



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
“Júlio de Mesquita Filho”
Faculdade de Ciências, Tecnologia e Educação

Pedro Henrique Flausino Oliveira

**Praça dos Burgueses e Praça Mello Peixoto: um estudo sobre
mobilidade e acessibilidade urbana em Ourinhos - (SP)**

Ourinhos
2022

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
“Júlio de Mesquita Filho”
Faculdade de Ciências, Tecnologia e Educação

Pedro Henrique Flausino Oliveira

**Praça dos Burgueses e Praça Mello Peixoto: um estudo sobre
mobilidade e acessibilidade urbana em Ourinhos - (SP)**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à banca
examinadora para obtenção do título de Bacharel em
Geografia pela (Faculdade de Ciências, Tecnologia e
Educação - FCTE) UNESP – Campus de Ourinhos.

Orientador: Prof. Dr. Luciano Antonio Furini

Ourinhos
2022

O48p

Oliveira, Pedro Henrique Flausino

Praça dos Burgueses e Praça Mello Peixoto: um estudo sobre mobilidade e acessibilidade urbana em Ourinhos - (SP) / Pedro Henrique Flausino Oliveira. -- Ourinhos, 2022.

132 p. : tabs., fotos, mapas

Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado - Geografia) - Universidade Estadual Paulista (Unesp), Faculdade de Ciências, Tecnologia e Educação, Ourinhos

Orientador: Luciano Antonio Furini Furini

1. planejamento urbano. 2. espaços públicos. 3. acessibilidade urbana. 4. mobilidade urbana. I. Título.

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

Essa ficha não pode ser modificada.

Banca Examinadora

Prof. Luciano Antonio Furini (Orientador)

Prof. Márcio José Catelan

Prof. Márcia Cristina de Oliveira Mello

Ourinhos, 06 de dezembro de 2022.

Agradecimentos

Agradeço primeiramente a Deus, pois sem o amparo dele nada seria viável de ser realizado.

Sou grato e deixo aqui meus agradecimentos a todas as pessoas que de alguma forma contribuíram para que esse trabalho fosse realizado e finalizado. É incomensurável o sentimento de gratidão que tenho por todos que colaboraram para que essa trajetória fosse finalizada.

Agradeço a minha família por ter dado apoio e acreditado em mim em todos os momentos, por mais complicados e incertos que fossem. Nesse sentido, deixo aqui meus agradecimentos a minha mãe Roseli, ao meu tio Rosivaldo, ao meu tio Carlos, a minha vó Rosa. Agradeço também o apoio da minha vó Sônia e do meu pai Fabio. Agradeço a Unesp que deu suporte para a minha formação como profissional. Agradeço também a todos os funcionários da Unesp.

Agradeço ao meu professor orientador Luciano Antonio Furini por todas as suas orientações, incentivos, conselhos, esclarecimentos e conversas que tivemos, se for possível continuarmos o nosso trabalho na pós-graduação juntos será uma alegria e realização tanto pessoalmente quanto profissionalmente, pois aprendi muito e de diversas formas no decorrer do contato que mantive com o senhor.

Faço meus agradecimentos ao Júlio Cesar Demarchi, ao Márcio Ribeiro Lopes, a servidora do LAGHU Angela Peres Crespo e a servidora Laryssa Bitencourt Silva, pois sem eles não seria possível eu realizar a pesquisa que tive o apoio da Fapesp, assim como este trabalho de conclusão de curso.

Sou grato também a professora Márcia Cristina de Oliveira Mello e ao professor Márcio José Catelan por aceitarem serem os titulares da banca de avaliação do TCC e pelas suas contribuições, assim como pelo professor Paulo Fernando Cirino Mourão ter aceito como suplente.

Referente a pesquisa do projeto temático “Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos e formas” (FragUrb), preciso deixar meus agradecimentos a todos os integrantes por me acolherem e me fazer aprender mais em todas as ocasiões que se relacionava com vocês. Como também deixo registrado minha gratidão do contato que tive com os membros da equipe de estudo da cidade de Ribeirão Preto (SP) – Eliseu Sposito, Maria Sposito, Késia Anastácio,

Márcio Catelan, Rafael Roxo, Maria Magrini, Vitor Miyazaki, Alexandre Abate, Natália Brito, Jackeline dos Santos, Tatiana Monteiro.

Estendo aqui meus agradecimentos aos meus amigos e amigas que me ajudaram em diversos momentos e de diversas formas para que fosse possível eu continuar o percurso do curso. Deixo aqui meus agradecimentos o meu profundo agradecimento a República Augusta e todos os seus integrantes, Laura Neves, Gabriel Fabril Serra, Marina Gama Diotto, Lizandra Mayara de Oliveira Teixeira, Bruno Silva do Carmo, não esqueço que foram vocês as pessoas que me ajudaram no começo a conhecer a cidade e pessoas, me ajudaram também na adaptação ao longo do curso e sendo pessoas que me escutava e incentivava para eu realizar as atividades que tinham a ver com a universidade e as que também não tinham.

Agradeço a todos os amigos e amigas que fiz ao longo do curso e da estada em Ourinhos, sou grato por todos os conselhos, conversas e momentos descontraídos que tivemos, não vou conseguir citar todos que fizeram parte dessa história pois são vários, iniciando-se pelo pessoal da minha turma. Teria que incluir também o Evandro del Negro, Leandro Baccili, Nathalia Oliveira, Matheus Jamaico, Alene Fernandes, Gabrielly Oliveira, Gustavo Cotrim, Juan Paul, Júlia Faria, Vanessa Batista, Enrico Costa, Josy Santos, Mariana Moreno, Lucas Bittencourt, Beatriz Luvizotto, Letícia Rocha, Victor Finoti, Ana Messias e Jessica Borges.

Resumo

Dois dos requisitos para haver um contundente desenvolvimento socioeconômico de uma região são: mobilidade e acessibilidade urbana. As temáticas de mobilidade e acessibilidade urbana vão além do interesse de alguns grupos, ao contrário, essas questões influenciam na qualidade de vida e na garantia ou não do direito à cidade a todos os habitantes. Neste sentido, este trabalho busca debater questões pertinentes aos âmbitos da Geografia Urbana, do planejamento urbano, caracteristicamente sobre mobilidade e acessibilidade de espaços públicos situados em perímetro urbano. Deste modo, a pesquisa parte da caracterização da cidade de Ourinhos, um centro urbano de porte médio do estado de São Paulo, como também buscou-se analisar a acessibilidade e mobilidade de espaços públicos do município referido a partir de entrevistas semiestruturadas feitas com os cidadãos nas praças Mello Peixoto e Praça dos Burgueses. Entre os resultados da pesquisa constam: contribuir para o debate do tema e para iniciativas de planejamento urbano, considerando o escopo dos levantamentos bibliográficos e documentais.

Palavras-chaves: planejamento urbano; espaços públicos; acessibilidade urbana; mobilidade urbana.

Absctract

Two of the requirements for strong socioeconomic development in a region are: mobility and urban accessibility. The themes of mobility and urban accessibility go beyond the interest of some groups, on the contrary, these issues influence the quality of life and the guarantee or not of the right to the city for all inhabitants. In this sense, this work seeks to debate questions pertinent to the areas of Urban Geography, urban planning, characteristically about mobility and accessibility of public spaces located in urban perimeters. In this way, the research starts from the characterization of the city of Ourinhos, a medium-sized urban center in the state of São Paulo, as well as an attempt to analyze the accessibility and mobility of public spaces in the referred municipality based on semi-structured interviews carried out with city dwellers. in the squares Mello Peixoto and Praça dos Burgueses. Among the results of the research are: to contribute to the debate on the theme and to urban planning initiatives, considering the scope of bibliographic and documentary surveys.

Keywords: urban planning; public spaces; urban accessibility; urban mobility.

Sumário

1. Introdução	13
2. Os caminhos da pesquisa	15
3. Cotejando o processo de urbanização brasileira no contexto do estudo de caso	19
4. Caracterização da área de estudo	27
5. Discussão geral acerca de acessibilidade e mobilidade urbana	47
6. Acessibilidade e mobilidade em espaços públicos: praça Mello Peixoto e praça dos Burgueses	64
7. Considerações finais	113
8. Referências	114
9. Anexos	126

Lista de Mapas

Mapa 1. Localização de Ourinhos (SP)	31
Mapa 2. Região de governo de Ourinhos (SP)	32
Mapa 3. Região administrativa de Marília (SP)	33
Mapa 4. Rede urbana de Ourinhos (SP)	35
Mapa 5. Localização das ciclovias de Ourinhos (SP).....	53

Lista de Figuras

Figura 1. Macrozoneamento urbano de Ourinhos (SP).....	128
Figura 2. Grandes estruturas de transporte regional e principais vias de circulação do espaço intraurbano de Ourinhos (SP)	129
Figura 3. Praças públicas de Ourinhos (SP)	130

Lista de Tabelas

Tabela 1. Ourinhos - Índice de desenvolvimento humano municipal (IDHM)	130
Tabela 2. Ourinhos – Educação, saúde e grau de urbanização.....	131
Tabela 3. Ourinhos – População, população urbana e população rural.....	131
Tabela 4. Ourinhos - Renda, pobreza e desigualdade	131
Tabela 5. Ourinhos – Economia, produto interno bruto (PIB)	132
Tabela 6. Medidas territoriais de regionalizações político-administrativas	132

Lista de Quadros

Quadro 1. Roteiro para análises de espaços públicos	126
Quadro 2. Origem dos municípios da região de governo de Ourinhos (SP)	132

Lista de Imagens

Imagem 1: Praça (Pç.) Mello Peixoto	66
Imagem 2: Pç. dos Burgueses	67
Imagem 3: Atratividade (Pç. Mello Peixoto)	69
Imagem 4: Atratividade (Pç. Mello Peixoto)	69
Imagem 5: Atratividade (Pç. Mello Peixoto)	70
Imagem 6: Atratividade (Pç. dos Burgueses)	70
Imagem 7: Atratividade (Pç. dos Burgueses)	71
Imagem 8: Atratividade (Pç. dos Burgueses)	71
Imagem 9: Segurança e Proteção (Pç. Mello Peixoto)	75
Imagem 10: Segurança e Proteção (Pç. dos Burgueses)	75
Imagem 11: Segurança e Proteção (Pç. dos Burgueses)	76
Imagem 12: Sociabilidade (Pç. Mello Peixoto)	80
Imagem 13: Obstáculos fixos (Pç. dos Burgueses)	87
Imagem 14: Obstáculos fixos (Pç. dos Burgueses)	88
Imagem 15: Obstáculos fixos (Pç. dos Burgueses)	88
Imagem 16: Obstáculos fixos (Pç. Mello Peixoto)	89
Imagem 17: Obstáculos fixos (Pç. Mello Peixoto)	90
Imagem 18: Obstáculos fixos (Pç. Mello Peixoto)	90
Imagem 19: Sinalização (Pç. dos Burgueses)	92
Imagem 20: Mobiliário urbano (Pç. Mello Peixoto)	93
Imagem 21: Mobiliário urbano (Pç. Mello Peixoto)	93
Imagem 22: Mobiliário urbano (Pç. dos Burgueses)	94
Imagem 23: Mobiliário urbano (Pç. dos Burgueses)	94
Imagem 24: Calçamento (Pç. Mello Peixoto)	97
Imagem 25: Rampa de acesso (Pç. Mello Peixoto)	98
Imagem 26: Rampa de acesso (Pç. Mello Peixoto)	99
Imagem 27: Rampa de acesso (Pç. Mello Peixoto)	99
Imagem 28: Arborização (Pç. Mello Peixoto)	102
Imagem 29: Arborização (Pç. dos Burgueses)	103

Lista de Abreviaturas e Siglas

APP	Área de Preservação Permanente
BNH	Banco Nacional da Habitação
GPI	Grupo de Planejamento Integrado
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IDHM	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPT	Instituto de Pesquisas Tecnológicas
LAGHU	Laboratório de Geografia Humana da Unesp
ONG	Organização Não Governamental
ONU	Organizações das Nações Unidas
PD	Plano Diretor
PCD	Pessoas com Deficiência
PIB	Produto Interno Bruto
PDIM	Plano de Desenvolvimento
PMR	Pessoas com Mobilidade Reduzida
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
PNMUS	Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável
RA	Região Administrativa
REGIC	Regiões de Influência das Cidades
RG	Região de Governo
SAE	Superintendência de Água e Esgoto
SEADE	Sistema Estadual de Análise de Dados
SGM	Segunda Guerra Mundial
SP	São Paulo
SFH	Sistema Financeiro de Habitação
UPA	Unidade de Pronto Atendimento

1. Introdução

A urbanização no período contemporâneo tem desencadeado conjuntos de novos códigos para serem decifrados, neste cenário, observa-se que fatores como escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos, de modo integrado, concedem aos estudos acerca do urbano e da cidade novos padrões de complexidade, assim como novos desafios a serem enfrentados.

Um dos campos do planejamento urbano é o da acessibilidade e mobilidade. Estas duas temáticas são as que no decorrer desta pesquisa vão receber enfoques especiais, pois são o foco de análises tanto das abordagens teóricas quanto dos procedimentos empíricos, na busca de entender o quadro urbano de Ourinhos/SP.

Os temas da mobilidade e da acessibilidade são centrais para se estudar o planejamento e a gestão do espaço urbano, visto que abarcam uma série de questões, envolvendo diretamente ou indiretamente outros processos urbanos e suas espacialidades.

Espaços públicos, acessibilidade e mobilidade urbanas são temas que para além de sua importância pragmática para a qualidade de vida das pessoas contribui também, em parte, para que cada munícipe tenha o seu direito à cidade resguardado. Vale salientar que essas e outras temáticas sendo trabalhadas em conjunto no campo da gestão e do planejamento urbano contribuem para tornar possível um desenvolvimento socioeconômico com maior grau de equidade para a sociedade (YÁZIGI, 2000); (SERPA, 2004; 2007); (PEREIRA, 2006); (LOBODA, 2008); (GEHL, 2013).

A primeira vista podemos considerar que a questão da acessibilidade e mobilidade urbanas não são tão importantes em vista de outros tantos dilemas que as cidades brasileiras enfrentam atualmente, entretanto, cabe realçar que uma cidade com uma precária acessibilidade e mobilidade traz impactos e gera efeitos negativos para a sociedade como um todo.

Os debates sobre as temáticas de acessibilidade e mobilidade urbanas não podem ficar estanques em áreas do conhecimento, assim como pode ser muito limitado tratar esses assuntos de modo superficial. Deste modo, é preciso estudar, refletir e avaliar os pormenores do que é ser acessível e o que é preciso haver para termos facilidades nos deslocamentos, sendo fundamental as discussões construtivas que fomentam a pluralidade de compreensão e de propostas resolutivas.

A cidade e o espaço urbano são alguns dos focos dos debates realizados pela Geografia Urbana e por meio de alguns recortes analíticos consegue-se identificar, analisar, problematizar, discutir e levantar proposições para iniciativas e/ou intervenções nestes espaços, como no caso da acessibilidade e mobilidade. Foi a partir das opções citadas que conseguimos conhecer as similaridades e especificidades das diversas dimensões atinentes a estas categorias analíticas tão caras ao planejamento urbano e territorial – a cidade e o urbano (CARLOS, 2007a; 2009); (LENCIONI, 2008).

Fazendo parte do âmbito da gestão e do planejamento urbano temos os agentes de produção do espaço urbano, tais agentes são salientados e descritos com mais detalhes na obra de Villaça (2001), Vasconcellos (2001), Corrêa (2005), Furini (2011) e outros. Estes agentes podem cumprir significativas ações para a reconfiguração do espaço urbano, sendo na maioria das vezes distintos os seus interesses e objetivos. Com base na leitura dos autores mencionados podemos admitir que não são raras as vezes em que as tomadas de decisões acerca da gestão e do planejamento urbano são permeadas por conflitos de diversas ordens – políticas, culturais, econômicas, entre outras.

Para analisarmos e realizarmos discussões ligadas ao âmbito do Planejamento Urbano e da Geografia Urbana, abordaremos neste trabalho as temáticas de acessibilidade e mobilidade em espaços público de uma cidade de porte médio, tipologia da qual faz parte o município de Ourinhos (SP). Neste sentido, é imprescindível nos apoiarmos em metodologias que possam realizar e compatibilizar com as temáticas e objetivos da pesquisa. Assim, buscamos estabelecer procedimentos metodológicos que fossem coerentes, atinentes e que pudessem contribuir para o desenvolvimento da pesquisa.

O objetivo geral da pesquisa é apresentar os limites e as potencialidades que envolvem a acessibilidade e mobilidade de espaços públicos situados em Ourinhos (SP), particularmente sobre praças, fazendo análises com apoio em entrevistas semiestruturadas com os cidadãos nos espaços públicos selecionados. Já os objetivos específicos são: analisar a percepção de cidadãos no que tange a acessibilidade e mobilidade de espaços públicos em Ourinhos (SP), por meio da análise de entrevistas e, posteriormente, identificar padrões específicos e condições gerais de mobilidade e acessibilidade de espaços públicos de Ourinhos (SP).

A mobilidade humana é essencial para garantir a sua sobrevivência. O aspecto itinerante do ser humano pode ser verificado por meio de estudos antropológicos e históricos. Sendo assim, a realização desta e de outras pesquisas é importante e pode contribuir para esclarecer e fazer propostas para problemas relacionados a acessibilidade e mobilidade no espaço urbano de diferentes cidadãos e de diferentes municípios brasileiros.

Um dos resultados esperados, quando do início da pesquisa, era conseguir ter uma visão geral das condições de mobilidade e acessibilidade urbana em Ourinhos (SP), considerando as contingências e limitações para realizar alguns procedimentos no desenvolvimento da presente pesquisa.

Por fim, este trabalho visa somar e contribuir com outros trabalhos que tratam das temáticas como: urbanização, espaços públicos, acessibilidade e mobilidade urbanas, dentre outras, contribuindo para a promoção de um planejamento participativo e democrático (SOUZA, 2016).

2. Os caminhos da pesquisa

Uma das primeiras etapas da pesquisa é o estabelecimento do problema a ser pesquisado. A partir do momento em que define-se a problemática a ser analisada normalmente ocorre o levantamento e revisão bibliográfica sobre a temática em questão, sendo que no caso dessa presente pesquisa a problemática é mobilidade e acessibilidade em espaços públicos (BARBETTA, 2002).

Na parte inicial da pesquisa foram realizados levantamentos bibliográficos e documentais acerca de algumas temáticas, tais como: planejamento urbano, mobilidade, acessibilidade, entre outros. Na segunda etapa ocorreram os trabalhos de campo e as atividades em laboratório, buscando aplicar as técnicas de pesquisa e elaborar os produtos para análise dos resultados finais. Sendo assim, a metodologia desta pesquisa está organizada em duas frentes amplas e com seus respectivos desdobramentos em técnicas e procedimentos específicos, chegando a um determinado ponto da pesquisa em que ambas frentes se complementam na análise de informações e dados.

Tanto o estudo bibliográfico quanto o levantamento documental e o trabalho de campo são fundamentais, pois colaboram para captar informações e dados, tanto qualitativos quanto quantitativos, sendo estes procedimentos de extrema valia para construir o conhecimento do que estamos pesquisando.

O estudo bibliográfico apoiou-se na catalogação, classificação e análise de obras, sendo que dentre a literatura constam como referências: no âmbito do planejamento urbano, rede urbana e urbanização, Corrêa (1989); Villaça (2001); Corrêa (2005); Santos (2005); Carlos (2001; 2007a; 2007b; 2020); Souza (2005; 2010); Catelan (2012); Catalão, Magrini e Lindo (2019), entre outros; no tocante às referências sobre mobilidade, acessibilidade destaca-se Pereira (2006); Carrano (2008); Sousa e Sousa (2009); Abate (2017); Machado e Lima (2017); Silva e Souza (2017); Morano e Santiago (2018); Cavalcante, Morano e Santiago (2021); Jamaico (2021), bem como obras disponíveis para acesso acerca do município de Ourinhos. O levantamento documental diz respeito à pesquisa de dados e informações em sites institucionais oficiais de pesquisa, por exemplo sites da Prefeitura Municipal de Ourinhos (SP) e órgãos como o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e a Fundação Sistema Estadual de Análise dos Dados (SEADE).

Nos trabalhos de campo em espaços públicos foi possível a realização de gravação do percurso acompanhado, o entrevistador e o entrevistado. Após a realização das entrevistas foi feita uma série de registros fotográficos com o intuito de caracterizar e identificar as condições de mobilidade e acessibilidade em praças analisadas – praça Mello Peixoto e praça dos burgueses.

