) **O programa Minha Casa Minha Vida e seus desdobramentos socioespaciais: os novos vetores da produção do espaço em cidades médias brasileiras**. 1 ed. Porto Alegre: Total Books, 2021.

CEBRIÁN Abellán, Francisco; GARCÍA, Carmen. Procesos de urbanización reciente en ciudades medias. Visiones Comparadas. In: BELLET, C. *et al.* (Org.). **Urbanización, producción y consumo en ciudades medias/intermedias = Urbanização, produção e consumo em cidades médias/intermediárias**. Presidente Prudente: Universidade Estadual Paulista; Lleida: Edicions de la Univeersitat de Lleida, 2015.

CEBRIÁN Abellán, Francisco; JOVEL, R. Transformaciones operadas durante el periodo del urbanismo expansivo en el entorno de una ciudad media: Albacete. In: MIRAMONTES, A.; ROYÉ, D.; VILLA, J. (Org.). **Las ciudades y el sistema urbano reflexiones en tiempos de crisis: Galicia – Norte de Portugal**. Ed. Meubook, 2012.

CEBRIÁN Abellán, Francisco. Ciudades con límites y ciudades sin límites. Manifestaciones de la ciudad difusa en Castilla-La Mancha. **Rev. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles**, n. 43, págs. 221-240, 2007a.

\_\_\_\_\_. Manifestaciones de la dispersión en el entorno de las ciudades medias. Respuestas convergentes en contextos diferentes. **Rev. Ciudades**, vol. 12, n. 21, 2015.

\_\_\_\_\_. Transformaciones y ajustes ante las nuevas dinámicas urbanas. Manifestaciones en la organización del territorio de Castilla-La Mancha. **Rev. Estudios Geográficos**, LXVIII, 262, enero-junio, 7-32, 2007b.

COULANGES, Fustel de. **A cidade antiga**. Martin Claret, 2005 [1864].

CORRÊA, Roberto Lobato. Diferenciação sócio-espacial, escala e práticas espaciais. **Rev. Ciudades**, Presidente Prudente, vol. 4, n. 6, p. 61-72, 2007.

\_\_\_\_\_. Segregação residencial: classes sociais e espaço urbano. In: VASCONCELOS, P. de A.; CORRÊA, R. L.; PINTAUDI, S. M. (org.) **A cidade contemporânea: segregação socioespacial**. São Paulo: Contexto, 2013.

DAL POZZO, Clayton Ferreira. **Fragmentação socioespacial em cidades médias paulistas**. 2015. 400 f. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologias, 2015. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/136103>>.

ENDLICH, Ângela Maria. Repensando as escalas geográficas em tempos de pandemia. In: TOWS, R. L.; MALYSZ, S. T.; ENDLICH, A. M. (Org.) **Pandemia, espaço e tempo**: reflexões geográficas – 1 ed. – Maringá, PR: PGE – Programa de Pós-graduação em Geografia, 2020.

EXAME. IBGE: um quinto dos brasileiros entrou na pandemia sem acesso à internet. **Revista Exame**, 14 abr. 2021. Disponível em: <https://exame.com/tecnologia/no-pre-covid-brasil-tinha-12-mi-de-familias-sem-acesso-a-internet-em-casa/>. Acesso em: 20 jan. 2024.

FARRET, Ricardo Libanez. Paradigmas da estruturação do espaço residencial intra-urbano. In: FARRET, R. L. **O espaço da cidade**: contribuição à análise urbana. Projeto. São Paulo, 1985.

FERNANDES, Nelson. Sentido espacial da renda da terra e o espaço urbano. In: MOREIRA, R. (Org.). **Geografia**: teoria e crítica. Petrópolis: Vozes, 1982.

FERRERA, Heloísa Mariz. **O centro preexistente e o centro principal nas cidades policêntricas**: transformações e permanências em Marília, Presidente Prudente e São Carlos – SP. 2018. 448 f. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologias, 2018. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/154490>>.

GALEANO, Eduardo. **As veias abertas da América-Latina**. Porto Alegre: L&PM, 2017 [1971].

GUZMÁN, Alejandro Ramírez; HERNÁNDEZ, Kitziyah Marcela. La fragmentación urbana y la segregación social - una aproximación conceptual. **Rev. Legado**, Cidade do México, jul./dez, p. 41-55, 2013.

HAESBAERT, Rogério. Desterritorialização: entre as redes e os aglomerados de exclusão. In: Castro, Iná Elias; Gomes, Paulo Cesar da Costa; Corrêa, Roberto Lobato. **Geografia**: conceitos e temas – 2 ed. – Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2000.