Assim, no trabalho de campo foi possível percorrer junto com os cidadãos de Ourinhos trajetos de um dado espaço público. Neste sentido, os sujeitos participantes da pesquisa para o estudo são colaboradores ativos nas práticas urbanas o que qualifica seus relatos e deste modo nos ajuda a compreender as nuances de suas percepções acerca do percurso. Portanto, a experiência urbana obtida com o caminhar por um percurso é apreendida nesta pesquisa de modo a ressaltá-la, compreendendo que esta pode ser uma das tantas outras apreensões também pertinentes e interessantes para lermos de modo mais ampliado e complexo os dilemas do espaço urbano, de modo a não dispensar suas peculiaridades e generalidades.

Buscando conhecer as particularidades da cidade, particularmente de sua estruturação, também foi realizado um levantamento bibliográfico e documental específico para conseguir captar os dados e informações relativos aos espaços públicos e especificamente das praças.

Com o suporte das informações levantadas foi possível contextualizar o trabalho de campo. A ideia foi coletar as observações a partir das entrevistas com

cidadinos para que relatassem o que notavam conforme passassem pelos lugares do trajeto. Neste sentido, no roteiro das entrevistas constavam perguntas que os incentivavam a descreverem suas percepções sobre diversos assuntos relacionados às praças, foco das análises, tais como: obstáculos; sinalização; fluxo; segurança e conforto, entre outros.

Optamos por analisar os trajetos da população urbana referida por compreendermos que é mais factível captar e viabilizar a análise da mobilidade pedonal de cidadãos durante o percurso dos espaços públicos, assim como entendemos que os espaços públicos sejam os espaços onde mais há chance de haver contemplação, o que por conseguinte favorece percepções mais acuradas, além destes espaços também fomentarem sensações e gerarem significados.

Na análise bibliográfica foi possível notar diferenças entre as metodologias de análise de percursos, algumas focadas na acessibilidade e mobilidade para pessoas com mobilidade reduzida (PMR) ou pessoas com deficiência (PCD), (MACHADO; LIMA, 2017); (JÚNIOR; et al., 2019); (COHEN, 2006); (MORANO; SANTIAGO, 2018) (DUARTE; COHEN, 2018a); (DUARTE; COHEN, 2018b). Há também outros trabalhos específicos sobre percursos urbanos com diferentes enfoques relacionados ao tipos de transporte (ABATE, 2017); (LYRA, 2017); (FERREIRA, 2018); (SILVA; JUNIOR, 2019); (MELO, 2019); (GUILHERMANO; CALVÃO, 2020). E, por último, verificamos também trabalhos que tratam de percursos articulados às temáticas de acessibilidade e mobilidade com escopo mais amplo de discussão, tais como: (JOLÉ, 2005); (PEREIRA, 2006); (THIBAUD, 2012a; 2012b); (PEREIRA, 2018); (FERREIRA; ROSANELI, 2019).

Uma das referências analisadas, Abate (2017), trata de percursos de cidadãos de pessoas que fazem uso do transporte público de Presidente Prudente (SP), sendo que a concepção de análise que ele adota para investigar os percursos é particular assim como é diferente dos outros trabalhos citados anteriormente em relação ao meio pelo qual as pessoas se locomovem. Não houve, por exemplo, a pretensão de buscar avaliar as percepções dos passageiros acerca da acessibilidade e mobilidade dos trajetos que fizeram.

Já o trabalho de Pereira (2008) aborda os percursos de cidadãos feitos através de veículo próprio da pessoa e das que não possuem veículo próprio, relacionando com os assuntos de acessibilidade e mobilidade urbanas e enfatizando os diferentes níveis de acessibilidade e mobilidade impactados pelas condições socioeconômicas,

ênfatiza, também, como a situação geográfica onde os cidadãos se encontram influência na diferenciação do quão é acessível e eficiente se deslocar pelo espaço urbano. Neste sentido, a autora discute que a diferenciação socioespacial do espaço urbano, causada principalmente pela condição socioeconômica das pessoas, acaba por interferir no direito à cidade delas, como também em ocasionar diferentes níveis de acessibilidade e mobilidade no espaço urbano.

Quanto a esta pesquisa, as análises são de percursos que não foram previamente escolhidos, isto é, ocorreram de acordo com a rotina, o costume e a decisão dos sujeitos participantes da pesquisa e quando for possível realizarmos junto o trajeto em espaços públicos. Assim, para a análise dos percursos dos cidadãos de Ourinhos foram necessários uma adequação aos tipos de percursos feitos pelo público-alvo da pesquisa. No entanto, foram estabelecidos alguns critérios¹ para analisar os percursos.

As entrevistas dos percursos foram realizadas com dez participantes, considerando o viés qualitativo da abordagem².

Em síntese, podemos dizer em etapas os procedimentos metodológicos realizados, sendo que na primeira etapa foi a revisão bibliográfica e revisão documental, a segunda etapa foi a elaboração do roteiro metodológico para as entrevistas e percursos acompanhados com os entrevistados, em seguida uma realização de um teste, após a realização do teste e verificação de que poderia ser útil e condizente utilizar o roteiro feito, partimos para a realização de entrevistas em espaços públicos, mais especificamente nos espaços da praça Mello Peixoto e praça dos Burgueses, sendo que para a realização das entrevistas semiestruturadas tivemos como critérios aqueles levantados na primeira nota de roda pé, assim como mais um critério que levamos em conta, é o de que em finais de semana há mais chances de encontrar público nas praças analisadas e que aceitam colaborar com a pesquisa, não havendo definição de dias e horários para a realização das entrevistas. Depois de realizar as entrevistas voltamos as praças citadas e tiramos fotos de

¹ As análises de percursos foram feitas percorrendo trechos estritamente dos espaços de duas praças de Ourinhos, a praça Mello Peixoto e dos Burgueses, assim como buscamos selecionar dentre as dez pessoas entrevistadas pessoas do sexo masculino e feminino de diferentes faixas etárias, com o intuito de demonstrar as diferenças ou padrões nos relatos dos participantes da pesquisa.

² O trabalho de Cavalcante, Morano e Santiago (2021) estabeleceu 26 o número de sujeitos participantes da pesquisa. Lyra (2017) analisou os percursos trabalho-casa feitos por transporte público com 7 diaristas. Machado e Palma (2017) em seu estudo investigou pessoas com mobilidade reduzida, usuários de cadeira de roda, muletas e bengala, sendo ao todo 7 pessoas analisadas de acordo com os critérios e perfis estabelecidos pelas autoras.

diversas áreas destes espaços públicos, fotos que nos remetem ao temas analíticos tratados no roteiro que elaboramos, bem como os registros fotográficos ilustram condições de acessibilidade e mobilidade em tais locais avaliados e, na terceira e última etapa, prosseguimos com as transcrições dos relatos das entrevistas, em seguida a análise das descrições e seleção das descrições mais significativas atinente a cada tema analítico abordado, após retomamos com análises para realizarmos discussões acerca dos relatos proferidos e acrescentamos as ilustrações fotográficas para complementação da discussão realizada.

O trabalho de campo deste estudo incluiu, assim, percorrer alguns trechos do percurso da Praça Mello Peixoto e da Praça dos Burgueses. Neste sentido, os sujeitos participantes da pesquisa para o estudo são colaboradores ativos com os seus relatos e deste modo nos ajuda a acompanhar suas percepções acerca do percurso. Portanto, a experiência urbana obtida com o caminhar por um percurso é apreendida nesta pesquisa de modo a ressaltá-la, compreendendo que esta pode ser uma das tantas outras apreensões também pertinentes e interessantes para lermos de modo mais ampliado e complexo os dilemas do espaço urbano.

Posteriormente à realização dos percursos com o público-alvo desta pesquisa (frequentadores das duas praças selecionadas de Ourinhos), realizamos os registros fotográficos dos percursos que foram feitos, sendo que nestes registros buscamos realçar espaços ou itens que mais chamaram atenção pelos relatos dos cidadãos em seus trajetos, e/ou se destacaram por motivos negativos de interferirem em questões a acessibilidade e mobilidade de quem transita por esses locais.

As entrevistas dos percursos foram gravadas e posteriormente transcritas para análise, porém, sem deixar passar a análise das observações de campo.

3. Cotejando o processo de urbanização brasileira no contexto do estudo de caso

De início, vale salientar que, para algumas abordagens, o Brasil está inserido no contexto mundial, ocupando a posição no sistema capitalista enquanto país periférico, Maricato (1996), Harvey (2005a, 2005b), Carlos (2007a). Neste sentido, as análises precisam considerar essas especificidades conjunturais. Para além destas características, o município de Ourinhos está situado na região sudeste do país, que apresenta diferenças e desigualdades importantes para com as demais regiões, porte;

função; papel; configuração; tipo; abrangência; influência e grau de estruturação interna e externa dos espaços urbanos.

Com diferença de grau e de intensidade, todas as cidades brasileiras exibem problemáticas parecidas. Seu tamanho, tipo de atividade, região em que se inserem etc., são elementos de diferenciação, mas em todas elas, problemas como os do desemprego, da habitação, dos transportes, do lazer, da água, dos esgotos, da educação e saúde são genéricos e revelam enormes carências. Quanto maior a cidade, mais visíveis se tornam essas mazelas. Mas essas chagas estão em toda a parte. Isso era menos verdade na primeira metade desse século, mas o comando dos interesses das grandes firmas constitui um receptáculo das consequências de uma expansão capitalista devorante dos recursos públicos, uma vez que esses são orientados para os investimentos econômicos em detrimento dos gastos sociais (SANTOS, 2005, p. 105).

Quando vamos realizar uma análise do Brasil, acerca do urbano e da cidade, devemos apreciar todo o arcabouço teórico criado a fim de compreender este país em suas singularidades, como também considerar os aspectos e processos gerais, por isto, não é pertinente nos fixar em uma só escala geográfica para avaliar os fenômenos e os processos que acontecem no urbano. Para assimilar a realidade contemporânea é necessário levar em conta diversas escalas, abrangendo a local, regional, nacional, e até mesmo internacional, a depender do recorte da pesquisa, além de relacionar a uma certa multiescalaridade de interconexões.

O processo de urbanização nas últimas décadas do século XX redefiniu a organização espacial da distribuição da população humana em escala planetária, assim como este processo teve e tem relação com a expansão territorial das cidades em consonância com as lógicas do modo de produção dominante. Para compreender as tendências urbanas presentes nas sociedades contemporâneas torna-se necessário estudar os diferentes e articulados processos e fatores que podem influenciar na estruturação e reestruturação urbana e das cidades (SPOSITO; GÓES, 2013).

A Geografia Urbana contemporânea, mais especificamente a Geografia Urbana Crítica, é um campo de geração de pesquisas e conhecimento que estabelece como um dos objetos de estudos a cidade e/ou espaço urbano. Geralmente, esses estudos nos descrevem e enfatizam a historicidade e a espacialidade compreendida pelas formas-conteúdos expressas pela materialidade de diversas estruturas de diferentes empreendimentos, assim como não deixam de avaliar e considerar a

influência e reverberações de processos exógenos e endógenos relativos ao recorte territorial da pesquisa.

O espaço urbano brasileiro teve seu processo de urbanização com suas peculiaridades marcadas pela sua formação socioespacial, como bem ressalta diversos estudos, sendo privilegiados diferentes recortes de análise ao longo da produção bibliográfica da Geografia Urbana, havendo em uma primeira etapa maior enfoque para as metrópoles do país, em um segundo momento verifica-se mais espaço e afinho da comunidade científica em estender o estudo para diversas escalas e, inclusive de diferentes portes, nas apreensões acerca do urbano e da cidade brasileira (SPOSITO, 1988); (VILLAÇA, 2001); (SANTOS, 1982; 2005); (CORRÊA, 1989; 2005); (CARLOS, 2007a; 2009); (LENCIONI, 2008); (FERREIRA, 2010); (CATELAN, 2012); (SPOSITO; GÓES, 2013); (VASCONCELOS, 2015); (AMORIN, 2016).

Em várias pesquisas, tanto no campo da Geografia Urbana como fora dela, são apresentados conjuntos de evidências e argumentos que esclarecem o porquê do processo da urbanização brasileira ser classificada como *urbanização tardia*. Esta expressão acerca da urbanização brasileira é fruto, em grande medida, da comparação feita aos países europeus e os períodos em que cada respectivo país chegou ao patamar onde ter sua população majoritariamente presente em espaços urbanos (SANTOS, 2005).

O padrão da urbanização brasileira apresenta um intenso processo de crescimento, em que as altas taxas de urbanização - conforme destaca (Santos, 2005) - revelam, também, muitos problemas urbanos. O processo de urbanização sempre teve um grande papel na constituição da estruturação e configuração das paisagens do espaço geográfico. O fenômeno da urbanização, articulado a outros processos e dinâmicas, como a divisão territorial do trabalho, são alicerces para a compreensão da complexidade e da distinção dos espaços urbanos, sendo esses processos e dinâmicas múltiplos no Brasil e no mundo.

O livro de Milton Santos, *A Urbanização Brasileira* (2005), nos expõe com dados e informações que a urbanização da região Sudeste, região na qual o município de Ourinhos se localiza, passou pelo processo mais intenso no que se refere ao volume de pessoas que foram se deslocando e constituindo espaços urbanos no decorrer do século XX. Nesta região, mais especificamente no estado de São Paulo, constituiu-se um polo de desenvolvimento do país, devido ao papel do complexo

cafeeiro, atraindo população da zona rural e de outras áreas urbanas de diversas regiões do país.

Assim, a população brasileira, durante séculos, teve como seu habitat predominante o espaço rural, e foi somente na segunda metade do séc. XX que o Brasil tornou-se um país com população predominantemente urbana (FURTADO, 2003), (SANTOS, 2005).

Sendo assim, ocorreu no Brasil o que podemos denominar como processo de urbanização rápida e desordenada, que por conta de diversos fatores, tais como a especulação imobiliária, a concentração fundiária e a falta e/ou falha da gestão e do planejamento urbano – com suas intencionalidades ideológicas - contribuíram para que ocorresse o fenômeno do “inchaço urbano” ou “macrocefalia urbana”, termos que nos remete para a problemáticas de que determinados núcleos urbanos receberam bem mais pessoas do que deveria e/ou “suportaria”, ocorrendo ocupações desregradas do espaço urbano (SANTOS, 2005).

É inegável que o processo de urbanização tem fundamental contribuição para o desenvolvimento das cidades. Acerca da urbanização brasileira, Milton Santos (2005) traz contribuições neste trabalho e nos auxilia para tomarmos conhecimento e refletirmos acerca da urbanização brasileira.

Outra obra de Milton Santos, *O Espaço Dividido* (2004), dedica-se a explicar o que de específico há nos espaços urbanos dos países classificados como subdesenvolvidos ou do terceiro mundo, utilizando como parâmetro a óptica e os conhecimentos envolvidos nos estudos da área de Economia Urbana. Santos (2004) descreve que o conjunto de países subdesenvolvidos têm em comum dois circuitos de economia urbana, o circuito inferior e o circuito superior, que segundo ele seria um meio para desvendar o que temos de diferencial em relação aos países de primeiro mundo ou desenvolvidos.

Verificam-se grandes transformações no espaço urbano recente, relativizando o poder explicativo dos modelos de estruturação urbana, baseados no par centro-periferia, que vigoraram por longo tempo em várias cidades dos países da América do Sul, incluindo o Brasil. Em fins do século XX, o par centro-periferia sofre com contínuas reduções em seu potencial de explicar as transformações e os cenários urbanos contemporâneos (CORRÊA, 2005); (SPOSITO; GÓES, 2013).

Dado que a conjuntura, em grande parte do mundo atual é a de sociedades sob a lógica do capitalismo em sua versão mais acentuada e excludente, tendo como

doutrina econômica vigente o neoliberalismo, temos o acirramento do processo de financeirização da economia, tendo cada vez mais destaque a ciência, a tecnologia e o informacionalismo, assim, reconfigura-se as relações capitalistas, exigindo, deste modo, novas formas de abordagens analíticas que possam identificar e caracterizar novos ou redefinidos processos, formas, conteúdos, estruturas e paradigmas. (SANTOS, 2008).

É a partir da lógica econômica contemporânea que potencializa-se e efetiva-se o acirramento das desigualdades socioespaciais, que as cidades e o espaço urbano tornam-se importantes referências para pesquisas. O que é particularmente relevante ao observarmos e analisarmos os problemas gerados por essa lógica são os seus traços sociais e espaciais, como no apontamento de Santos (2005), de que a maior parte da população vive em espaços urbanos em diversos países, constituindo em âmbitos centrais de estudos para o entendimento de diversos fenômenos e processos.

No ano de 2010 a população mundial era de aproximadamente 6,9 bilhões, tendo nessa época 50% da população residindo em áreas urbanas (UNFPA, 2010). O período contemporâneo tem apresentado conjuntos de novos desafios para serem decifrados e compreendidos. Neste cenário, tem-se demonstrado que fatores como as escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos, apreendidos de modo articulados, concedem aos estudos acerca do urbano e da cidade novos entendimentos sobre a complexidade, assim como, sobre as novas problemáticas a serem discutidas e enfrentadas (SPOSITO; GÓES, 2013).

Podemos dizer, de modo geral, que o processo de urbanização contemporânea denota a tendência de exigir das análises mais interatividade, intensidade, dinamicidade, densidade e, por conseguinte, mais capacidade de compreender a complexidade, particularmente aquelas relacionadas às constantes inovações dos meios de comunicação, transporte, entre outros. Em vista disto, consideramos que a rede urbana pode ser um dos bons espectros de análises no campo da gestão e planejamento urbano para identificarmos e verificarmos diversas problemáticas.

A urbanização contemporânea refere-se, portanto, à produção de um modo de vida urbano, caracterizado pela incorporação do consumo como elemento balizador das relações de sociabilidade, que engloba e suplanta a produção de cidades *stricto sensu*. [...], o desenvolvimento capitalista tem hoje como um dos seus motores os mercados imobiliários que, nos países

centrais, promovem a renovação de áreas tradicionais nas principais cidades por meio de processos que, muitas vezes, privam as populações urbanas do acesso livre aos seus espaços de vida e, nos países periféricos, geram paisagens novas em meio à precariedade das formas urbanas pretéritas, anexando amplas áreas (CATALÃO; MAGRINI; LINDO, 2019, p.201).

O conceito de meio técnico-científico-informacional de Santos (2008) destaca os diversos elementos e fatores que são determinantes e que influenciam o espaço geográfico em vários aspectos da sociedade contemporânea – econômico, cultural, social, político, entre outros.

Historicidade e espacialidade são categorias de análise que devem ser consideradas pelas pesquisas de espaços urbanos, assim como são imprescindíveis para estudos que tratam do espaço geográfico, sendo que por meio destas categorias podemos compreender o conceito de rugosidade de Santos (2006; 2008).

Quando buscamos tratar e discutir um assunto na linguagem geográfica, é importante levar em conta um conjunto de variáveis, processos e fatores. Neste sentido, na empreitada de apreender um determinado assunto sob o espectro e linguagem geográfica é importante avaliarmos de forma integrada e não dissociado os sistemas de objetos e sistemas de ações, sejam eles sociais, físicos ou naturais presentes no espaço geográfico (SANTOS, 2006; 2008).

Deste modo, quando desejamos caracterizar um período histórico numa abordagem geográfica totalizante, seja ele do passado, presente ou até projeções para o futuro, é necessário considerar as dimensões espaciais e temporais, assim como as conteudinais, organizacionais, processuais, estruturais, configuracionais, entre outras.

O esforço para conceber análises mais gerais que vão além das problemáticas circunscritas de um determinado município é fundamental para termos compreensões menos limitadas do “quebra-cabeça” de que envolve as variáveis e as várias dimensões analíticas atinentes a este município. Neste sentido, a compreensão do espaço geográfico conforme discutido por Santos (2006; 2008) é importante quando almeja-se compreender para além daquilo que os olhos podem ver.

A categoria de espaço geográfico, pautado na perspectiva de Santos (2006; 2008), nos “permite transitar do passado ao futuro, mediante a consideração do presente”, de modo a sobressair as rugosidades e as modernidades de acordo com

os diferentes paradigmas de um período histórico para o outro (SANTOS, 2006, p. 64).