HAMADA, Heloise et al. Passageiros se posicionam em frente a ônibus e tentam impedir saída de coletivos no Conjunto Habitacional João Domingos Netto. **G1**, Presidente Prudente, 9 dez. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-regiao/noticia/2021/12/09/passageiros-se-posicionam-em-frente-a-onibus-e-tentam-impedir-saida-de-coletivos-no-conjunto-habitacional-joao-domingos-netto.ghtml> Acesso em: 19 jan. 2024.

HARVEY, David. O espaço como palavra-chave. **Revista EM PAUTA**, Rio de Janeiro, n. 35, v. 13, p. 126-152, 2015.

HIDALGO, Rodrigo, BORSDORF, Axel, ZUNINO, Hugo, ÁLVAREZ, Lily. Tipologías de expansión metropolitana en Santiago de Chile: precariópolis estatal y privatópolis inmobiliaria. **Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Barcelona: Universidad de Barcelona, vol. XII, núm. 270, 2008.

LEFEBVRE, Henri. **La producción del espacio**. Madrid: Capitán Swing, 2013.

\_\_\_\_\_. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LINDÓN, Alicia. Geografía de la vida cotidiana. In: HIERNAUX, D.; LINDÓN, A. **Tratado de geografía humana**. Barcelona: Anthropos e UAM Iztapalapa, 2006.

\_\_\_\_\_. El mito de la casa propia y las formas de habitar. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, v. IX, n. 194 (20), 2005.

\_\_\_\_\_. La casa búnker y la deconstrucción de la ciudad. *Rev. LimiaR. Estudios sociales y humanísticos*, v. IV, n. 2, 2006.

MAIA, Doralice Sátyro.; MIRANDA, Livia Izabel Bezerra.; MORAES, Demóstenes Andrade.; SPINELLI, Juçara.; ARAÚJO, Caline Mendes de. A expansão periférica de Campina Grande (PB): entre a habitação de interesse social e os condomínios fechados. In: CALIXTO. M. J. M. S.; REDÓN, S. M. (Org.) **O programa Minha Casa Minha Vida e seus desdobramentos socioespaciais: os novos vetores da produção do espaço em cidades médias brasileiras**. 1 ed. Porto Alegre: Total Books, 2021.

MARICATO, Ermínia. O “Minha Casa” é um avanço, mas segregação urbana fica intocada. **Carta Maior**, São Paulo, 27 de maio de 2009. Disponível em: <[http://www.cartamaior.com.br/templates/materiaMostrar.cfm?materia\\_id=16004](http://www.cartamaior.com.br/templates/materiaMostrar.cfm?materia_id=16004)>. Acesso em: outubro de 2021.

MARINELLI, Rodrigo. Reportagem especial do g1 constata problemas no transporte coletivo urbano em Presidente Prudente e usuários relatam dificuldades nos ônibus. **G1**, Presidente Prudente, 10 nov. 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-regiao/noticia/2022/11/10/reportagem-especial-do-g1-constata-problemas-no-transporte-coletivo-urbano-em-presidente-prudente-e-usuarios-relatam-dificuldades-nos-onibus.ghtml>. Acesso em: 19 jan. 2024.

MARX, Karl. **O Capital** – Livro I – crítica da economia política: O processo de produção do capital. Tradução Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2013.

McKENZIE, Roderick. O âmbito da Ecologia Humana. *Rev. Cidades*, v. 2, n. 4, 2005.

MIYAZAKI, V. K. **Um estudo sobre o processo de aglomeração urbana: Álvares Machado, Presidente Prudente e Regente Feijó**. 2008. xi, 171 f. Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2008. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/96699>>.

NASCIMENTO, Weverson. Prudenshopping completa 30 anos neste domingo. **O imparcial**, Presidente Prudente, 14 nov. 2020. Disponível em: <https://www.imparcial.com.br/noticias/prudenshopping-completa-30-anos-neste-domingo,39686>. Acesso em: 19 jan. 2024.

NUNES, João Osvaldo Rodrigues (Coord.) **Atlas ambiental escolar de Presidente Prudente: São Paulo – Brasil**. Disponível em: <http://portaldoprofessor.fct.unesp.br:9000/>. Acesso em: 10 de dezembro de 2022.

PEREIRA, Sílvia Regina. **Percursos urbanos: mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade**. 2006. 323 f. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologias, 2006. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/105070>>.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE. Licitação de lotes comerciais do João Domingos Netto termina na próxima quarta. 22 dez. 2016.

Disponível em:  
<https://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/noticias.xhtml?cod=34674>. Acesso em:  
23 jan. 2024.

PRÉVÔT-SCHAPIRA, Marie-France. Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades. **Rev. Perfiles latinoamericanos**, n. 19, p. 33-56, 2001.

\_\_\_\_\_. Segregación, fragmentación, secesión. Hacia una nueva geografía social en la aglomeración de Buenos Aires. **Rev. Economía, Sociedad y Territorio**, v. II, n. 7, p. 405-431, 2000.

PRÉVÔT-SCHAPIRA, Marie-France; PINEDA, Rodrigo Cattaneo. Buenos Aires: la fragmentación en los intersticios de una sociedad polarizada. **Rev. Eure**, vol. XXXIV, n. 103, p. 73-92, 2008.

PRESIDENTE PRUDENTE. **Lei complementar n° 230**, de 20 de dezembro de 2018. Dispõe sobre a Lei do Plano Diretor do Município, e dá outras providências. Presidente Prudente, 2018.

PORTAL PRUDENTINO. Semana do trabalhador terá tendas no Calçadão para testes de saúde. **Portal Prudentino**, Presidente Prudente, 29 abr. 2022. Disponível em: <https://portalprudentino.com.br/noticia/noticias/presidente-prudente-noticias/semana-do-trabalhador-tera-tendas-no-calçadão-para-testes-de-saude>. Acesso em: 19 jan. 2024.

\_\_\_\_\_. Vitorias nas casas do João Domingos Netto tem início na 2ª. **Portal Prudentino**, Presidente Prudente, 31 jul. 2015. Disponível em: <https://portalprudentino.com.br/noticia/noticias/presidente-prudente-noticias/vistoria-nas-casas-do-joao-domingos-netto-tem-inicio-na-2>. Acesso em: 23 jan. 2024.

RODRIGUES, Arlete Moysés. Desigualdade socioespacial – a luta pelo direito à cidade. **Rev. Cidades**, Presidente Prudente, v. 4, n. 6, p. 73-88, 2007.

\_\_\_\_\_. Loteamentos murados e condomínios fechados: propriedade fundiária urbana e segregação socioespacial. In: VASCONCELOS, P. A.; CORRÊA, R. L.; PINTAUDI, S. M. (org.) **A cidade contemporânea: segregação socioespacial**. São Paulo: Contexto, 2013.

SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro. **O espaço-tempo das políticas habitacionais em Presidente Prudente/SP**. 2019. 164 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologias, 2019. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/191703>>.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção** – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2002.

\_\_\_\_\_. **Espaço e método**. 4 ed. São Paulo: Nobel, 1997.

\_\_\_\_\_. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. **Boletim Paulista de Geografia**, v. 54, p. 81-100, 1977.

SINGER, Paul. O uso do solo urbano da economia capitalista. In: MARICATO, E. (Org.). **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. São Paulo: Editora Alfa-Omega, 1979.

SILVA, José Borzacchiello. Diferenciação socioespacial. **Rev. Cidades**, Presidente Prudente, v.4, n.6, p. 89-100, 2007.

SOBARZO MIÑO, Oscar Alfredo. **A segregação socioespacial em Presidente Prudente**: análise dos condomínios horizontais. 1999. 213 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologias, 1999.

SOUSA, Michele de; WHITACKER, Arthur Magon. Produção social do espaço urbano e produção da desigualdade na cidade. **Revista Geotemas**, Pau dos Ferros, v. 8, n. 1, p. 23–41, 2018. Disponível em: <http://periodicos.apps.uern.br/index.php/GEOTemas/article/view/861>. Acesso em: 24 mar. 2023.

SOUZA, Marcelo Lopez de. Da “diferenciação de áreas” à “diferenciação socioespacial”: a “visão (apenas) de sobrevoo” como uma tradição epistemológica e metodológica limitante. **Rev. Cidades**, Presidente Prudente, v.4, n.6, p. 101-114, 2007.

SOUZA, Jessé. **A tolice da inteligência brasileira**: ou como o país se deixa manipular pela elite. São Paulo: LeYa, 2015.

SPOSITO, Eliseu Savério. **Produção e apropriação da renda fundiária urbana em Presidente Prudente**. 1990. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1990.

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

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; GÓES, Eda Maria. **Espaços fechados e cidades**: insegurança urbana e fragmentação socioespacial. São Paulo: Ed. UNESP, 2013.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A cidade dentro da cidade. Uma *edge city* em São José do Rio Preto. **Rev. Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales**, v. VII, n. 146, 2003.