Ao observarmos e analisarmos características específicas do espaço geográfico, por exemplo o espaço urbano contemporâneo brasileiro, temos que levar em conta os contextos estruturantes, assim, as formações socioespaciais ganham realce. Em meio ao processo de globalização os municípios brasileiros não podem ser compreendidos se avaliados de forma não relacional, pois os lugares deste período histórico são constituídos de acordo com processos e agentes exógenos e endógenos a estes, o que configura a era das *sociedades em redes* (CASTELLS, 1999).

Desde os tempos mais remotos da história humana as cidades apresentaram diferenciações e desigualdades socioespaciais, de acordo com seus contextos, processos, usos, entre outros elementos analíticos, gerando espacialidades peculiares. Neste sentido, a historicidade do espaço revela heranças importantes, desse modo, o espaço urbano apresenta aspectos da sociedade que o produziu, particularmente dos agentes e os respectivos conflitos envolvidos nesta trama. “O espaço urbano capitalista – fragmentado, articulado, reflexo, condicionante social, cheio de símbolos e campo de lutas – é um produto social, resultado das ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem o espaço” (CORRÊA, 2005, p. 11).

Enquanto a globalização vigorar, não é factível entender as cidades desconsiderando seus aspectos relacionais, aspectos estes sustentados pelas redes de comunicação, informação, rodoviária, ferroviária, hidroviária, aeroviária, dutoviária e outras. Deste modo, um dos fatores a fim de compreendermos as cidades atuais é o seu uso e apropriação, pois as diferenciações nos usos e apropriações do espaço urbano nos leva a hierarquia urbana, assim como a heterarquia urbana (CATELAN, 2012); (OLIVEIRA, 2017).

Ao observar o espaço urbano, podemos verificar diversas dimensões e discrepâncias, que muito tem a ver com a inserção mundial da sociedade brasileira sob a égide do capitalismo (CORRÊA, 2005), (CARLOS, 2007a; 2007b; 2020).

O espaço urbano centraliza uma série de processos que se encontram em combinações variadas gerando diferentes espacialidades, porém, segundo as características das cidades, que fazem parte da urbanização e respondem particularmente a tais processos. Deste modo, o espaço urbano é composto por localizações de conteúdos muito variados e rearranja tais localizações segundo seus conteúdos e as possibilidades organizacionais que a cidade permite. *Padrões como*

segregação socioespacial urbana, desigualdade urbana e pobreza urbana, revelam arranjos em que combinam os conteúdos das localizações com as lógicas do modo de produção que comanda a economia, segundo ritmos e amplitudes que reproduzem e redefinem tais lógicas, gerando mudanças com dinâmicas propriamente urbanas (ALVES; FURINI, 2021, p. 3, grifos nossos).

O processo de urbanização no seu desenvolvimento vai registrando no espaço geográfico as continuidades, descontinuidades e/ou rupturas no desenrolar do processo histórico e social, expresso nas diferentes formações socioespaciais do território brasileiro, resultando em modelação de estruturas e configurações que podem passar por processos de reestruturações para alinhar-se às lógicas hegemônicas do período histórico e ao espaço urbano em questão (HARVEY, 2005b) (SANTOS, 2005) (SPOSITO; GÓES, 2013).

Assim, vale expor e salientar o relato elaborado por Maria Encarnação Beltrão Sposito, no prefácio de seu livro *Capitalismo e Urbanização* (1989), no qual descreve sobre o quão importante é para a análise da Geografia Urbana considerar e ponderar diversas variáveis produzidas e atinentes ao devir histórico dos fenômenos e processos. “Parece-me fundamental recuperar a História não apenas para a reflexão sobre o urbano, mas para fazer uma Geografia para além da paisagem, para além do que nossos sentidos podem perceber”.

Sposito (1988), por valorizar o aspecto histórico articulado à categoria analítica espacial destaca a imbricação e potencialidade deste aspecto por integrar as dimensões tempo-espaço para desvendar e esclarecer questões urbanas, sendo que neste caso o tempo é apreendido também em sua historicidade. Assim, o espaço associado à categoria tempo, particulariza e difere determinados espaços selecionados para análise e identificados a partir de categorias analíticas espaciais e temporais que nos permite “decodificar” o curso das obras produzidas pelo Homem num dado espaço-tempo inteligível.

Por tudo aquilo que contém e representa as cidades e os campos desde os tempos remotos até a contemporaneidade as tornam focos de nossa atenção. Assim, as peculiaridades e diferenças das cidades e dos campos apreendidas pela concepção do espaço geográfico torna estas categorias analíticas instigantes, assim como surpreendentes e desafiadoras para quem deseja estudá-las a fim de compreender o mundo em que vivemos. Estes espaços específicos, as cidades e os

campos, com todos seus atributos são âmbitos que nos permite observarmos e refletirmos acerca das potencialidades da ação humana, apreendendo seus processos exitosos e suas limitações, historicamente datados (MUMFORD, 1965).

De certo modo, baseado em Mumford (1965) podemos entender que as cidades de antigamente se diferenciam em diversos aspectos das cidades contemporâneas. Neste sentido, o trabalho do autor citado pode ser uma obra-prima para conhecermos que, ao longo da história da humanidade, diversas urbes foram surgindo em diversas localidades do globo terrestre, sendo possível ao realizarmos comparações entre as diversas características das urbes encontrarmos várias diferenças e semelhanças relacionadas a diversos atributos e fatores.

As transformações engendradas pelo capitalismo alteraram consideravelmente a valorização das cidades. Com a expansão capitalista, as cidades se tornaram centros do *locus* econômico, ou em outras palavras, em “produto” do capitalismo. Mais recentemente, o campo se industrializa e a relação de poder entre os espaços urbano e rural passa para a hegemonia da cidade, o que acaba por trazer novas variáveis ao quadro urbano (seja mundial ou brasileiro). [...] (JURADO DA SILVA; SPOSITO, 2009, p. 211).

O espaço urbano é receptáculo de acumulações de tempos históricos, podendo ser compreendido pelos empreendimentos datados historicamente, com suas representações e marcas por meio da própria materialização de suas formas e conteúdos situados no espaço. As relações e ações humanas, percorridas no espaço urbano, podem estar vinculadas num processo contínuo em que molda e transforma este espaço, portanto, o espaço urbano é produto social (CORRÊA, 2005); (CARLOS, 2007a).

Na próxima seção, iremos apresentar uma caracterização de um município do interior paulista, situado na porção sudoeste do estado de São Paulo, estou me referindo a Ourinhos.

4. Caracterização da área de estudo

Essa caracterização do município de Ourinhos/SP inicia-se com o papel dos bandeirantes, que marcaram a história do Estado de São Paulo. Estes agentes denominados como bandeirantes foram os responsáveis por dar sustentação e colaborar para que vastos conjuntos de estratégias, objetivos e interesses fossem

concretizados tanto por parte da Metrópole no período colonial quanto por parte do Estado nacional brasileiro já após a “independência do país”.³

Cabe ressaltar e rebater o discurso problemático e polêmico, no mínimo para se dizer, relativo a ocupação e o povoamento dos bandeirantes do território brasileiro. O fato de desbravamento dos bandeirantes não existiu, esta afirmação é corroborada para o caso de Ourinhos conforme evidencia D’ Ambrósio (2004), pois milênios antes dos fatos históricos do bandeirantismo já se encontrava nas terras da região do Rio Paranapanema nômades caçadores e coletores da etnia Umbu e também anos mais tarde o povo Umbu iria desaparecer e aparecer a etnia Guarani na região. Portanto, é equivocado fazer afirmações de que houve o desbravamento de regiões de matas virgens por parte dos bandeirantes, até porque já havia a presença dos povos originários do território brasileiro, que são os indígenas.

Em vista das discussões levantadas anteriormente – urbanização brasileira, ferrovias, entre outras - neste trabalho buscamos realizar uma breve discussão acerca de um município do interior paulista, especificamente do sudoeste paulista, Ourinhos. Dias (2009) salienta que este município teve no começo de sua história uma ligação umbilical ou estrita com a atividade ferroviária e complexo cafeeiro.

A porção Oeste do estado de São Paulo e a porção Norte do estado do Paraná sofrem dois processos de povoamento. O primeiro denomina-se “fase pastoril e o segundo denomina-se “pioneirismo agrícola”. [...]. Devemos destacar a importância do segundo processo de povoação, que consideramos mais atuante na formatação estrutural da região. [...]. Esta contribuição é sentida e nitidamente se apresenta aos olhos de qualquer um que passe por estas espacialidades, principalmente, na cidade de Ourinhos/SP. Portanto, o pioneirismo agrícola, motivado pelo surto do café vindo do Vale do Paraíba (direção sequencial oeste do estado de São Paulo e, posteriormente, do Norte do Paraná), é impulsionado por uma grande procura de novas terras para o cultivo de café, já que esta atividade agrícola proporcionava, no século XIX, um grande enriquecimento econômico. Com este movimento, ocorre uma grande mudança no local, as relações sociais e econômicas se tornam mais dinâmicas e há um aumento considerável na densidade populacional da área, que antes era um grande conjunto de pastos (SILVEIRA; et al., 2011, p. 21).

³ Existe um amplo e intenso debate entre estudiosos do âmbito das Ciências Sociais discutindo se o Brasil pode ser considerado como um país independente após o 7 de setembro de 1882, data conhecida como o *Dia da Independência do Brasil*. Nesse sentido, existe debates se esta data não marcou mais um fato que teve somente efeito limitado, no sentido de termos restrições a independência econômica do país e de outras âmbitos. Como também até que ponto o nosso país é independente politicamente, pois se naquela época o país conseguiu ter autonomia para constituir seu Estado-Nação e realizar uma série de outros feitos, e ao mesmo tempo o Brasil mantinha uma relação não tão autônoma em vários quesitos perante países estrangeiros.

Araújo e Cunha (2011) também reforçam a importância do complexo cafeeiro e da ferrovia na formação do município de Ourinhos, assim como para o município se tornar uma realidade. Compete citar também que na época de sua fundação houve colaborações de diversas famílias e pessoas que contaram com suporte do complexo cafeeiro para atingir este propósito.

Com a chegada da ferrovia, ocorreriam várias transformações nesta paisagem, em especial, o desenvolvimento desta pequena vila chamada de Ourinho, que em 1918, ganharia autonomia política e administrativa, sendo elevada à categoria de Município. A ferrovia trouxe também consigo consequências importantes para o Oeste Paulista, uma vez que viabilizou a exploração de áreas novas e de solos férteis que antes eram impossíveis devido à falta de conexão do Oeste Paulista com as outras regiões do país, de modo que estas pudessem concorrer vantajosamente com outras regiões do estado de São Paulo, como Campinas ou o Vale do Paraíba, barateando os custos com transportes. (ARAÚJO; CUNHA, 2011, p. 55)

Del Rios (1992) nos mostra que em um mapa do ano de 1905 da companhia de estradas de ferro do Paraná não se encontrava a representação cartograficamente Ourinhos, mas sim com a denominação de Ourinho e integrante do estado do Paraná, no lugar onde atualmente se situa o município de Jacarezinho.

A lei estadual 352, de 2 de abril de 1990, definia que Nova Alcântara ou (Ourinho) e o distrito policial de Jacarezinho fossem levados a termo de Jacarezinho. É com a lei 525, de 9 de março de 1904, que cria-se a comarca de Jacarezinho. Em vista destes despachos normativos-administrativos governamentais, Dias (2009) salienta para a não clareza das informações relativas a uma Ourinho paranaense. Neste sentido, a autora deixa claro de alguns mapas ter apresentado Ourinho se estendendo ao território paranaense, porém em algumas normas/decretos da mesma época, tratava-se nestes documentos normativos de outro modo a configuração político-administrativa da região.

De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010), a população de Ourinhos era de 103.035 no ano de 2010, a densidade demográfica era de 221,10 hab/km², o IDHM (Índice de Desenvolvimento Humano Municipal) era de 0,762, e a população estimada para o ano de 2021 era de 115.139 habitantes.

Uma das particularidades de Ourinhos se refere à sua localização geográfica privilegiada, o município se situa em um entroncamento rodoferroviário estratégico

entre a região Sul e Sudeste do país, sendo que também este centro urbano tem seu papel de intermediação pelos seus atributos e situação geográfica, isto é, por estar numa área que liga dois estados e ser uma cidade de porte médio (DIAS, 2009).

Em 1908, as informações dos jornais da região, mostravam que o núcleo urbano de Ourinhos, contava com 270 casas. Porém o surgimento da cidade de Ourinhos como se sabe ocorreu, devido à construção da ferrovia, fazendo com que muitos operários se estabelecessem no local e por ser um local de pousada de viajantes, em razão da localização geográfica da cidade (DIAS, 2009, p. 28).

Segundo Dias (2009), no início da formação de Ourinhos já havia um núcleo urbano denominado de Vila Odilon, que será posteriormente incorporado ao território de Ourinhos. De acordo com a mesma autora, a Vila Odilon emerge da cultura do café cultivado nas áreas adjacentes, sendo esta vila localizada próxima ao Rio Paranapanema, este mesmo rio que faz divisa entre Ourinhos e Jacarezinho. “Mas esse pequeno núcleo urbano estava isolado espacialmente, no extremo sul da cidade de Ourinhos, que nascia em seu lado oposto, na região norte, onde hoje se encontra Barra Funda.

É a Barra Funda e não a Vila Odilon que se torna, num segundo momento, é a área mais importante da história do município de Ourinhos. A área nomeada antigamente como Barra Funda se não for a mais importante em termos de localização, diversidade e quantidade dos serviços urbanos prestados, é uma das mais importantes atualmente. O que antes era conhecido por Barra Funda hoje se denomina e se conhece por ser o centro da cidade de Ourinhos.

Vale ressaltar que a estrutura fundiária de Ourinhos no início de sua história era extremamente concentrada a posse na mãos de poucos, conformando um “oligopólio fundiário”. Neste sentido, alguns proprietários latifundiários tinham apelidos de “coronéis”, sendo um traço comum dessas pessoas naquela época com o que se nota na noção de *coronelismo* (RANGEL 1962); (FURTADO, 2003).

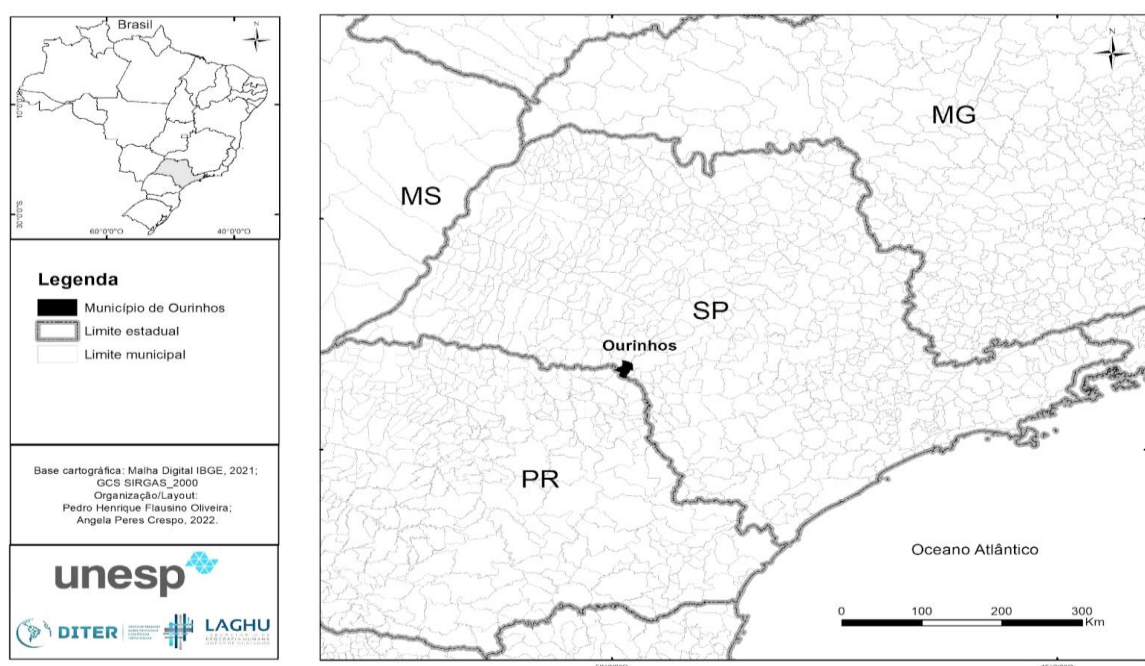
Segundo Alves e Furini (2021), Ourinhos é compreendida como cidade de porte médio por apresentar em seus índices, características e diferenças que a distingue de cidades médias e de municípios grande porte. Pela sua situação geográfica, Ourinhos se torna um município diferenciado e estratégico para discorrer processos e fenômenos de diversas ordens, exercendo grande papel de atratividade e conectividade para implementação de atividades econômicas. Nesse sentido, a

região do município para as atividades econômicas é um ponto de passagem ou de acesso importante para haver a integração de territórios das unidades federativas do PR e de SP, contribuindo de modo a viabilizar e potencializar os fluxos de diversas ordens entre os estados.

Utilizando de referenciais tipicamente geográficos podemos descrever a localização do município de Ourinhos. Deste modo, temos que a sua sede municipal apresenta as coordenadas geográficas 22° 58' 29" de latitude S e 49° 52' 20" de longitude W, tendo de distância, em linha reta, 338 km de Ourinhos da cidade de São Paulo, (IBGE, 1957).

A seguir, na mapa 1, trazemos a localização do município de Ourinhos, a partir desta representação conseguimos visualizar sua situação geográfica, se encontrando em uma área de divisa de estados, assim como por se situar na denominada Região Concentrada descrita por Santos e Silveira (2001).

Mapa 1 – Localização de Ourinhos (SP)



Fonte: Malha Digital IBGE, 2021.

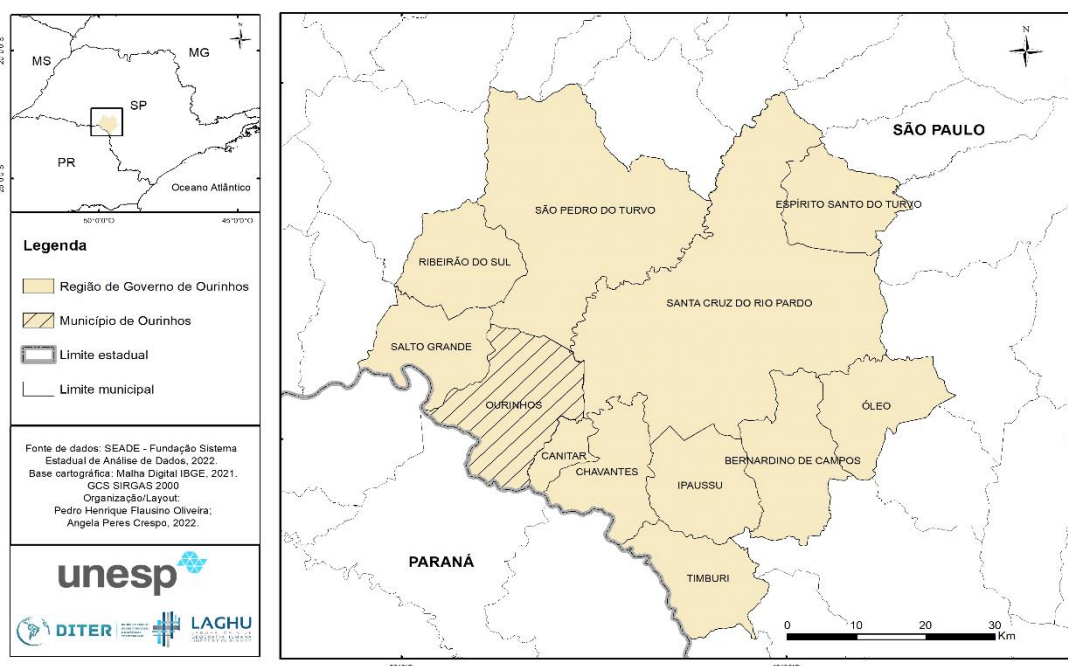
Referente a formação geológica de Ourinhos, o município pertence à unidade morfoestrutural Bacia Sedimentar do Paraná, Formação Serra Geral, encontrando-se rochas basálticas provindas de atividades geológicas ocorridas em períodos muito anteriores. O solo predominante na região são os latossolos, conhecidos também vulgarmente como "terra roxa", estes solos são constituídos por materiais minerais que favorecem a atividade agropecuária, por ser um tipo de solo argiloso e de alta

fertilidade. O município ainda encontra-se inserido na morfoescultura do Planalto Ocidental Paulista, mais especificamente no Planalto Centro Ocidental (IPT, 1981); (DIAS, 2009).

Segundo Guerra (2017), Ourinhos é delimitado por três rios principais - Paranapanema, Pardo e Turvo, que apresentam forte potencial hídrico, fazendo parte da 17ª Unidade de Gerenciamento de Recursos Hídricos do Estado de São Paulo, denominado Médio- Paranapanema.

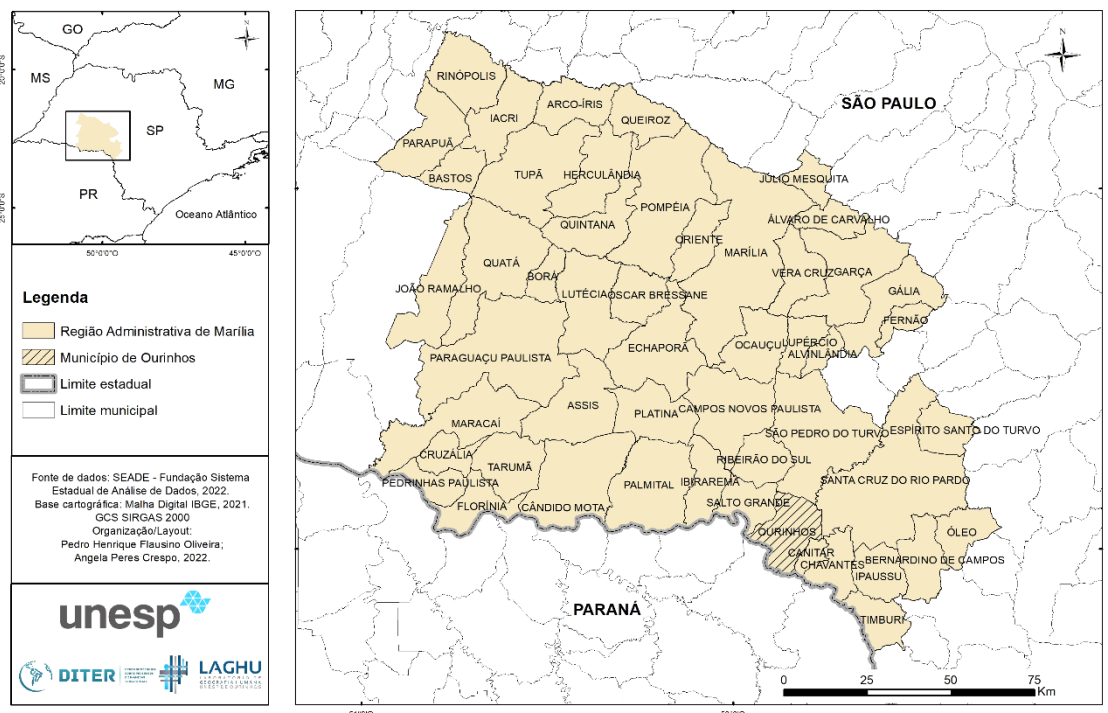
A seguir são apresentadas as mapas 2 e 3, de acordo com as regionalizações normativas-administrativas estabelecidas pelo Estado de São Paulo, o mapa 2 nos mostra a região de governo de Ourinhos e o mapa 3 a região administrativa de Marília, sendo que elas nos remetem a diferentes regionalizações que apoiam ações de planejamento.

Mapa 2 – Região de Governo de Ourinhos (SP)



Fonte: Seade, 2022. Malha Digital IBGE, 2021.

Mapa 3 - Regionalização político-administrativa: região administrativa de Marília (SP)



Fonte: Malha digital do IBGE, 2021; Seade, 2022.

A fundação da cidade de Ourinhos teve estrita ligação com a expansão da malha ferroviária e do cultivo de café para oeste do estado de São Paulo. Deste modo, Dias (2009) aponta para o processo de urbanização sustentado na migração das pessoas e no complexo cafeeiro, assim como na expansão dos cafezais e das ferrovias rumo ao interior do estado.

Com a chegada da ferrovia e da expansão do cultivo cafeeiro para o Oeste paulista é que temos diversas evidências de que a produção do espaço urbano e a expansão urbana iria acontecer. Assim, a implantação e o desenvolvimento das atividades produtivas no município de Ourinhos e na região imediata possibilitaram o crescimento tanto no número da população quanto da atividade econômica, como também o avanço do processo de urbanização para servir a demanda da população por infraestrutura urbana.

Na empreitada de viabilizar e ter o reconhecimento político-administrativo e jurídico por parte dos entes interessados na fundação da Ourinhos, o ano de 1915 é um marco neste processo, pois é nesse ano que o pequeno povoado de Ourinhos tornou-se distrito de paz pelo decreto-lei nº 1484, mas ainda era subordinado a comarca de Salto Grande, sendo fundado o município de Ourinhos por meio da Lei

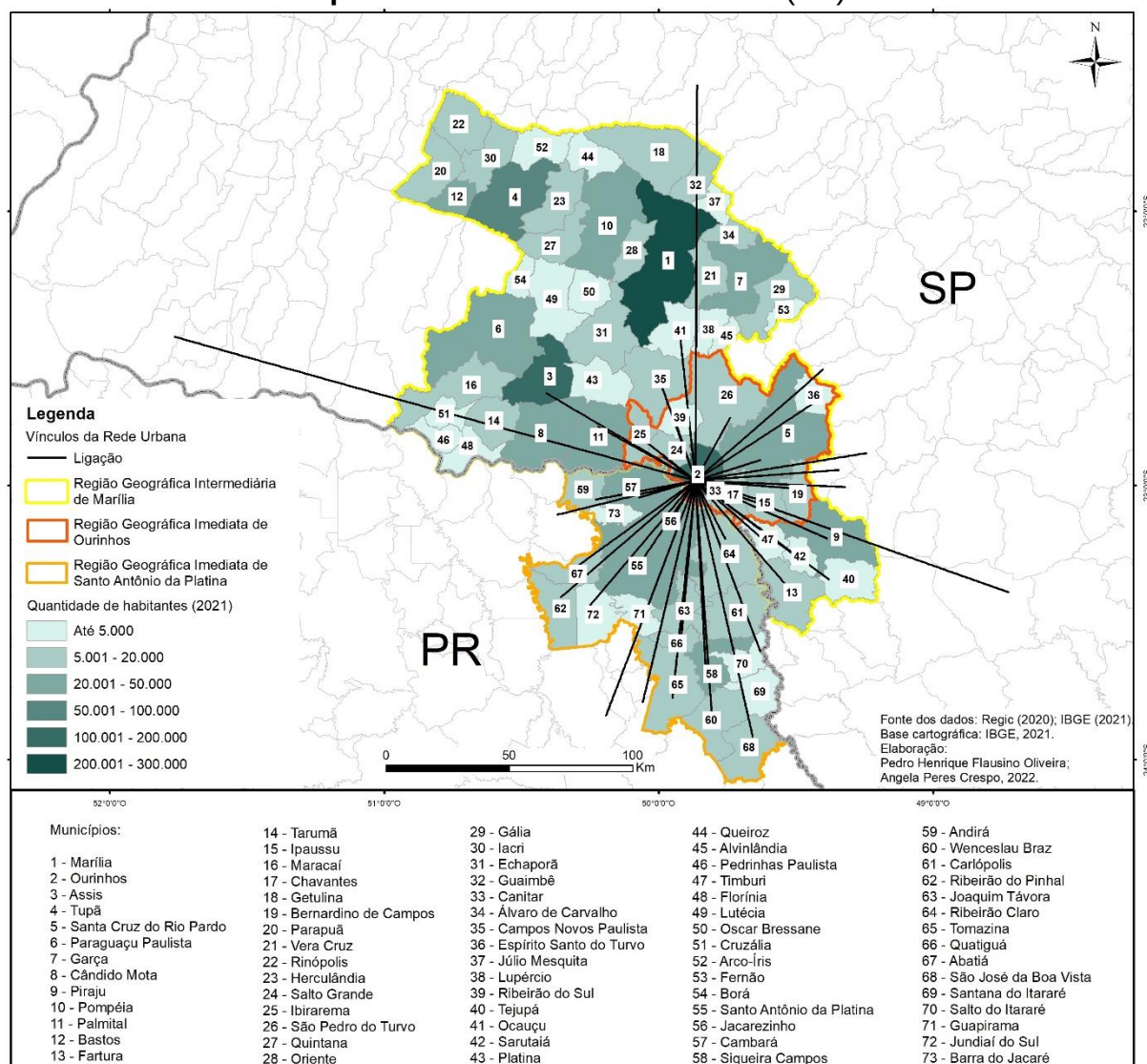
Estadual nº 1.618, de 13 de dezembro de 1918 (DEL RIOS, 1992); (D' AMBRÓSIO, 2004); (DIAS, 2009).

Em 1905, tem início a ocupação da área onde atualmente está localizada a cidade de Ourinhos, que em 1908, já aparecia no mapa da Viação Férrea de São Paulo. A efetiva ocupação iniciou-se com o pioneiro Jacintho Ferreira de Sá que possuía 1.065 alqueires de terras em Ourinhos e comprou em 11/02/1908, de dona Escolástica Melchert da Fonseca mais 1.230 alqueires. Foi devido à influência de Jacintho Ferreira de Sá, que a Estrada de Ferro Sorocabana instalou seus trilhos em Ourinhos em 31/12/1908, além, é claro, da expansão do cultivo do café, que adentrou o oeste paulista. Quase dez anos mais tarde em 13/12/1918, foi fundada a cidade e levada à situação de comarca três meses depois em 20/03/1919 (DIAS, 2009, p. 2).

É importante destacar que a “Marcha para o Oeste no estado de São Paulo” teve auxílio e foi impulsionada pela expansão dos cafezais, dos trilhos da ferrovia e, logo em seguida, do complexo cafeeiro. Esses fatores são tão importantes que alguns autores chegam a mencionar que a ferrovia e o café foram semeadores de cidades por onde passavam, fazendo menção de que onde esses fatores não se encontrava era uma região de “boca de sertão” (MONBEIG, 1984); (ARRUDA, 2000).

A seguir temos o mapa de Ourinhos na rede urbana feito com base em dados obtidos no REGIC (2020) e IBGE (2021).

Mapa 4 – Rede urbana de Ourinhos (SP)



Fonte: REGIC, 2020; IBGE - Base cartográfica, 2021.

Del Rios (1992) também nos apresenta informações sobre a Estrada de Ferro Sorocabana e a atividade cafeeira, descrevendo nas entrelinhas de seu trabalho os impactos do complexo cafeeiro no município de Ourinhos, trazendo por conseguinte o processo de produção, (re)produção e expansão urbana proporcionado e fomentado por tal complexo.

O complexo cafeeiro e as ferrovias tiveram tal relevância que pode-se falar que estes dois fatores influenciaram substancialmente a conformação da rede urbana estadual até um certo período. Ocorrendo, na época entre o final do século XIX e início do século XX, transformações paradigmáticas que foram levadas a cabo com o suporte do complexo cafeeiro e das estradas de ferro em regiões até então tidas como “bocas do sertão”. Segundo Arruda (2000, p. 110), “o mais importante, contudo, é que

não só os espaços sofriam mudanças de denominação, mas efetivamente as regiões e seus moradores com suas culturas e hábitos passavam a ser considerados, ou avaliados, a partir das novas concepções representadas pelo imaginário das ferrovias”.

Dois dos parâmetros analíticos importantes para se verificar diversas mudanças socioespaciais, econômicas, culturais e políticas que ocorreu na região do sudoeste paulista durante o final do século XIX e início do século XX são: expansão dos trilhos de companhias ferroviárias e do complexo cafeeiro. “Os espaços por onde passaram à ferrovia, passaram a ter denominação do nome das companhias ferroviárias, como no caso da região de Ourinhos, conhecida como Sorocabana [...]” (DIAS, 2009, p. 30).

As malhas ferroviárias traçavam e formavam um meio pelo qual conseguia haver o deslocamento de pessoas, trocas de mercadorias e de informações entre os núcleos urbanos, compreendendo a difusão sistemática de vias férreas pelo território paulistas como uma rede que pôde articular cidades deste estado com cidades de outras unidades federativas (MONBEIG, 1984); (ARRUDA, 2000).

A ferrovia Sorocabana que transcorria o perímetro urbano de Ourinhos foi um dos agentes impulsionadores do processo de urbanização, pois o complexo cafeeiro também foi relevante para acontecer de forma expressiva este processo. Assim, Para Villaça (2001, p. 70): “Parece haver íntima relação entre as vias regionais de transportes e o crescimento físico das cidades. As ferrovias provocam crescimento descontínuo e fortemente nucleado em que o núcleo ou pelo que se desenvolve junto às estações”.

Em resumo, com a inserção das estradas de ferro e do complexo cafeeiro tivemos redefinições e estabelecimentos de novos paradigmas de sistemas de objetos e de ações que desencadearam impactos para além do plano material, influenciando também o plano imaterial a partir dos pensamentos, ideias e referências do que as pessoas em geral entendiam como modernidade, desenvolvimento e progresso (FURINI, 2003).

A propósito de conhecer mais sobre o município de Ourinhos, buscamos levantar alguns dados e apresentar uma breve caracterização do mesmo (alguns dados estão presentes na seção ‘anexo’ deste trabalho). Sendo assim, o auxílio de dados e informações obtidas a partir de consultas em fontes oficiais de pesquisas nos

ajudam nesta empreitada de esclarecer e destacar algumas características do município de Ourinhos.

O perímetro urbano de Ourinhos tem acesso a importantes rodovias para logística de escoamento de produção e deslocamento de pessoas. Neste contexto, é visível a condição de perda de destaque das ferrovias perante as rodovias promovido pelas faltas de investimento neste meio de transporte, como também mudanças nas orientações político-econômicas das diferentes esferas da federação, além de outros fatores.

Se referindo a conjuntura recente da malha ferroviária que perpassa o perímetro urbano do município de Ourinhos, Dias (2009) nos apresenta as seguintes informações:

Há em Ourinhos a Estrada de Ferro Sorocabana, hoje ALL FERROBAN - (América Latina Logística). A ferrovia, desde 1999, não recebe mais passageiros e tem uso restrito ao transporte de cargas. Há também a linha férrea para o Paraná, sendo que as duas linhas férreas totalizam a extensão de 16,5 km na área urbana. Ainda de acordo com a Prefeitura Municipal de Ourinhos (2006) a partir do pátio localizado no centro do município existe a linha sob a concessão da ALL que liga o município a Londrina e até o porto de Paranaguá. A bifurcação presente na área central da linha férrea em Ourinhos permite as conexões também com Presidente Prudente, a noroeste do Estado de São Paulo. Desta forma, ambas as linhas desenvolvem um traçado em forma de "Y" cortando a parte central da cidade (DIAS, 2009).

A Prefeitura Municipal de Ourinhos (2006) nos aponta para o fato do município de ser um centro distribuidor de derivados de petróleo e da indústria alcooleira, tendo em vista que diariamente a cidade recebe por meio da ferrovia e rodovia cerca de 70 vagões carregados destes produtos, sendo que anualmente ocorre uma movimentação aproximada de um milhão de toneladas destas mercadorias.

O grupo Sorocabana Railway, comandou até 1919, os trilhos da Sorocabana no município de Ourinhos. A partir daí, o governo paulista assumiu o controle dos trilhos da E. F. Sorocabana. Em 1971, a E. F. Sorocabana integrou a estatal FEPASA e em 1998, a empresa Ferrovia Sul Atlântica (Atual América Latina Logística - ALL) assumiu a concessão da linha, reestruturando novamente o transporte ferroviário. Assim, os trilhos da Sorocabana tiveram importância inegável para o estabelecimento e crescimento da cidade de Ourinhos (DIAS, 2009, p. 30).

Jacintho Ferreira de Sá foi um agente importante para o processo de expansão urbana do município de Ourinhos, pois é a partir da compra da Fazenda Furnas de 1.230 alqueires de terras da Dona Escolástica Melchert da Fonseca na

região onde seria Ourinhos. Após a expansão da malha ferroviária e sua implementação em Ourinhos, Jacintho vai desmembrar sua propriedade em vários lotes que dá origem a uma série de propriedades que ainda existem no município (BOSCARIOL, 2008).

Desde as primeiras décadas do núcleo urbano de Ourinhos já se verificava traçados inovadores os respectivos períodos. Sendo assim, as ruas possuíam traçado retilíneo com avenidas largas, podendo citar como exemplo a Avenida Jacintho Ferreira de Sá, uma das mais importantes de Ourinhos e a mais antiga, e que a mesma avenida ainda apresenta boa parte de seus traços da época quando foi construída (BOSCARIOL, 2008); (DIAS, 2009).

Baseado em Del Rios (1992), Saraiva e Moraes (2004), a cidade de Ourinhos em seus primeiros anos de existência já contavam com a presença de imigrantes, de várias partes do mundo, vindo se estabelecer em Ourinhos espanhóis, árabes, portugueses, contudo, a grande maioria dos imigrantes que vinham para o município era composta por japoneses e italianos.

Avaliando os dados de urbanização do município de Ourinhos elaborados pelo IBGE temos que entre 1918 e 1940 o município denotava boa parte da população residente em áreas rurais, por volta de 75% da população mais especificamente. A posse da terra na época não era tão concentrada, de modo que posteriormente foi se tornando concentrada, porém o fato de haver menos concentração de terras na posse de poucos proprietários não descarta o fato de existir várias grandes propriedades, propriedades estas com mais de mil alqueires

De acordo com o Censo, Em 1950 a população total de Ourinhos era 21. 085 pessoas, sendo na época a população composta por 10.637 homens e 10.448 mulheres, havendo 9. 157 habitantes da zona urbana, 4. 300 residiam na zona suburbana e 7. 628 na zona rural (IBGE, 1957).

Relativo a história econômica do município de Ourinhos temos diversos estabelecimentos e empreendimentos de caráter público e privado que integram e que constituem ou constituíram a economia, o crescimento e o desenvolvimento do município. Neste sentido, de acordo com D´ Ambrósio (2004), podemos citar o antigo Cine-Teatro Pedutti, que hoje é o Cinemarti Shopping; Aeroclube de Ourinhos; Aeroporto Estadual de Ourinhos; Companhia Telefônica; Rodovia Raposo Tavares (SP 270); Rodovia Castelo Branco (SP 280); Ceval Alimentos; Grupo Tecnal; Caninha Oncinha; Colchões Castor; Marvi; Injex; Café Jaguari; Usina São Luiz; Terminal

Rodoviário Vereador João Flauzino Gonçalves; Terminal Integrado de Ourinhos; Superintendência de Água e Esgoto (SAE); Cia. de Luz; Força Santa Cruz; Centro Cultural Tom Jobim; Escola Municipal de Música “Maestro Américo de Carvalho”; Feira Agropecuária e Industrial (FAPI); Museu Municipal Histórico e Pedagógico; Parque Ecológico Municipal “Bióloga Tânia Mara Netto Silva”; Secretaria Municipal de Educação; Etec “Jacinto Ferreira de Sá”; Faculdade de Tecnologia de São Paulo Extensão Ourinhos (FATEC); Universidade Estadual Paulista (UNESP); Faculdade Estácio de Sá de Ourinhos (FAESO); Faculdade Integradas de Ourinhos (FIO); Nove Unidades Básicas de Saúde (UBS); Santa Casa de Ourinhos, entre outros empreendimentos (DEL RIOS, 1992); D’AMBRÓSIO (2004).

Na primeira metade do século XX e em algumas décadas seguintes era significativa as evidências da diferenciação do ambiente construído e da desigualdade socioespacial marcada pela divisão da linha do trem que cortava a cidade. Assim, nas áreas “acima da linha” que faziam parte da região sul da cidade você tinha e ainda se encontra mais equipamentos urbanos, como também verifica-se construções com estilos arquitetônicos de médio a alto padrão e que têm mais valorização pelo mercado imobiliário, assim como os próprios terrenos em si. Já a região norte da cidade, ou a área “abaixo da linha” era e ainda continua sendo, em novas proporções, uma região da cidade em que não é muito valorizado pelo mercado imobiliário e que não dispõe de muitos equipamentos urbanos e as casas são mais simples ou que não possuem tantas sofisticações e ornamentos (BOSCARIOL, 2008).