\_\_\_\_\_. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L. de; SPOSITO, M. E. B. (org.) **A produção do espaço urbano**: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2011.

\_\_\_\_\_. Multi(poli)centralidade urbana. In: SPOSITO, E. S.; NETO, J. S. L. (Org.). **Uma geografia em movimento**. – 1 ed. – São Paulo: Expressão Popular, 2010.

\_\_\_\_\_. Reestruturação econômica, urbana e da cidade: os papéis intermediários de cidades médias em múltiplas escalas. In: LAN, D.; ADRIANI, L.; SPOSITO, E. S. **Reestructuración productiva e industria, en ciudades intermedias de Argentina y Brasil**. – 1 ed. – Tandil: Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, 2018.

\_\_\_\_\_. Reestruturação urbana e segregação socioespacial no interior paulista. **Rev. Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales**, v. XI, n. 245, 2007.

\_\_\_\_\_. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: VASCONCELOS, P. A.; CORRÊA, R. L.; PINTAUDI, S. M. (org.) **A cidade contemporânea**: segregação socioespacial – São Paulo: Contexto, 2013.

\_\_\_\_\_. **O Chão em Presidente Prudente: a lógica da expansão territorial urbana.** 1983. 230 f. Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas, 1983. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/202451>>.

TOURINHO, Helena Lúcia Zagury. **Estrutura urbana de cidades médias amazônicas: análise considerando a articulação das escalas interurbana e intraurbana.** 2011. Tese (Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2011.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. In: BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE. (Org.). **Cidade e movimento – Mobilidades e interações no desenvolvimento urbano.** Brasília: IPEA, v. 1, p. 57-79, 2016.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Contribuição para o debate sobre processos e formas socioespaciais nas cidades. In: VASCONCELOS, P. A.; CORRÊA, R. L.; PINTAUDI, S. M. (org.) **A cidade contemporânea: segregação socioespacial.** São Paulo: Contexto, 2013.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil** – São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institut, 2001.

WACQUANT, Loïc. Que é gueto? Construindo um conceito sociológico. **Rev. Sociologia Política**, Curitiba, 23, p. 155-164, 2004.

WHITACKER, Arthur Magon. **A produção do espaço urbano em Presidente Prudente: uma discussão sobre a centralidade urbana.** 1997. 319 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciência e Tecnologias da Universidade de Presidente Prudente, Presidente Prudente.

\_\_\_\_\_. Centro consolidado, centro principal e complexificação das estruturas em cidades médias brasileiras. In: BELLT, C.; CALIXTO, M. J. M. S.; MELAZZO, E. S. **Entre escalas, processos e formas: produção e consumo nas cidades Ibero-americanas/ Entre escalas, procesos y formas: producción y consumo em las ciudades Iberoamericanas.** Ed. Appris, 2022.

\_\_\_\_\_. Centro da cidade, centralidade intra-urbana e cidades médias. In: MAIA, D. S.; SILVA, W. R.; WHITACKER, A. M. **Centro e centralidade em cidades médias.** São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017.

\_\_\_\_\_. Hierarquia, concorrência, complementaridade e coocorrência de centros na cidade. Uma revisão do modelo de Brian Berry a partir da análise de seis cidades médias brasileiras. In: CACHINHO, H.; BARATA-SALGUEIRO, T.; GUIMARÃES, P. (Org.) **Comércio, Consumo e Governança urbana.** 1 ed. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, v. 1, p. 320-331, 2020.

### APÊNDICE A – Igreja evangélica Deus é Fiel (Bela Vista)



Foto: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva, 2024.

### APÊNDICE B – Mercado Santa Isabel (Bela Vista)



Foto: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva, 2024.



**APÊNDECE C – Mini mercado Sakamoto (João Domingos Netto)**

Foto: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva, 2024.

**APÊNDECE D – Quadra poliesportiva (Bela Vista)**

Foto: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva, 2024.

**APÊNDECE E – Praça (Jardim Panorâmico)**

Foto: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva, 2024.

**APÊNDECE F – Despejo de lixo (João Domingos Netto)**

Foto: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva, 2024.