O crescimento urbano de Ourinhos começa a gradativamente aumentar a partir da década de 1940, época em que se inicia a expansão da cidade. É a partir de 1945 que verifica-se um expressivo processo de modernização e grande crescimento da área urbana. Nesse sentido, em 1948 tem-se o início da construção de equipamentos urbanos coletivos, tais como: rede de esgoto, distribuição de água e calçamento de paralelepípedo em algumas ruas centrais, serviços estes realizados pela Superintendência de Água e Esgoto (SAE) (BOSCARIOL, 2008).

Na década de 1950 a Rodovia Raposo Tavares chega ao município de Ourinhos e serve como um fator físico na separação da cidade, sendo a porção leste da cidade isolada pela rodovia. É digno de nota também o fato de a partir da década de 1970 essa região passar a crescer rapidamente, especialmente com a atuação do Estado por meio de diversos empreendimentos da Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano (CDHU) (BOSCARIOL, 2008); (DIAS, 2009; 2013).

Os pioneiros da fundação de Ourinhos cumpriram expressivo papel no crescimento da área urbana, pois foi a partir do loteamento e da venda de suas terras que eles contribuíram para o surgimento de diversos bairros e, que consequentemente viabilizou o processo de produção e expansão urbana.

Para D' Ambrósio (2004) e Dias (2009), pode-se dizer que, num primeiro momento, o processo de urbanização de Ourinhos foi determinado por dois fatores: pelos trilhos da Sorocabana e pelo rio Paranapanema, esses fatores estariam relacionados às olarias que se aproveitaram da matéria prima argila para o funcionamento destas fábricas e do rio que acabou por influenciar no surgimento da Vila Odilon.

Conforme descreve Saraiva e Moraes (2004) e D' Ambrósio (2004), ocorre negócio de compra e venda de propriedades de terra entre famílias que, acabam por contribuir decisivamente para a fundação do município de Ourinhos, assim como essas famílias criaram diversos bairros e em vários deles a nomeação provém do sobrenome dessas “famílias tradicionais” do município.

Segundo Del Rios (1992), a partir da década de 1970 ocorre a expansão de um bairro de Ourinhos chamado Jardim Matilde. A atribuição da denominação de Jardim Matilde foi em homenagem a uma filha de Dona Escolástica Melchert da Fonseca, antiga proprietária das glebas que deram origem ao município de Ourinhos, assim como o mesmo autor nos aponta que o bairro denominado Vila Matilde em São Paulo (capital) tem esse nome pelo mesmo motivo. Nesta mesma década, verifica-se em Ourinhos o processo de expansão urbana em todas as zonas da cidade. Neste contexto, é com a construção do Parque Pacheco Chaves que tem-se a integração da Vila Odilon com a cidade.

De acordo com Dias (2009), vale salientar que Ourinhos teve uma grande expansão urbana na década de 1970. Neste sentido, o senhor Eitor Martins relata que um dos fatores que influenciou no desfecho do processo de expansão urbana ser expressivo foi o estabelecimento de linhas regulares de ônibus, fator este que propiciou aos cidadãos morarem em locais mais distantes do centro, colaborando deste modo para a expansão periférica da cidade. No caso de Ourinhos, a AVOA é a empresa privada que presta serviços de transporte por ônibus, sendo que ao longo da atuação da empresa ela tem se modificado e estendido seu raio de abrangência, incluindo cidadãos de outros municípios próximos de Ourinhos que a referida empresa realiza o transporte.

Em Ourinhos, na década de 1970, ocorre o começo da atuação das empresas mais frequentes na construção do espaço urbano de Ourinhos, a Delfim Verde e o Grupo Santa Paula. Segundo as informações das empresas em questão, a Delfim Verde iniciou suas atividades em Ourinhos adquirindo terras próximas ao bairro Jardim Paulista, assim como realizando melhorias visando à valorização imobiliária do local. A Delfim Verde realizou os loteamentos dos bairros: Nova Ourinhos, Royal Park, Royal Garden, Santa Fé, Santa Fé II e Paineiras, sendo o Paineiras um bairro voltado para moradores de classe média e os demais voltados para moradores de classe média alta e classe alta (BOSCARIOL, 2008).

As informações do Grupo Santa Paula, mostram que se trata de uma empresa ourinhense, que atua desde 1986 loteando glebas e criando novos bairros. Inicialmente era uma pequena empresa que atuava no mercado imobiliário de Ourinhos, enriqueceu com a venda de pequenos lotes e comprando glebas para novos loteamentos. Atualmente possui cerca 100 mil terrenos em todo o Brasil e já lançou cerca de 150 loteamentos em várias cidades. Atua além do município de Ourinhos em cidades como: Joinville, Sorocabana, Bauru, entre outros (DIAS, 2009, p. 49 – 50).

Com base nos relatos captados através de entrevistas com proprietários de imobiliárias, Dias (2009) descreve que os proprietários das imobiliárias Fort Imóveis e Negociação Imóveis mencionaram que a partir da década de 1980 tem-se o início do loteamento do bairro Nova Ourinhos. A autora ressalta o fato de que os lotes do Nova Ourinhos terem sido vendidos na época a preços baixos, pois naquele tempo não era um local que dispunha de boa oferta de infraestrutura, assim como os terrenos eram sinuosos e por esse motivo não eram muito valorizados. Porém, a atuação do Estado na melhoria da infraestrutura no bairro, o investimento do setor privado através da Faculdade Estácio de Sá, do antigo Supermercado Casas Moreira (atualmente Pão de Açúcar), a abertura de postos de combustíveis, bares e lanchonetes voltados às classe média e alta atraíram o interesse dessas classes pelo local, fatos estes que contribuíram para significativa valorização dos terrenos e imóveis, colaborando para que o Nova Ourinhos se torne um dos bairros mais valorizados e elitizados de Ourinhos.

Sobre Ourinhos, Boscariol (2008) e Dias (2009) relatam que, na década de 1980, as empresas do setor privado passam a participar ainda mais do processo de expansão urbana mediante a loteamentos. É iniciado nesta época o loteamento do bairro Jardim Guaporé, sendo que era um bairro cheios de problemas de infraestrutura. Ainda nesse período, verificam-se a construção de prédios destinados a

moradia, mas de acordo com a autora citada pode-se dizer que as imobiliárias mencionaram que não tiveram demanda em Ourinhos para o tipo de empreendimento comercial e residencial vertical, pelo motivo que a população em geral da cidade preferem residir em casas térreas, como também pelo fato de ainda haver áreas consideráveis para produção e expansão horizontal do espaço urbano. De acordo com os autores citados, cerca de 9 loteamentos foram realizados por 7 empresas, destacando a Delfim Verde e o Grupo Santa Paula. Na década de 1990, mais especificamente entre 1990 e 1998, as empresas do ramo imobiliário realizaram cerca de 24 loteamentos. Nesta mesma década, iniciam a serem investidos recursos para a construção de prédios comerciais e residências.

De acordo com a Prefeitura Municipal de Ourinhos, em 1955 foi formulado o Plano da Cidade, através da coordenação do Padre Lebre, que não foi colocado em prática. O Plano de Desenvolvimento – PDIM, foi concluído em 1967 pelo Grupo de Planejamento Integrado – GPI. Em 1978 foi elaborado projeto de lei em pauta não foram aprovados. É importante a Lei nº 2.544 de 1 de novembro de 1984, que dá as providências acerca do “Código de Edificações do Município de Ourinhos” e outras regulamentações (DIAS. 2009, p. 50).

Em 1982 foi formulado o Plano Diretor de Ourinhos, neste documento constava uma legislação mais rigorosa sobre a produção de loteamentos. As empresas que atuassem no mercado imobiliário e realizassem loteamentos deveriam fornecer em seus empreendimentos toda a rede de água e esgoto atinentes, assim como instalação elétrica e asfalto. Esses requisitos obrigatórios para serem praticados empreendimentos estando de acordo com as normas fizeram com que ficassem mais cara a produção e a oferta de novas moradias por parte das empresas deste ramo, mas esses critérios foram aceitos e adotados pelo Plano Diretor da época como uma das formas encontradas de mitigar a especulação imobiliária com a produção e expansão do espaço urbano. Entretanto, essa situação mais rígida na prática do mercado imobiliário não era se mostrou favorável para as empresas do setor, havendo como resposta iniciativas por parte dessas empresas de investirem mais em imóveis para os segmentos de renda média-alta e alta, ganhando destaque nesse contexto os condomínios fechados, como por exemplo o Royal Park e o Condomínio Residencial Villagio Nova Ourinhos (BOSCARIOL, 2008); (JULIO, 2009); (DIAS, 2009; 2013).

A situação mencionada pelo parágrafo anterior, em que as empresas privadas reduzem drasticamente suas atuações em empreendimentos/ loteamentos voltados para segmentos de renda média e média-baixa provocaram consequências para

além da redução da oferta de imóveis ou terrenos para esse público, como também a maioria da população ficou dependente e passou a contar quase que exclusivamente com a atuação do Estado para terem acesso à casa própria, não raramente havendo problemas em empreendimentos que foram realizados pelo Estado, tais como: infraestrutura precária, problemas com falta de segurança e violência, problemas de mobilidade, como também problemas relacionados a localização dos empreendimentos, estando longe dos locais de trabalho e de acesso a serviços como saúde, lazer, entre outros (BOSCARIOL, 2008).

O Estado atuou na construção do espaço urbano de Ourinhos através dos bairros de CDHU como Conjunto Habitacional Caiuá, Jardim Itajubi, Vila Brasil, Parque Orlando Quagliato e a COGAB Padre Eduardo Murante. Todavia recentemente tem-se observado uma mudança significativa no papel do Estado, de produtor do espaço urbano este passa a financiador de moradias, através da Caixa Econômica Federal (DIAS, 2009, p. 51).

Segundo o que é exposto no trabalho de Bonduki (1998), durante a Segunda Guerra Mundial (S.G.M.) temos um crescimento expressivo das transações e os valores dos imóveis. No período após a S.G.M. o Brasil passa pelo processo de urbanização numa intensidade e rapidez estonteante em poucos anos/décadas, causado por crescentes contingentes de pessoas saindo do campo e indo para áreas urbanas. O “boom” da urbanização brasileira fez com que ocorresse o aumento dos valores dos aluguéis, bem como acabou por trazer consequências ligadas a Lei do Inquilinato, acontecendo esta urbanização por meio de intensa atividade de autoconstrução e construção de novas moradias (BOSCARIOL, 2008).

Vale salientar que o Sistema Financeiro de Habitação (SFH) foi e é até hoje um instrumento importante para o Estado atuar com mais expressividade e de forma mais incisiva no processo de produção e expansão do espaço urbano dos municípios brasileiros. Sendo assim, tem-se o início da atuação do Estado na construção do espaço urbano de Ourinhos por volta do final da década de 50, sendo que em 1959 inicia-se o loteamento do Jardim Paulista com a intervenção estatal na figura do Banco Nacional da Habitação (BNH), sendo viabilizado a criação do primeiro loteamento voltado para classe média com o Estado apoiando (BOSCARIOL, 2008); (DIAS, 2009); (SILVEIRA; et al., 2011); (TANGERINO, 2012).

Pode-se dizer que, grosso modo, a partir da segunda metade do século XX temos um aumento do processo de urbanização, este tal aumento pode ser verificado tanto pelos índices de população que residem na área urbana em Ourinhos como também na avaliação da quantidade da população que passou a habitar a área urbana nas décadas seguintes. Sendo assim, o IBGE (1950) nos aponta para o fato de que mais da metade da população de Ourinhos nessa época já residia em áreas urbanas, mais especificamente era 62% de 21.085 habitantes, sendo que no ano de 1940 temos a população urbana de 6.666 e a população rural de 6.547 hab.

Alguns dos motivos para ocorrer o aumento do processo de urbanização reside-se na crise da cultura cafeeira e sua decadência, assim como transformações na estrutura produtiva e no processo produtivo, levando ao início do processo de implementação de máquinas no campo brasileiro e de insumos, como os fertilizantes, pesticidas e transgênicos. Além do que o surgimento e estabelecimento da agroindústria, tendo destaque no estado de São Paulo a agroindústria da cana de açúcar, implicou no declínio das atividades agrícolas que não se readequaram ao conjunto de transformações voltadas para o campo (ELIAS,1996).

Na linha do raciocínio do parágrafo anterior, a mecanização do campo e a subsequente diminuição massiva de trabalhadores rurais fez com que tivéssemos o contexto para ocorrer o “boom” do processo de urbanização. Este “boom” acontece porque os trabalhadores se veem dispensados de funções que exerciam até então para as máquinas assumir grande parte destes postos de trabalho, assim como o urbano começa a ficar mais atrativo para parcelas cada vez maiores da população com o início da industrialização do país.

Acerca do processo de industrialização no município Ourinhos, Boscarior (2008) e Dias (2009) nos aponta que é na década de 70 que o município passa pelo auge da industrialização, principalmente com ajuda das olarias, que nesta mesma época se encontravam no ápice, com 100 olarias em atividade. Cabe mencionar também a importância de empresas de empresas como Bunge, Sanbra, Cargill, Colchões Castor Zilli e outras para a industrialização do município.

Ourinhos não é uma cidade média, isto é, a cidade de Ourinhos não apresenta todos os atributos e funções para ser compreendida como uma cidade média, entretanto, a cidade de Ourinhos se enquadra como cidade de porte médio por conta de que os equipamentos urbanos e os serviços existentes são importantes e indispensáveis para o município ter influência sob os municípios pequenos da região

imediatamente ou do seu entorno. Atualmente, os equipamentos públicos e privados que se encontram no município são fundamentais para atração de pessoas do norte do estado do PR e de pessoas dos municípios pequenos que estão próximos a Ourinhos (ALVES; FURINI, 2021).

Faz-se uso das obras de Villaça (2001), Corrêa (2005), Santos (2005), Carlos (2007a; 2009) que por suas discussões foram importantes para entender o espaço urbano de maneira geral, assim como o Boscariol (2008), Dias (2009), Julio (2009), ajudaram no esforço de caracterização do município de Ourinhos.

Fazendo uso de uma perspectiva geográfica, Santos (2017) nos lembra que é importante termos em mente e considerarmos a historicidade dos objetos de estudo, seja ele um espaço urbano, uma cidade, uma sociedade, um empreendimento urbano, entre outros, pois cada um desses objetos de análise apresentam consigo sua dimensão histórica e espacial. Deste modo, para se compreender um determinado objeto de estudo é preciso analisá-lo espacialmente e historicamente.

Quando deseja-se analisar um espaço urbano ao longo do tempo conseguimos verificar que as dimensões sociais, espaciais, morfológicas, históricas, econômicas, políticas, culturais, estruturais, dentre outras, elas são importantes para identificarmos e notarmos as diferenças ou novas nuances que a sociedade vai produzindo no desenrolar de contextos históricos. Neste sentido, Santos (2017, p. 84) nos lembra que "nenhuma sociedade tem funções permanentes, nem um nível de forças produtivas fixo, nenhuma é marcada por formas definitivas de propriedade, de relações sociais".

De maneira geral, para entendermos o espaço urbano no período contemporâneo é preciso compreendermos que este espaço é produto do processo histórico capitalista e da acumulação de capitais. Assim, a partir de uma análise acerca de um dado espaço urbano podemos captar como regra geral que eles manifestam um determinado modo de produção e formação socioespacial, sendo que essas manifestações são diferentes de acordo com o recorte histórico e espacial adotado.

Com apoio nas ideias de Milton Santos (2017) e Ana Fani Alessandri Carlos (2007a), salientamos que o espaço urbano deve ser compreendido de modo articulado com os atributos sociais e espaciais que constituem esse espaço. Dizemos sociais porque são as pessoas que formam a sociedade que realiza o processo de produção, reprodução e apropriação do espaço urbano, já os atributos espaciais concedem o substrato, isto é, o chão em que pisamos e caminhamos representa e nos indica a

materialidade do espaço e esta concretude espacial permite a existência do espaço urbano, não sendo a discussão acerca do espaço urbano circunscrita ao âmbito do abstrato e/ou filosófico.

Com a lógica capitalista na produção de espaços urbanos, temos que as significativas diferenças socioeconômicas que podem ser encontradas nas metrópoles brasileiras, cidades médias, e em algumas cidades de porte médio interferem de modo desigual ou desuniforme na distribuição dos equipamentos urbanos da qual o cidadão vai se deparar em volta do seu local de moradia, englobando diferenças influenciadas pela condição socioeconômica e trazendo para o dia a dia o grau de mobilidade e acessibilidade que a pessoa vai desfrutar assim que sair de sua residência.

A cidade de Ourinhos como um espaço que concomitantemente é produto, produtor e reflexo de permanências e mudanças desencadeadas pelos cidadãos e por pessoas de fora do município. A cidade como fonte material e imaterial de registros de fatos ou eventos históricos, sociais, políticos, econômicos e culturais. Assim, compreende-se a cidade contemporânea como um conjunto de expressão de paradigmas que nos revelam a complexidade a diversidade e a desigualdade de múltiplas ordens - conteúdos, estruturas, formas, entre outras (CARLOS, 2009).

O espaço urbano expressa a atuação dialética e, por diversas vezes contraditórias, dos agentes produtores do espaço urbano, sendo estes agentes os responsáveis por alterar as funções e as paisagens constituintes de determinado espaço. Assim, ocasiona-se através de ações sociais ao longo de períodos históricos alterações e rupturas com diferentes paradigmas e padrões relacionados ao espaço geográfico (SOUZA, 2016).

Cabe aqui também dar ênfase também às conjunturas gerais e particulares das quais o espaço urbano se constitui e vai se configurando no período contemporâneo. Neste sentido, o urbano e a cidade possuem características e processos específicos de cada período da história a ser apreendida, sendo possível observar características sociais, econômicas, políticas e culturais distintas presentes no espaço.

Tendo em vista que os fenômenos e processos contemporâneos podem ser amplos e complexos, torna-se necessário procedermos os estudos referente ao urbano e à cidade de modo a termos os devidos cuidados. Dessa forma, a adoção de *interescalaridade*, *multidimensionalidade*, dentre outras categorias analíticas são

imprescindíveis quando se deseja analisar o espaço geográfico na sua real complexidade, considerando o urbano e a cidade (SPOSITO, 2006); (SPOSITO, 2011); (CATELAN, 2012).

De acordo com o parágrafo acima, é importante e necessário avaliarmos e considerarmos diversas conjunturas para estabelecermos ações que promovam o mínimo possível de desequilíbrios para não impactar negativamente a qualidade de vida dos cidadãos de determinado município. Assim, os gestores e técnicos do âmbito do planejamento urbano precisam ter em mente que suas ações, via de regra, envolve alta responsabilidade e tem ligação estrita com a discussão sobre os agentes produtores do espaço urbano, assim como precisam compreender de modo integrado a interação da natureza- sociedade na elaboração e execução de projetos e planos.

Os planejadores e gestores da cidade e do urbano precisam tomar suas decisões e ações sempre levando em conta a premissa de revisão e/ou interrupção do que havia sido definido/planejado, pois a cidade e o urbano tanto em grandes, médias e pequenas cidades são âmbitos constituídos conforme as relações e ações realizadas pelos diversos e diferentes agentes. Deste modo, é preciso compreendermos o espaço urbano como um espaço que nos exprime obras e edifícios de tempos passados e do presente, assim como as desigualdades e contradições provocadas e/ou geradas pelos agentes que desenrolam o processo de produção do espaço urbano (SANTOS, 2005); (CARLOS, 2007a).

Precisamos levar em conta as especificidades, semelhanças e as diferenças das mais diversas características que compõem as diferentes cidades brasileiras. Assim, é relevante compreendermos que o contingente de núcleos urbanos que podem ser caracterizados como cidades de porte médio não são homogêneos e muito menos possuem um determinado padrão geral que coincide e é atinente a todos os municípios pequenos das grandes regiões do país.

5. Discussão geral acerca de acessibilidade e mobilidade urbana

No século XXI, a discussão de mobilidade e acessibilidade urbana ganham cada vez mais importância perante estimativas e prognósticos que apontam para que daqui algumas décadas, passe a existir uma considerável parcela da população mundial se enquadrando no grupo de terceira idade e esse grupo seja predominantemente urbano. Em um mundo em que a tendência cada vez maior é de haver grande contingente demográfico habitando espaços urbanos, este cenário nos

indica a importância da gestão e do planejamento urbano levar em conta discussões como transporte coletivo urbano, estruturação urbana, morfologia urbana, uso, ocupação e apropriações do solo urbano, zoneamento urbano. Neste sentido, é cada vez mais premente que a mobilidade e acessibilidade urbana sejam tratados com os devidos procedimentos e cuidados necessários para que a mobilidade e acessibilidade seja compreendida numa abordagem articulada a outras problemáticas.

A acessibilidade é um tema atual, e sua maior preocupação está voltada às pessoas com mobilidade reduzida (PMR), definitiva ou temporária, buscando favorecer sua autonomia. Tal pressuposto significa oferecer às pessoas com restrição de mobilidade condições de desempenhar atividades com o máximo de autonomia e usabilidade do ambiente construído em suas diferentes dimensões (VIEIRA, 2016. p. 25).

Além da mobilidade e acessibilidade urbana ser importantes elementos a ser promovidos para alcançar boa qualidade de vida no espaço urbano, há também que essas temáticas estão previstas em uma série de instrumentos normativos-administrativos governamentais de diversas escalas do Brasil, recomendando-se que aquilo que está descrito na legislação das respectivas instâncias governamentais do país seja acatado, sendo entendidos não mais como questões secundárias, tornando-os focos de pesquisas e promovendo na prática a melhoria da qualidade de vida urbana dos cidadãos.

Um conjunto de leis existentes no Brasil, como Constituição Federal, Estatuto da Cidade (2001), Planos Diretores, Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012), são alguns exemplos, a partir da leitura dessas leis é possível reconhecer que no plano da legislação a temática de mobilidade e acessibilidade urbana não é negligenciada, porém não basta que essas temáticas estejam presente em normas e regulamentos se não for acatado e apreciado os meios, instrumentos e estratégias previstas, bem como se não for compreendida como uma das prioridades a mobilidade e acessibilidade por parte do Estado e da sociedade civil. Assim, para que se viabilize e seja trilhado caminhos para que ocorra mudanças concretas e significativas para a melhoria dos espaços urbanos do país (ABNT, 2004); (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2006); (LOURENCETTI, 2015).

Haja visto o parágrafo anterior, o tema da mobilidade e acessibilidade urbana no Brasil encontra-se presente em várias legislações e é reproduzido em diversos

documentos de diversas instâncias governamentais, entretanto este panorama não implica em afirmar que em todas as escalas da federação brasileira se encontre no espaço urbano com condições de mobilidade e acessibilidade urbana que atenda a toda população, pelo contrário, a condição de se encontrar em leis de diferentes instâncias de governo estas temáticas não abstêm ou livra a população e o Estado de enfrentarem percalços provenientes de diversas ordens – culturais, econômicas, sociais, políticas e outras, sendo deste modo é necessário realizar uma série de iniciativas integradas para haver melhorias das condições de mobilidade e acessibilidade no espaço intraurbano e interurbano (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005); (DUARTE; LIBARDI E SÁNCHEZ, 2011).

Grosso modo, para ocorrer a mobilidade implica em haver acessibilidade. Falar de acessibilidade é falar da garantia do acesso a um espaço por parte de pessoas, independentemente de sua condição social, física ou motora. Deste modo, podemos compreender um espaço com acessibilidade como um espaço que torna mais equitativo, inclusivo e democrático a apropriação dos ambientes, pelo fato de a apropriação ser heterogênea, isto é, não havendo limitações de acesso e uso dos espaços por quaisquer motivos (MACHADO; LIMA, 2017, p. 3).

É latente o caráter polissêmico da palavra acessibilidade, isto é, temos diversos significados e sentidos que são atribuídos a palavra acessibilidade de acordo com o contexto que está sendo tratada. Assim, não é difícil notar que diferentes acepções são atribuídas ao termo acessibilidade. Deste modo, não é unânime o entendimento de que o termo acessibilidade seja compreendido como conceito, noção ou categoria.

Existe autores que utilizam como definição básica de acessibilidade o significado da palavra acessibilidade, que se refere ao caráter ou qualidade do que é acessível, enquanto outros autores empregam o substantivo acesso – ato de ingressar, entrada, ou seja, podemos compreender acessibilidade urbana como: as condições que envolve os aparatos urbanos, (calçadas, vias, rampas, pontes, etc.) e permite o ato de ingressar ou acessar determinado empreendimento urbano, seja ele público ou privado.

Normalmente, um dos requisitos para acontecer o processo de expansão urbana é a cidade dispor das condições básicas e necessárias para tornar acessíveis os espaços que estão querendo ser incorporados ao espaço urbano. Entretanto, esse critério de acessibilidade ao espaço urbano não raras são as vezes que ele não é

compreendido em sua totalidade, isto é, a produção e expansão do espaço urbano frequentemente não leva em conta se tal espaço é acessível para pessoas com deficiência (PCD), pessoas com mobilidade reduzida (PMR), gestantes, entre outros públicos (ASSIS, 2017).

As condições de acessibilidade e mobilidade no território urbano costumam agregar valores distintos às várias zonas urbanas de um município. Sendo assim, o nível de acessibilidade e mobilidade a uma determinada localidade ou região de um núcleo urbano nos revela a qualidade e a quantidade de trabalho socialmente dispendido para tornar tal local ou região acessível. Deste modo, “a acessibilidade é o valor de uso mais importante para a terra urbana, embora toda e qualquer terra o tenha em maior ou menor grau. Os diferentes pontos do espaço urbano têm diferentes acessibilidades a todo conjunto da cidade” (VILLAÇA, 2001, p. 74).

A partir de diversas observações acerca do espaço urbano brasileiro podemos nos deparar que a mobilidade e acessibilidade urbana sejam só algumas das problemáticas existentes nestes espaços, este fato nos indica para os inúmeros desafios que os gestores e profissionais do âmbito do planejamento, seja ele regional, territorial ou urbano têm de enfrentar em seus ofícios.

É bom lembrar que quando se trata de políticas públicas, a participação e colaboração popular ou da comunidade é fundamental para que de fato haja uma administração pública democrática, havendo a garantia dos meios necessários para a participação da comunidade acerca das ações de interesse geral, estando incluso iniciativas acerca da mobilidade e acessibilidade urbana. Nesse sentido, é importante também haver a atuação e preenchimento de cargos na esfera governamental por profissionais devidamente aptos e capacitados das mais diversas áreas da ciência para contribuírem com a administração pública.

A composição de equipes formadas por diversos profissionais nos quadros governamentais pode contribuir com diagnósticos e discussões, bem como para que as políticas públicas a serem implementadas possa ser bem avaliada e passar por menos riscos de ser mal sucedida (SOUZA, 2010).

A importância da mobilidade e acessibilidade urbana é pragmática, pois a existência de um cenário em que a mobilidade e acessibilidade urbana são providas conforme as necessidades da população reduz em grande medida diversos transtornos urbanos. No que se refere ao transporte coletivo urbano articulado com a questão da mobilidade e acessibilidade urbana, podemos citar como exemplo um caso

de ônibus que apresente os aparatos necessários para que pessoas com deficiência (PCD) e/ou pessoas com mobilidade reduzida (PMR) possam exercer os seus direitos de ir e vir, isto é, um ônibus que tenha contigo os meios que possa transportar PCD e PMR estará realizando inclusão desses grupos e possibilitando que os mesmos possam transitar pelo espaço intra ou interurbano, assim como o enfrentamento e promoção de políticas públicas relativas à mobilidade e acessibilidade contribuem para redução de engarrafamentos, diminuição de acidentes, poluição do ar, poluição sonora e etc (ASSIS, 2017).

Pode-se dizer que para assegurar os direitos basilares das pessoas com deficiência, tais quais educação, saúde, emprego, transporte coletivo e acesso à informação; primeiramente devemos garantir a acessibilidade destas, pois só assim terão plenitude para exercê-los. Todos têm a obrigação de viabilizar e facilitar o acesso das pessoas com deficiência para garantir a sua inclusão, deve-se englobar tanto a sociedade civil e política, quanto as instituições públicas e privadas, reconhecendo que ambas são importantes para garantir a dignidade da pessoa humana (SILVA, 2018, p. 38)

Mobilidade urbana é compreendida e definida a partir de diversos vieses, entre eles: ser a condição para o deslocamento de pessoas de um determinado espaço para outro, seja ele urbano ou rural, assim como a mobilidade tem a ver com o meio pelo qual as pessoas utilizam para se locomover, seja de transporte público ou privado – de ônibus, van, automóvel, motocicleta, bicicleta ou a pé (JAMAICO, 2021).

No primeiro quartel do século XXI temos um importante marco no que se refere à mobilidade e acessibilidade, mais especificamente no ano de 2012, o Governo Federal cria o Plano Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), promulgado na Lei nº 12.587.

A mobilidade compreendida de forma prática envolve as ações que fazemos para se deslocar a partir de algum meio de transporte, seja a pé, moto, caminhão, van, carro e bicicleta. Sendo assim, a mobilidade está presente em ações do nosso cotidiano, o ato de se movimentar no espaço em busca de satisfazer alguma necessidade é constante, durante esse meio tempo atravessamos ou nos deslocamos pelas ruas e rodovias.

A temática da mobilidade urbana carrega consigo o aspecto de ser multidimensional, ou seja, é um equívoco pensar em mobilidade somente para veículos automotores, além do que é noticiado constantemente nos meios de

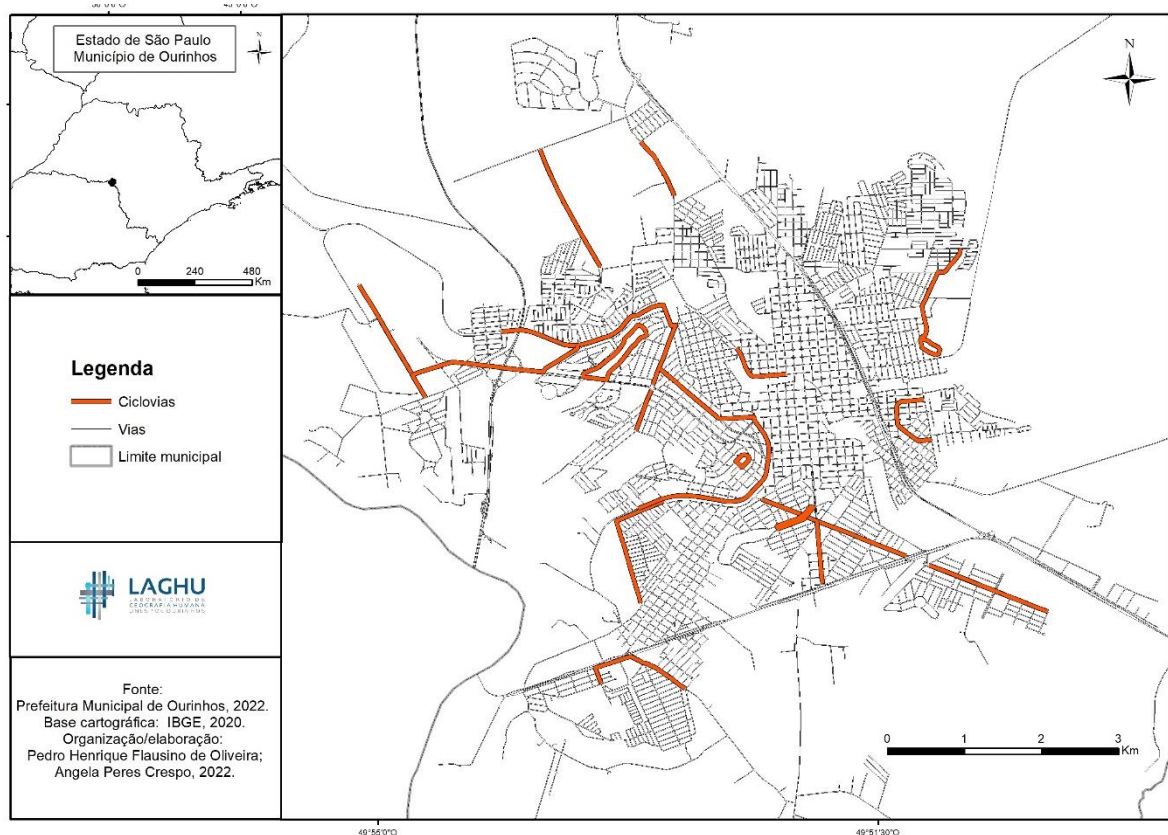
comunicação diversas problemáticas relacionadas a relação homem-natureza. Deste modo, desde já a realização de políticas públicas no âmbito do planejamento urbano e regional que vise a sustentabilidade nas iniciativas, por meio por exemplo de dar mais enfoque a meios de mobilidade mais sustentáveis, como a mobilidade pedonal e a ciclomobilidade.

Nesta perspectiva da mobilidade urbana ser multidimensional, esta temática vai muito além da relação com descolamentos, pode abranger também atributos como: cognitivo, perceptivo, sensitivo, emotivo, entre outros. Portanto, a mobilidade é assunto que as discussões não se restringem somente para o fato da movimentação em espaços intraurbanos e interurbanos.

Em se tratando da ciclomobilidade e do espaço intraurbano, a seguir iremos apresentar a geolocalização das ciclovias da área do presente estudo, o município de Ourinhos.

Por meio do mapa 5 conseguimos visualizar que há trechos de ciclovia em várias áreas no espaço intraurbano de Ourinhos, entretanto, o maior trecho de ciclovia contínua fica justamente próximo e abrange também uma das regiões mais valorizadas pelo mercado imobiliário, havendo a necessidade de distribuir de forma mais equânime a infraestrutura de ciclovias para que em qualquer região da cidade tenham acesso à malha da ciclovia, impactando de modo positivo a segurança e o bem-estar de quem se desloca utilizando bicicletas pela cidade (BOSCARIOL, 2008); (JULIO, 2009); (DIAS, 2009); (DIAS, 2013).

Mapa 5 – Localização das ciclovias de Ourinhos/SP



De acordo com Maricato (2000) a falta de planejamento, ordenamento, o crescimento rápido e desordenado de muitas cidades brasileiras fez com que diversos espaços das cidades não tivessem bons níveis de acessibilidade e mobilidade, bem como o rápido crescimento das cidades expôs a preferência de espaços destinados ao trânsito de veículos em detrimento de ciclovias e de espaços para a locomoção pedonais.

Pode-se entender a mobilidade e acessibilidade urbana em bons níveis quando está de acordo com as necessidades da população e quando ocorre, sem grandes transtornos, o transitar livre, organizado com poucos ou nenhum obstáculos ou deficiências estruturais de diferentes âmbitos e tipos no espaços para locomoção, isto é, uma exitosa e eficiente acessibilidade e mobilidade são compreendidas de modo integradas de modo a permitir a livre circulação de pessoas, bens materiais e imateriais, assim como o livre acesso a diferentes espaços sem constrangimentos assegurado pelo direito de ir e vir e de reprodução da vida humana

O PNMU traz a definição de acessibilidade como sendo a “facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos, autonomia nos deslocamentos

desejados” e tem o intuito de “contribuir para o acesso universal à cidade” (BRASIL, 2012).

Para pessoas que não possuem baixa visão, cegueira total, mobilidade reduzida e cadeirantes a acessibilidade pode ser compreendida como apenas mais um detalhe ou empecilhos/obstáculos no rol de tantos que existem nas cidades brasileiras. Contudo, a acessibilidade para aquelas pessoas é fundamental, porque sem acessibilidade essas pessoas não usufruem do direito de ir e vir no espaço urbano, sendo prejudicada a mobilidade das mesmas (ASSIS, 2017).

A livre circulação e acesso a espaços intraurbanos e interurbanos pode ser alcançada com qualidade no planejamento e na gestão do espaço urbano e regional de modo que as pessoas tenham seus direitos respeitados e implementados, não desprendendo o foco das questões de mobilidade e acessibilidade articuladas a outras problemáticas estruturais e funcionais ligadas a infraestrutura urbana, meios e vias de transporte, entre outras questões.

A acessibilidade e mobilidade urbana são alguns dos assuntos que precisam ser enfoque de políticas públicas, assim como do planejamento e gestão governamental. Diversos trabalhos acadêmicos nos apontam que quem mais passa por dificuldades relacionadas a mobilidade e acessibilidade urbana são os menos privilegiados economicamente pelo sistema vigente (PEREIRA, 2006); (ABATE, 2017). Deste modo, a lógica capitalista diferencia e gera diferentes condições de vida se compararmos pessoas com rendimentos distintos, implicando em particulares realizações de práticas cotidianas, nos apontando que o direito à cidade acabam por ser tornar inexistentes para determinados grupos socioeconômicos.

Não basta tratar a inclusão social como obrigatoriedade legal ou como política para a concessão de benefícios assistencialistas, a primeira porque não ensejará a mudança na postura social e a última, em razão do seu alto custo, não resolverá a situação. Logo, ambas não contribuem de forma efetiva para a autonomia e independência das pessoas com deficiência. (SILVA, 2018, p. 27).

O espaço urbano compreendido como negócio ou mercadoria nos remete as problemáticas diretamente relacionadas ao predomínio de lógicas que privilegiam o valor de troca em detrimento do valor de uso de empreendimentos urbanos. Em muitos casos não escapa nem a própria vivência e a realização de práticas cotidianas que não seja “capturada” por situações ou ações que nos reporta à lógica da *cidade como negócio* (GOMES, 2009); (OTERO, 2016).

Partindo do prisma da cidade como mercadoria podemos compreender que as localizações dos equipamentos urbanos e as condições que eles apresentam nos remetem a sociedade composta por segmentos sociais, havendo diferenciação na qualidade de vida urbana vivenciada por cidadãos por conta do critério socioeconômico, não havendo equidade no acesso aos equipamentos urbanos (DIAS, 2009); (GOMES, 2009); (DIAS, 2013).

O espaço urbano como recinto de interações, processos e fenômenos diversos. Este espaço sustenta e possibilita que a lógica capitalista se aproprie das relações sociais, “sequestrando” a cidade, que passa a ser compreendida como negócio, espaço que viabiliza e pode potencializar a acumulação de capitais (HARVEY, 2005b); (GOMES, 2009); (OTERO, 2016); (CARLOS, 2020).

A partir das considerações de Villaça (2001) Corrêa (2005), Harvey (2005b) e Santos (2005; 2008), podemos destacar que o espaço urbano apresenta características de construção social, simbólica e histórica, enquanto elementos constitutivos do espaço geográfico. A conformação da organização socioespacial de determinada cidade abrange o conjunto dos agentes produtores deste espaço, que segundo Corrêa (2005), são: os proprietários dos meios de produção, proprietários fundiários, promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos. Assim, o último autor citado nos descreve o urbano como cenário de conflitos, nos mais diversos sentidos, sendo que as ações urbanísticas desenvolvidas no espaço intraurbano permeiam vários interesses. Deste modo, as ações a serem realizadas são alvos de embates entre os agentes produtores do espaço urbano por tratarem da apropriação e uso do solo urbano.

Em vista do panorama citado, o Estado tem grandes responsabilidades nos processos de produção, estruturação, organização, configuração e conformação urbana, mas o espaço urbano e das cidades não se restringe a atuação e desempenho estatal, tendo vários agentes funções importantes para a definição do espaço urbano a ser construído, dentre eles, promotores imobiliários, proprietários fundiários, entre outros (CORRÊA, 2005), (HARVEY, 2005b).

Em muitas das vezes as formas, conteúdos, estruturas e processos que perpassam e constituem o espaço urbano provém de ações e estratégias do mercado imobiliário, visando fomentar a especulação imobiliária de modo com que consiga auferir rendimentos diferenciados com diferentes empreendimentos urbanos.

O direito à cidade, a vontade coletiva e o bem comum acabam por ser tornar discussões e prioridades secundárias em vista do domínio das ações envoltas por lógicas econômicas no espaço urbano, lógica esta que é intensificada e redimensionada no período contemporâneo. Tal espaço sob a doutrina neoliberal acaba por ressignificar e atribuir novos sentidos às representações e às memórias coletivas sobre as mais diversas práticas sociais realizadas no espaço urbano, atuando e influenciando de diversos modos e meios para que exista poucos limites para a influência e domínio da compreensão de o espaço como mercadoria, englobando o rural e urbano, assim como as relações humanas e a natureza (HARVEY, 2005b; 2008).

A vida urbana compreende mediações originais entre a cidade, o campo, a natureza. [...] É o caso dos parques, dos jardins, das águas cativas. Essas mediações não podem ser compreendidas sem os simbolismos e *representações* (ideológicas e imaginárias) da natureza e do campo como tais pelos cidadãos. (LEFEBVRE, 2001, p. 73, grifos do autor).