**APÊNDECE G – Roteiro de entrevista**

<b>Roteiro prévio de entrevista</b>
<p><b>A. Questões introdutórias</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Qual a sua idade?</li> <li>2. Qual seu nível de escolaridade?</li> <li>3. Qual sua faixa de renda familiar aproximada? [em caso de entrevista com segmentos de baixo poder aquisitivo, perguntar: recebe algum auxílio do governo?]</li> <li>4. Qual sua ocupação?</li> <li>5. Onde você trabalha/estuda? (localização)</li> <li>6. Qual sua posição na família? (pai, mãe, filho e etc.)</li> <li>7. Descreva sua rotina e seus trajetos num dia comum.</li> <li>8. Descreva como a pandemia mudou a sua rotina.</li> </ol>
<p><b>B. Habitação</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Há quanto tempo mora neste bairro?</li> <li>2. Como é o seu bairro? Descreva.</li> <li>3. Sempre morou no seu bairro? Se não: Onde morava antes?</li> <li>4. Por que você escolheu este bairro para morar?</li> <li>5. O que você acha da infraestrutura do bairro? Em termos de infraestrutura urbana, espaços públicos e demais tipos de serviços urbanos prestados?</li> <li>6. Como você avalia a ligação deste bairro com o conjunto da cidade? Há algum tipo de isolamento ou dificuldade de acesso?</li> <li>7. Há empregados em sua residência? Em que bairros eles moram? Como eles realizam os deslocamentos entre a moradia e o local de trabalho?</li> <li>8. Quais tipos de controle ou sistema de segurança existem em seu bairro e na sua residência? Em que medida eles contribuem para aumentar a sensação de segurança?</li> </ol>
<p><b>C. Lazer</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Como é o seu lazer? E onde? Destacando seu trajeto, qual seu meio de transporte para esta atividade?</li> <li>2. Se não foi citado: frequenta espaços públicos para o lazer? Pistas de caminhada, praças?</li> <li>3. Por que escolhe esses espaços?</li> <li>4. O meio de transporte interfere nas suas práticas de lazer?</li> <li>5. Como a pandemia afetou suas atividades de lazer?</li> </ol>
<p><b>D. Mobilidade</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Como você se locomove pela cidade? (a pé, transporte coletivo, carro, bicicleta)</li> <li>2. Você vai a algum lugar a pé ou de bicicleta? Por quê?</li> <li>3. Utiliza transporte coletivo? Por quê?</li> <li>4. Utiliza carro ou moto? Em quais situações? Utiliza ferramentas de localização GPS?</li> <li>5. Utiliza aplicativos como Taxi, Uber, 99 etc.? Se sim: em quais situações?</li> <li>6. Vai ao centro da cidade? Por qual meio de transporte?</li> </ol>

7. [Em caso de resposta positiva] vai fazer o quê no centro? Com que frequência vai ao centro?
8. [Em caso de resposta negativa] por que não vai?
9. Se fosse explicar para alguém que não conhece Presidente Prudente como localizaria o centro e seus limites?
10. Como a mudança para o seu local de moradia mudou os deslocamentos e os usos da cidade?
11. Em relação ao transporte coletivo em Presidente Prudente. Como você avalia as linhas de ônibus no seu bairro?
12. Há setores da cidade que gostaria de frequentar, mas não o faz porque o acesso é difícil?

### **E. Consumo**

1. Onde faz as compras da semana ou do mês? [detalhar os nomes dos supermercados, sacolões, feiras etc. e suas localizações] e como se locomove até estes locais)
2. Compram sempre roupas e sapatos, acessórios para vestuário?
3. E em relação a serviços como: educação (escola ou outros cursos), saúde, transporte, como é sua semana?
4. Afora as compras cotidianas, que outros produtos de maior valor foram comprados nos últimos cinco anos (eletroeletrônicos, carro, moto, imóvel...)? Locais dos estabelecimentos.
5. [Se não comentou antes] vai ao shopping center ou áreas comerciais do seu bairro/cidade?
6. Utiliza plataformas de compras pela internet? [aplicativos de lojas, sites e etc.] Para que produtos e serviços? Por quê?
7. Poderia citar alguns estabelecimentos que mais frequenta?
8. Por que estabelece estas áreas e estabelecimentos para comprar tais produtos e serviços?
9. Por que não nas outras?
10. Acredita de a pandemia alterou a forma de fazer compras? Se sim, de que maneira.

### **F. Trabalho**

1. Pode comentar como é seu trajeto e meio de locomoção para o trabalho? (trajeto) E qual o horário de entrada e saída no trabalho/escola/ faculdade?
2. Quanto tempo leva para ir e voltar do trabalho?
3. As atividades de trabalho foram afetadas pela pandemia? De que maneira?

### **G. Cidade**

1. Qual bairro da cidade você não moraria de jeito nenhum? Por quê?
2. Qual bairro da cidade você gostaria de morar? Por quê?
3. O que seria uma cidade ideal para você?

Organização: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva, 2021.