As práticas de conversa despretensiosa entre vizinhos e/ou membros de uma comunidade no período contemporâneo vêm se esvaindo e perdendo destaque diante do frenesi da lógica econômica, tendo como efeito desta lógica a redução qualitativa e quantitativa de ações solidárias e humanistas em diversas escalas entre seres humanos e com a natureza. Diante disso, podemos dizer que convivemos com uma crise sistêmica, em que é difícil de compreender as suas origens e delimitar os seus limites. Esta crise se estende para diversos âmbitos, atravessando desde o meio ambiente, espaço urbano, mobilidade, acessibilidade, ética, lazer, entre outros. Crise esta, que ao nosso ver, os ditames político-econômicos têm papel fundamental por serem regimes basilares que norteiam e influenciam grande parte da população mundial (CARLOS, 2007a; 2009); (HARVEY, 2005b; 2008).

O escopo de lógicas e estratégias econômicas não deixam de fora o lazer, ao contrário, a ressignificação e atribuição de novos sentidos para práticas de lazer podem ser compreendidos a partir de análises dos mais diversos empreendimentos privados urbanos do âmbito do entretenimento, sendo em muitos casos eminente e indissociável a articulação entre entretenimento e economia, como por exemplo os shoppings centers, cassinos, resorts, parques temáticos, playground. Este cenário ilustra que direitos fundamentais previstos em nossa constituição e aspirações legítimas humanas passam, em muitas das vezes, a serem nichos de mercado,

enquadrando deste modo a mobilidade e a acessibilidade urbana (CARLOS 2007a; 2009); (HARVEY, 2005b).

Quando se tem o predomínio das lógicas capitalistas temos como implicação o fato de a cidade passar a haver a sobreposição e priorização de ditames econômicos sob interesses sociais ou coletivistas. Neste sentido, a compreensão da “cidade como negócio” reflete a noção de um espaço urbano que não mais propicie a urbanidade, que seja o espaço do encontro, mas sim um espaço segmentado ou fragmentado em condicionantes que secundariza aspectos coletivistas para sobrevalorizar aspectos individualistas no uso e apropriação do espaço urbano.

A partir do aparecimento do neoliberalismo, temos que o imperativo econômico vai se sobressaindo e sendo foco de longos e importantes debates em torno de sua importância dentro dos meios acadêmicos e políticos, assim como fora deles. Diversos governos ao redor do mundo regidos sob a doutrina neoliberal colocaram em xeque diversas conquistas e direitos sociais conquistados a partir de muitos conflitos. Neste sentido, grosso modo, acontece transformações tão virulentas que diversos paradigmas que eram consagrados e pouco discutidos tornam-se focos de discussões e contestações. Sob vigência neoliberal debate-se e contesta-se acerca do direito à educação, direito à segurança, direito à acessibilidade, direito à mobilidade, direito à moradia, direito à saúde, além de outros direitos. Agora, sob regime neoliberal estas questões não mais são reconhecidas como direitos universais, mas sim como âmbitos de negócios (HARVEY, 2005b; 2008); (SAFATLE; JÚNIOR; DUNKER, 2020).

A vigência do neoliberalismo no Brasil traz diversas implicações profundas, não considerando que os efeitos produzidos pelas ações que foram adotadas nas esferas governamentais de nossa república federativa tiveram impactos restritos ao campo econômico, ao contrário, as iniciativas e as decisões econômicas tomadas pelos governos reverberaram muito além do âmbito econômico, envolvendo o social, cultural, o urbano, e por que não dizer a mobilidade e acessibilidade, pois ocorre, em certa medida, o acirramento da interferência da determinante socioeconômica para nos indicar qual é o nível de acessibilidade e mobilidade que os cidadãos têm em suas práticas no espaço urbano.

Deste modo, haja vista a diluição do estado de bem-estar-social para o surgimento do estado neoliberal, esta alteração acaba por também mudar as concepções de sentidos e significados dos espaços urbanos e das cidades, sendo

ilustrativo em diversas cidades sob a égide do neoliberalismo que a definição do nível de mobilidade e a acessibilidade dos cidadãos é mais dependentes dos atributos socioeconômicos, que acabam tendo mais realce esses atributos por permitirem termos a apreensão da situação socioespacial da pessoa, assim como das diferentes mobilidades e acessibilidades propiciados por diferentes meios de transporte de acordo com o segmento socioeconômico. Portanto, não mais havendo o mesmo respaldo e auxílio oriundos de ações governamentais da época do estado de bem-estar-social para a reprodução da vida das pessoas em espaço urbano, sendo ilustrativo a perda de destaque dos transportes públicos coletivos diante dos transportes privados no cenário urbano contemporâneo do Brasil.

O espaço urbano revela em suas materialidades representadas por diversas fisionomias as contradições intrínsecas do modelo de sociedade em que vivemos, a sociedade capitalista. As disparidades são nítidas em uma primeira observação ampla do espaço urbano brasileiro, a partir dos edifícios, das praças, da malha viária, áreas verdes, existentes ou não, que constituem o espaço ocupado/vivenciado pelos cidadãos. Neste sentido, não podemos esquecer que o espaço geográfico e, conseqüentemente, o espaço urbano contêm, de forma subliminar, diversas histórias e significados que devem ser focos de prospecções e reflexões por parte de quem os estuda (HARVEY, 2005b), (SPOSITO; GÓES, 2013), (CARLOS, 2007a).

Segundo Castells:

No fim do segundo milênio da Era Cristã, vários acontecimentos de importância histórica transformaram o cenário social da vida humana. Uma revolução tecnológica concentrada nas tecnologias da informação começou a remodelar a base material da sociedade em ritmo acelerado. Economias por todo o mundo passaram a manter interdependência global, apresentando uma nova forma de relação entre a economia, o Estado e a sociedade em um sistema de geometria variável. [...]. O próprio capitalismo passa por um processo de profunda reestruturação caracterizado por maior flexibilidade de gerenciamento; descentralização das empresas e sua organização em redes tanto internamente quanto em suas relações com outras empresas; considerável fortalecimento do papel do capital vis-à-vis o trabalho, com o declínio concomitante da influência dos movimentos de trabalhadores; individualização e diversificação cada vez maior das relações de trabalho; incorporação maciça das mulheres na força de trabalho remunerada, geralmente em condições discriminatórias; intervenção estatal para desregular os mercados de forma seletiva e desfazer o estado de bem-estar social com diferentes intensidades e orientações, dependendo da natureza das forças e instituições políticas de cada sociedade; aumento da concorrência econômica global em um contexto de progressiva diferenciação dos cenários geográficos

e culturais para a acumulação e a gestão de capital. [...] (CASTELLS, 1999, p. 40).

O fomento ao acirramento das lógicas capitalistas é um dos intuitos do Neoliberalismo. A redução do estado de bem estar social vai no caminho de acentuar e diminuir o papel, atuação e influência do Estado nas mais diferentes esferas da vida de uma sociedade, ocorrendo por exemplo a redução da regulação do Estado na economia, diminuição do investimento e ações no campo da educação, assim como na saúde, segurança, mobilidade, acessibilidade e outros.

É com o neoliberalismo que temos no Brasil o agravamento de problemáticas seculares, como a pobreza e a fome, assim como esses fatos ocorreram em outros países do mundo nas últimas décadas do século XX com o processo de encolhimento das ações do Estado em detrimento do bem coletivo, reduzindo expressivamente iniciativas relacionadas à políticas públicas nas mais diversas instâncias governamentais, além disso, também ocorre o avanço de lógicas privatistas e seletivas em várias esferas, implicando em diferenciados e diversos acontecimentos que pode nos remeter a condição geral do espaço urbano capitalista – do uso e da apropriação desigual deste espaço.

Ultimamente, fatores políticos, normativos, culturais, socioeconômicos e do meio ambiente perpassam as discussões e resoluções acerca da promoção ou não da mobilidade e acessibilidade urbana, de modo que tanto em espaços acadêmicos quanto de instituições governamentais esses fatores, em vários momentos, são levantados e avaliados no rol da discussão de mobilidade e acessibilidade urbana.

Cabe salientar que a mobilidade é condicionada por fatores socioeconômicos da população. Assim, a limitação da mobilidade de um cidadão pode interferir em sua condição de acesso aos bens e serviços urbanos, de forma a diminuir sua qualidade de vida. Neste contexto, é preciso haver condições adequadas de mobilidade e, portanto, o planejamento de transportes deve ser norteado pela mobilidade de seus cidadãos, uma vez que a mobilidade se tornou um requisito essencial para o funcionamento de uma sociedade moderna (MOTTA, 2016, p. 36).

Em geral, o processo de produção do espaço urbano gera produtos diferenciados e desiguais tanto espacialmente quanto socialmente, isto é, o processo mencionado não realiza-se de maneira uniforme e nem mesmo homogênea, havendo deste modo pessoas que conseguem realizar com menos obstáculos ou dificuldades

as suas práticas cotidianas por terem acesso e usufruir de qualidades do espaço urbano, como mobilidade e acessibilidade.

É imprescindível para quem busca estudar mobilidade levar em conta os modais de transporte, havendo um conjunto de assuntos que possuem relação com a temática de mobilidade urbana e, neste conjunto inclui com certeza os modais de transporte.

Em vista da urbanização contemporânea ter constituído empreendimentos urbanos com novos atributos, consideramos ser importante dar o devido tratamento analítico de possíveis relações e articulações entre centralidade urbana, mobilidade e acessibilidade, estas questões precisam ser avaliadas mais a fundo a fim de esclarecer as minúcias do que as envolve, isso se houver ligação entre esses elementos, questionamentos que podem ser respondidos por meio de pesquisas.

O modal rodoviário é uma modalidade de transporte de cargas/produtos e pessoas. Atualmente, no Brasil a principal malha viária de transporte no Brasil é a do transporte rodoviário, sendo conformada toda uma infraestrutura urbana que possibilita fluxos de diversos tipos e entre diferentes espaços pelo meio terrestre articulados através de ruas no espaço intraurbano ou estradas/rodovias no espaço interurbano (VILLAÇA, 2001).

Volta e meia é noticiado e discutido em canais de informação da televisão e na internet a questão do “Custo Brasil”. Grosso modo, podemos entender a problemática do custo Brasil como um dos entraves para as atividades econômicas e para o deslocamento das pessoas. Deste modo, inevitavelmente a tal problemática acaba englobando as vias de circulação de mercadorias e pessoas (rodovias, ferrovias, hidrovias), vias estas que pelo encadeamento das mesmas acabam conformando um sistema de redes que permitem ocorrer a mobilidade de diversos pontos do território brasileiro.

Os deslocamentos viabilizados pelas ruas existentes em um espaço intraurbano de um município além de contribuir com a locomoção da população rumo aos seus destinos, favorece também o escoamento de mercadorias/produtos, assim como as estradas ou rodovias são um dos meios de acesso e circulação existentes em nosso país que podemos fazer uso e colaboram para dinamizar as conexões e/ou interações com países do exterior com base na rede urbana, citando por exemplo a ponte da Amizade que cumpre papéis estratégicos na relação Brasil-Paraguai por ser

uma alternativa logística que propicia a conexão pelo meio terrestre entre os dois países (CORRÊA, 1989).

Não foi do nada, nem do dia pra noite que tivemos toda a infraestrutura que corporifica a rede urbana e possibilita a integração territorial e regional construída. Para a conformação e existência dos diferentes tipos e dimensões de redes urbanas que podem ser identificadas no Brasil de hoje foram necessários contínuos esforços e tempo, assim como enfrentar alguns embates que obstruíam ou dificultavam a empreitada da integração do território nacional por meio das vias de transportes, superando deste modo o paradigma do isolacionismo interno do país, em que diversos centros urbanos estavam isolados do contato com urbes de diferentes regiões do mesmo país.

O mesmo raciocínio dito no parágrafo anterior é compatível e pertinente no que tange a história da mobilidade urbana brasileira. Assim, precisamos compreender que não foi do nada e não foi por um acaso que tivemos a existência por completo de toda a infraestrutura de mobilidade urbana da qual o país dispõe atualmente. Neste sentido, vale ressaltar a importância do resgate histórico da mobilidade urbana do país, pois o atual quadro de mobilidade urbana brasileira só foi possível a partir do desenrolar de iniciativas históricas, havendo toda uma construção precedente, isto é, os requisitos e variáveis históricas que ajudaram a conformar o quadro de mobilidade urbana contemporâneo.

O modelo rodoviarista no Brasil vai ganhar realce com o governo de Washington Luís, sendo muito elucidativo o lema desse governo – “governar é construir estradas” -. Nesse sentido, é após a década de 50 e início da década de 60 do século passado que podemos observar a predominância do modal rodoviário nas alternativas que vinham sendo implementadas para promoção da integração e de relações mais significativas entre regiões e interurbanas (VILLAÇA, 2001).

Para ir além de uma compreensão parcial sobre mobilidade urbana brasileira é preciso considerar que esta temática foi sendo e é abordada de modo construtivo a partir de diversos vieses e variáveis. Deste modo, existem trabalhos em que é dado mais enfoques qualitativos no tocante as problemáticas de mobilidade urbana, como também outros preferem dar mais atenção aos dilemas quantitativos, assim como existem trabalhos em que a composição dos mesmos nos demonstra a mescla de abordagens qualitativas e quantitativas acerca da tal temática.

[...]. Muitas são as complexidades produzidas ao longo do século 20 que redesenharam o mapa do mundo, do países e das regiões. Processos de múltiplas ordens: de integração produtiva, de integração de mercados, de integração financeira, de integração da informação. Mas processos igualmente de desintegração, de exclusão de vastas superfícies do globo – pensamos que o exemplo mais perverso seja o do continente africano. *Todos estes processos para serem viabilizados implicaram estratégias, principalmente estratégias de circulação e de comunicação, duas faces da mobilidade que pressupõem a existência de redes, uma forma singular de organização.* [...] (DIAS, 2000, p. 147, grifos nossos).

No período contemporâneo do Brasil, a materialidade das redes urbanas existentes pelas diferentes vias reticulares são os meios pelos quais a mobilidade entre diferentes localidades pode acontecer a partir de distintos modais de transporte. Assim, a compreensão da rede urbana nos permite avaliar a articulação e a integração territorial em seus diversos impactos produzidos ou não pela incorporação de determinado núcleo urbano na rede referida.

De um modo ou de outro, toda a infraestrutura que compõe os diferentes modais de transporte concede a sua operacionalidade e permite a mobilidade de diferentes meios de transporte no espaço territorial de um país, além do que acabam por gerarem diferentes impactos – econômicos, políticos, culturais, dentre outros. Neste sentido, os sistemas de transportes compostos e formados em redes por hidrovias, ferrovias, rodovias e aerovias exigem ininterruptamente de planejamento e ordenamento territorial. Em vista deste cenário, a partir do ordenamento territorial ocorre o redimensionamento espaço-temporal do panorama da circulação de fluxos de pessoas, produtos e informações entre diferentes trajetos e distâncias.

O mundo de hoje nos apresenta as condições factíveis que tornam as pessoas, objetos e cidades interconectadas, reduzindo empecilhos de compartilhamento ou transmissão de comunicação e informação entre diferentes pontos da Terra, além do que a tendência é o aprofundamento do “encurtamento” do espaço-tempo graças ao avanço em qualidade e quantidade de conhecimentos, técnicas, tecnologias, inovações e da ciência. Estes elementos são os que tornaram viável a interconectividade, instantaneidade e simultaneidade dos sistemas de ações e de objetos de alguns espaços, haja visto a desuniforme distribuição, acesso e apropriação social de serviços e produtos de última geração (SANTOS, 1982; 2000). Deste modo, partilhamos da concepção de que o sistema de circulação, a infraestrutura urbana, o sistema de mobilidade, o sistema de transportes, a

acessibilidade, a rede urbana e outros âmbitos têm estritamente ligações e relações, de modo que a compreensão em conjunto e integrada desses e outros elementos contribuem para a melhoria substancial da acessibilidade e mobilidade nos espaços urbanos.

A acessibilidade e mobilidade urbana são assuntos que nos reporta às problemáticas da urbanização, assim como da organização espacial/territorial e o seu (in)existente ordenamento territorial e/ou zoneamento urbano, sendo por meio desses e outros instrumentos que consegue-se planejar as ocupações e os diferentes usos atribuídos aos solos urbanos, atribuindo com mais eficiência, sustentabilidade e êxito as funcionalidades dos espaços urbanos.

A política de mobilidade urbana, ao congrega em sua efetivação todas as principais características da configuração da cidade - seus equipamentos, infraestruturas de transporte, comunicação, circulação e distribuição, tanto de objetos quanto de pessoas - participa efetivamente das possibilidades de desenvolvimento de uma cidade (BRASIL, 2006, p. 20).

Se por um lado a questão da mobilidade nem sempre vem acompanhada e articulada com a temática da acessibilidade, por outro lado temos que vários municípios brasileiros ainda enfrentam dificuldade para gerir e planejar de maneira eficiente e exitosa tudo que é pertinente no tocante a mobilidade e acessibilidade. Neste sentido, no Brasil os percalços formados por obstáculos nas vias terrestres que nos propicia a mobilidade urbana não são incomuns em diversas regiões do país, a título de exemplo podemos citar: a precariedade do serviço prestado em ações de asfaltamento de vias ou reparo/recapeamento de trechos esburacados de uma estrada, havendo diversos fatores que geram e resultam na má condição de mobilidade e acessibilidade em ruas ou estradas, como por exemplo as qualidades dos materiais que são utilizados para realizar as manutenções ou construções das infraestruturas relacionadas à mobilidade; falta de iniciativas por parte do poder público local em realizar políticas públicas de mobilidade e acessibilidade por causa da falta da quantia necessária para dar início ou andamento às obras necessárias nessas áreas; a falta ou nenhuma noção e/ou compreensão dos dirigentes da esfera pública e privada do quão é importante ações relativas a mobilidade e acessibilidade urbana para melhorar as condições dos fluxos da população e de mercadorias e, por último, as ações no âmbito da acessibilidade e mobilidade promove a inclusão social

peçoas PCDs e PMRs, facilitando a realização dos deslocamentos entre diferentes espaços para estes segmentos sociais (ASSIS, 2017).

Quando apreendemos o que constitui o aparato de infraestrutura formado em redes dos sistemas de transportes – (hidroviário, rodoviário, ferroviário e aeroviário) - temos a compreensão de forma não tão abstrata do que compõe a tão mencionada *rede urbana*, bem como a importância destas redes para a mobilidade entre diferentes localidades, podendo uma rede urbana ser formada e composta por diferentes tipos de vias que dão o arcabouço para a articulação entre municípios de uma mesma região e de diferentes regiões.

6. Acessibilidade e mobilidade em espaços públicos: praças Mello Peixoto e praça dos Burgueses

Podemos entender percurso urbano como um trajeto que tem seu ponto de origem e de destino e que é realizado por uma pessoa através de um meio de transporte (PEREIRA, 2006); (JÚNIOR; et al., 2019); (ABATE, 2017). A mobilidade mais universal e democrática é a pedonal ou a de pedestres, o que torna este modo de deslocamento mais inclusivo.

É importante termos em mente que o espaço urbano não é composto somente por objetos, edificações, entre outros elementos, o espaço urbano é em essência social e cultural. Desse modo, ele expressa de forma explícita ou implícita símbolos, representações, valores, assim como diversos códigos e paradigmas que advêm de sua origem social, sendo que estes elementos, aspectos e outros itens constituem e caracterizam os espaços públicos e estes se encontram no, e nos remetem ao, espaço urbano (YÁZIGI, 2000); (SERPA, 2007); (LOBODA, 2008); (DELGADO, 2011); (GEHL, 2013).

A perspectiva adotada neste trabalho foi buscar realça esta essência social da cidade e do urbano, fazendo análises da acessibilidade e mobilidade de espaços públicos do município de Ourinhos contando com as contribuições dos cidadãos por meio dos seus relatos acerca das condições de acessibilidade e mobilidade em praças de Ourinhos, mais especificamente das praças Mello Peixoto e dos Burgueses. Neste sentido, a partir desta abordagem buscou-se caracterizar um horizonte peculiar que considerasse as percepções subjetivas e ambíguas dos processos de produção e reprodução do indivíduo na sociedade.

Assim, analisa-se neste trabalho a acessibilidade e mobilidade em espaços públicos de Ourinhos. Com tais propósitos estabelecidos, foram empregados procedimentos e instrumentos analíticos, tais como: entrevistas semiestruturadas na análise dos percursos com os cidadãos por diferentes trechos das praças selecionadas para análise.

Em suas origens, tanto nos espaços públicos como nos espaços urbanos, são marcantes os indícios de heterogeneidade de elementos sociais e culturais presentes nestes espaços. Deste modo, são as pessoas também que com suas características distintas e opiniões diferentes denotam mais traços de heterogeneidade a estes espaços.

Em suma, a temática dos espaços públicos pode ser analisada a partir de diferentes perspectivas: sociabilidade; alteridade; civilidade; política; democracia; reciprocidade; cidadania; privatização; valor de uso e valor de troca, entre outros (YÁZIGI, 2000); (SERPA, 2004; 2007); (GOMES, 2009); (GEHL, 2013).

Entre as caracterizações da relação entre os conceitos de praça e espaço público muitas temáticas ganham destaque, como aquela sobre o potencial de acessibilidade.

Em vista de alguns dos assuntos, palavras e/ou problemáticas atribuídas à temática de espaços públicos denotam que este assunto não é simples, pelo contrário, ele é complexo em vários sentidos e dimensões. Deste modo, é oportuno salientar de que os espaços públicos não são homogêneos, isto é, existe uma série de especificidades que os diferenciam, como suas origens, estilos arquitetônicos, localizações, conteúdos, entre outros itens que podem ser elencados.

[...], quando se trata de relacionar as dimensões políticas e sociais de uma esfera pública urbana e os aspectos formais e estruturais dos espaços públicos "concretos". Dialeticamente, forma e conteúdo são a um só tempo produtos e processos: são autocondicionantes, auto-referentes e historicamente determinados. Na análise do espaço público urbano, forma e conteúdo são, portanto, indissociáveis, e uma discussão sobre tal tema passa necessariamente pela difícil articulação entre os aspectos que dão "concretude" a esfera pública urbana e aqueles de cunho mais abstrato, que denunciam seu caráter intersubjetivo e a necessidade de uma abordagem fenomenológica do problema (SERPA, 2004, p. 22).

As análises das condições da acessibilidade e mobilidade dos espaços públicos tratados pela pesquisa foram feitas de três modos: o primeiro é avaliar os relatos dos sujeitos participantes da pesquisa acerca dos espaços que estávamos, o

segundo pautou-se em apresentar discussões mais gerais acerca dos temas tratados e o terceiro é de descrever o que as paisagens das praças pesquisadas nos demonstra.

No processo de elaborarmos o roteiro semiestruturado e definição dos temas analíticos para conseguirmos realizar as entrevistas semiestruturadas foram utilizadas algumas referências, sendo que as referências consultadas nos deram auxílio em tal processo, tais como: Abnt (2004); Mcid (2006); Cohen (2006); Camargo (2011); Ongaro (2015); Ferreira (2018); Morano (2018); Jamaico (2021). Deste modo, estabelecemos os doze temas analíticos que vai serem abordados.

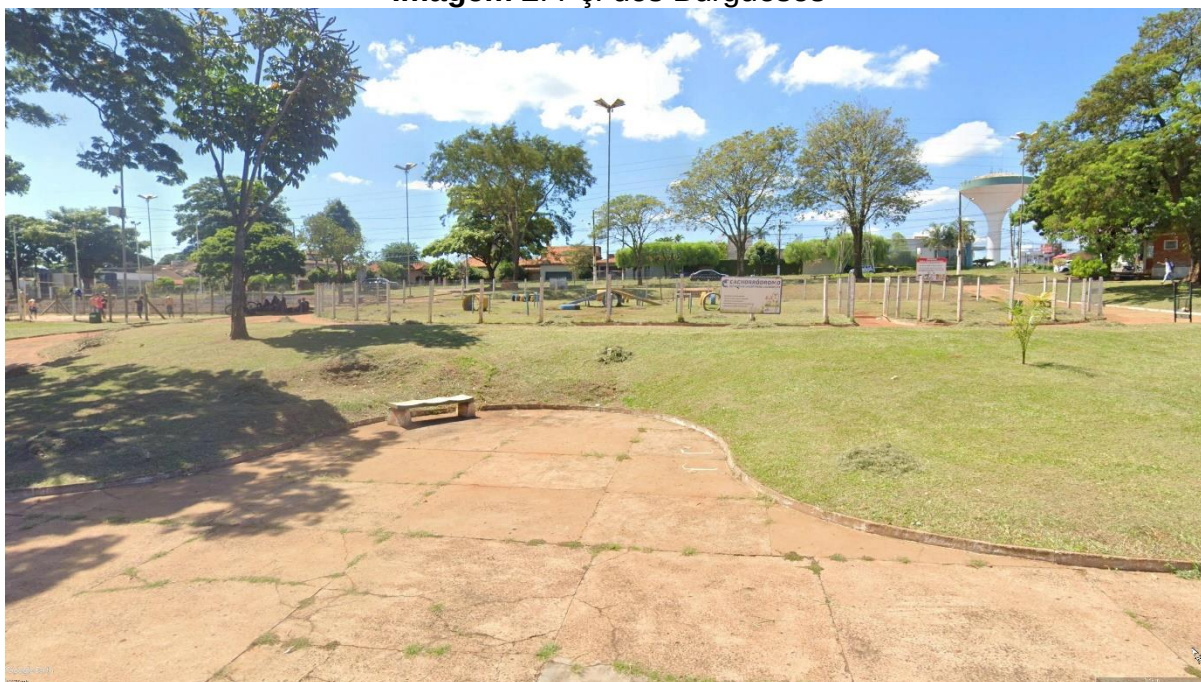
A partir de agora iremos expor algumas imagens para que possamos visualizar atributos atinentes aos espaços das praças analisadas – praça Mello Peixoto e praça dos Burgueses.

Imagem 1: Praça (Pç.) Mello Peixoto



Fonte: Google Earth Pro, Street View, 2022.

Imagem 2: Pç. dos Burgueses



Fonte: Google Earth Pro, Street View, 2022.

Deste modo, a seguir os relatos dos participantes da pesquisa são apresentados e neles visualiza-se os temas que estabelecemos para avaliar as condições gerais de duas praças de Ourinhos, contando com os relatos e percepções dos cidadãos acerca da Praça Mello Peixoto e da Praça dos Burgueses.

O tema 'atratividade' é um dos que foram abordados pelas entrevistas, neste sentido, a atratividade em espaço público pode ser compreendida a partir de diversos requisitos, que mudam de acordo com a idade, gênero, nível de escolaridade, dentre outros atributos pessoais.

A atratividade em um espaço público pode ser tanto nos aspectos materiais deste espaço, que nos remete aos equipamentos públicos que se tem à disposição para uso e apropriação, como também dos aspectos sociais, que tem a ver com a sociabilidade realizada através das diferentes interações sociais factíveis a ocorrer, havendo a formação ou até ampliação de laços sociais. Assim, o que pode chamar a atenção das pessoas em um espaço público e que a fazem considerar como um atrativo destes espaços são, também, seus aspectos simbólicos, aspectos estes que nos remetem tanto aos sentidos como aos significados dos aspectos materiais e sociais que podemos verificar nestes espaços (COELHO, 2015), (MILHORANÇA, 2016).

Os relatos⁴ expostos a seguir fazem parte das entrevistas aplicadas na Praça dos Burgueses.

O que me chamou mais atenção, primeiro foi ver aqueles espaços com escadas, sendo que hoje em dia não deveriam existir. Eu acho que o símbolo do elitismo tem nesse lugar, porque até tem lugar para os cachorros “se exercitarem” e a presença dos moradores de rua nesta praça de nome Praça dos Burgueses. Essas foram as três situações que mais me chamaram a atenção (Antônio, acima de 50 anos).

O que me chama a atenção, eu acho que o movimento, a relação entre a natureza e o homem, enfim, eu acho que é isso que me chama mais atenção. A intervenção humana, mas mantendo que nem aqui na praça algumas árvores e o gramado (Ivone⁵, acima de 50 anos).

Já na praça Mello Peixoto, outros relatos também mostram o potencial atrativo da mesma.

Eu não venho muito para cá, mas quando eu venho eu gosto de ficar aqui e sentar nos bancos, conversar, olhar o verde, a paisagem. Então, as árvores, a brisa que traz esse ambiente arborizado, essa vibração, essa energia é o que me atrai muito desse espaço (Alessandra, 18 a 35 anos).

Atrativo aqui seria para você vir e descansar, vim dar uma passeada com a namorada, ver os filhos correndo. (Helena, Feminino, de 36 a 50 anos).

A atração parece ser externa, porque aqui tem a praça, e aí a gente tem aqui perto o Teatro Municipal, tem a Diretoria de ensino, a gente tem bancos grandes aqui, tem o calçadão, tem a galeria ali aonde era o shopping, então tem várias coisas ao redor. Eu acho que, a praça em si, ela não é feita para atrair as pessoas, mas a localização que ela está é feita para receber as pessoas e aí acaba gerando movimentos (José, de 18 a 35 anos).

⁴ Com o intuito de não prejudicar do direito à privacidade dos sujeitos participantes da pesquisa, estabelecemos nomes fictícios a eles.

⁵ A Ivone é uma pessoa que faz uso de cadeira de rodas para se locomover devido ao acidente que sofreu.

Imagem 3: Atratividade (Pç. Mello Peixoto)



Fonte: Google Earth Pro, Street View, 2016.

Imagem 4: Atratividade (Pç. Mello Peixoto)



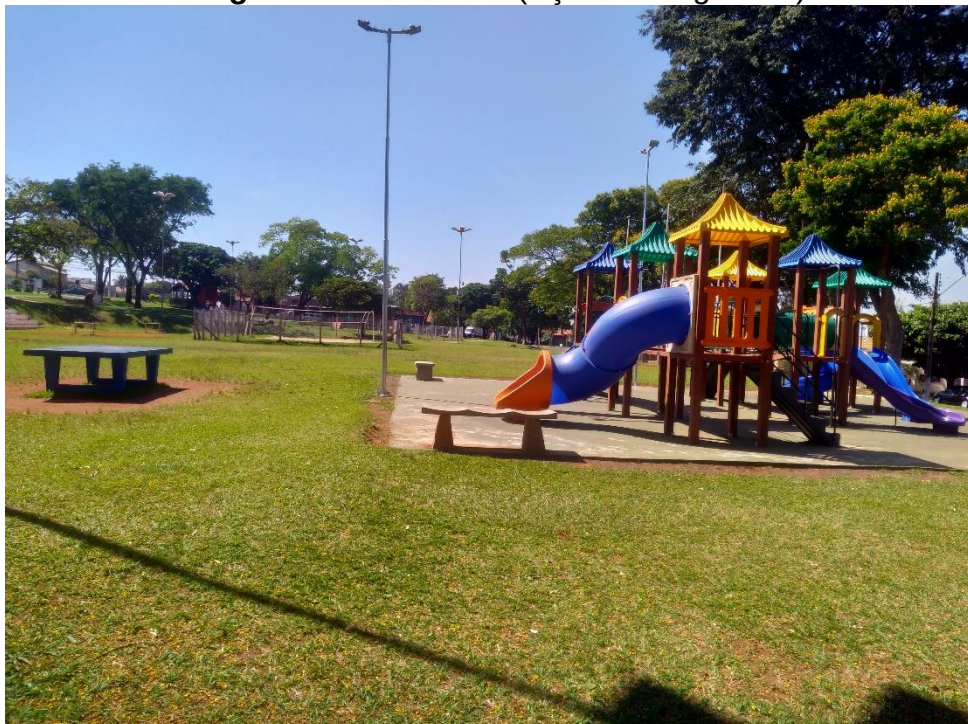
Fonte: Google Earth Pro, Street View, 2016.

Imagem 5: Atratividade (Pç. Mello Peixoto)



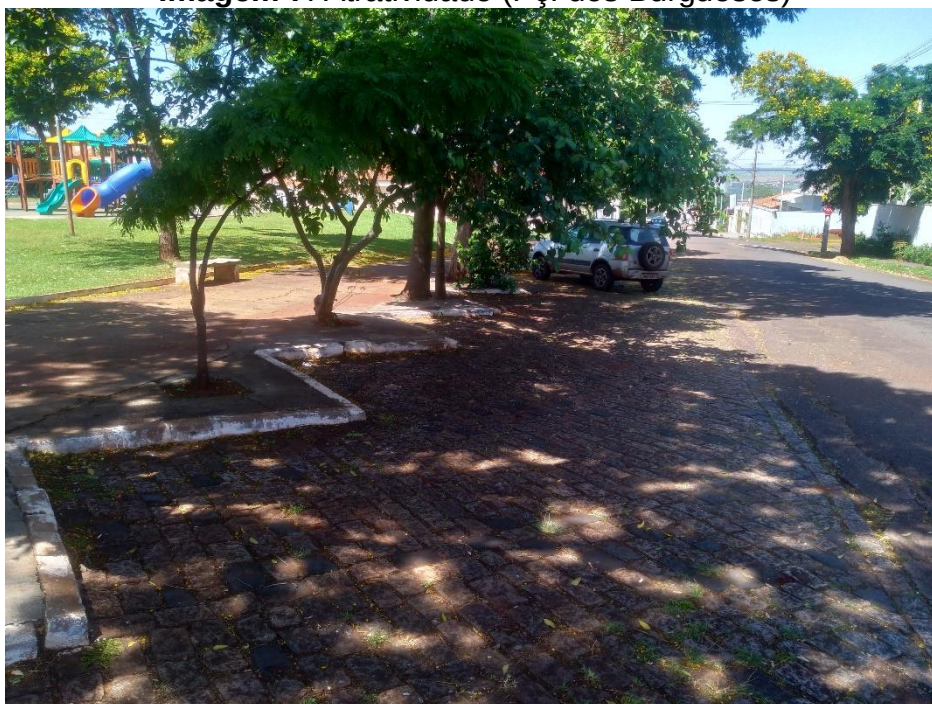
Fonte: Acervo pessoal, 2022.

Imagem 6: Atratividade (Pç. dos Burgueses)



Fonte: Acervo pessoal, 2022.

Imagem 7: Atratividade (Pç. dos Burgueses)



Fonte: Acervo pessoal, 2022.

Imagem 8: Atratividade (Pç. dos Burgueses)



Fonte: Acervo pessoal, 2022.

É fundamental mencionarmos que selecionamos alguns relatos das entrevistas que fizemos na Praça dos Burgueses e Praça Mello Peixoto pelo motivo de se mostraram serem os mais significativos em termos da descrição relacionado a cada item analítico.

No item da atratividade que trata sobre a praça dos Burgueses, conseguimos notar dos relatos que tivemos diferentes perspectivas no tocante ao que consideram ser o que lhe chamou atenção ou foi atrativo relacionado a praça citada.

Relativo aos relatos da Praça Mello Peixoto no item analítico da atratividade, É possível perceber que há traços semelhantes entre os relatos, sendo mencionado mais de uma vez os bancos enquanto elemento positivo e valorizado. Outro traço que temos de semelhança é o fato de que a questão das interações sociais foi mencionado por mais de um sujeito participante da pesquisa, sendo compreendido que o espaço público permite haver interações sociais e possibilita que ocorra conversas entre diferentes perfis de pessoas.

Em relação à Praça Mello Peixoto são destacados os aspectos do entorno. Uma gama considerável de equipamentos urbanos nas proximidades devido sua localização na área central. Diferente da Praça dos Burgueses, que, embora possua alguns serviços e equipamentos ao redor, é em número bem menor e, em geral mais distantes.

A heterogeneidade de sentidos e perspectivas das pessoas sobre o que consideram como atrativos e/ou o que chama atenção em uma determinada praça é relevante, pois o que uma pessoa pode considerar como atrativo ou que lhe chama atenção é influenciado pelos seus sentidos, percepções e representações sociais, formadas com as experiências de vida. Neste sentido, é comum verificarmos vários vieses com diferentes atribuições de sentidos e significados sobre o que são atrativos e/ou o que chama a atenção das pessoas (MERLEAU-PONTY, 1999).

O segundo tema que foi abordado nas entrevistas é o da 'segurança e proteção', neste sentido, 'segurança e proteção' em espaço público pode ser compreendido a partir de diversos requisitos considerados pelas pessoas, requisitos estes que mudam de acordo com os perfis das pessoas.

Tendo em vista que o item analítico é 'segurança e proteção', iremos descrever de forma breve o que podemos entender como segurança e proteção, neste sentido, podemos ter segurança e proteção quando temos uma forte sensação baseada em elementos empíricos ou tangíveis, como por exemplo estar em um espaço aberto que permite ter uma visão ampla e estiver nas proximidades algum elemento que nos remete a uma segurança institucional, no sentido de haver câmeras que podem ser controladas tanto pela iniciativa privada como pública, a existência de uma posto policial com a presença de agentes de segurança, dentre outros.

De forma subliminar os exemplos expostos relacionados a temática de 'segurança e proteção' no parágrafo anterior nos remete que os conteúdos que podem ser tratados pelo item analítico 'segurança e proteção' não precisam necessariamente tocar na questão de segurança e proteção de forma direta, neste sentido, é preciso levar em conta conteúdos que nos expressa de forma indireta ou não tão evidente sua relação com segurança e proteção.

Segurança e proteção são temas que não podem ser entendidos em suas inerentes complexidades se forem dissociados de seus aspectos materiais, imateriais, sociais, culturais, psicológicos, dentre outros. Nesta linha de raciocínio, quando comparamos as preocupações de segurança e proteção em um espaço urbano de pessoas de gênero masculino com as preocupações de segurança e proteção em um espaço urbano de pessoas do gênero feminino conseguimos notar que a diferença de gênero é um dos fatores a serem elencados que nos indica a existência de diferentes compreensões do que envolve segurança e proteção.

Na Praça dos Burgueses o tema segurança e proteção tem relevância e remete, também, ao tipo de estrutura e de equipamento presentes:

Ah, aqui é um local que você se sente seguro né estando aqui, primeiro pelo próprio espaço da guarita, da GCM, agora eles não estão aqui, mas eles ficam direto aqui, a presença da banca de jornais onde sempre tem alguma pessoa, e ser um espaço em que onde você olha você vê o fim da praça, então é um espaço que a pessoa tem a visão do todo (Antônio, acima de 50 anos).

Não, eu fico insegura. No meu caso, no meu nível de deficiência, no meu grau de deficiência eu ainda fico um pouco insegura, porque o terreno aqui é bem desigual, é bem fissurado. Então, eu me sinto mais segura quando tem alguém me conduzindo, principalmente quando o calçamento não é plano e apresenta rachaduras, desníveis, assim como outros obstáculos. (Ivone, acima de 50 anos).

Eu sei que a noite aqui é perigoso, porque fica um monte de gente fumando, se drogando, bebendo, porque principalmente na onde não tem as luzes aqui nesse banco, ali debaixo da árvore. As vezes não é nem de noite, umas oito horas se você passar aqui você vê. Então se você tiver sozinha, você tem que ou por um lado ou por outro porque você também não vai abusar né? (Juliana, Feminino, de 31 a 40 anos).

Já sobre a Praça Mello Peixoto, destaca-se como os históricos de eventos vão formando uma representação de maior ou menor sensação de segurança e proteção.

Aqui na praça eu acho que não ocorre tantos roubos até pelo fato dela ser bem movimentada. (Alessandra, de 18 a 25 anos).

Levando em conta a sensação e não os fatos, mas sim as sensações, para mim psicologicamente falando luz para mim sempre remete coisas boas, então, ligando tudo isso me sinto mais seguro quando tem bastante luz (Alan, de 18 a 35 anos).

Com a vinda dos GCMs melhorou, graças a Deus, com a vinda dos GCMs melhorou. (Ana Maria, de 36 a 50 anos).

Ah, segura porque é um lugar amplo, a gente está sempre vendo quem está vindo, quem está perto ou quem deixa de estar (Poliana, de 18 a 35 anos).

Assim, conseguimos observar que há diferentes noções e sentidos que englobam as palavras segurança e proteção, sendo expresso por parte dos sujeitos participantes da pesquisa variadas compreensões de proteção e segurança em um espaço público, demonstrando o aspecto polissêmico dessas duas palavras – segurança e proteção.

Não há consenso se são seguras e protegidas as praças Mello Peixoto e dos Burgueses, os conteúdos que nos remetem às sensações e percepções de segurança e proteção são expostos de formas subliminar ou não tão claras, mas, em geral, descrevem situações e motivos para não se sentirem seguros e/ou protegidos nos espaços das praças.

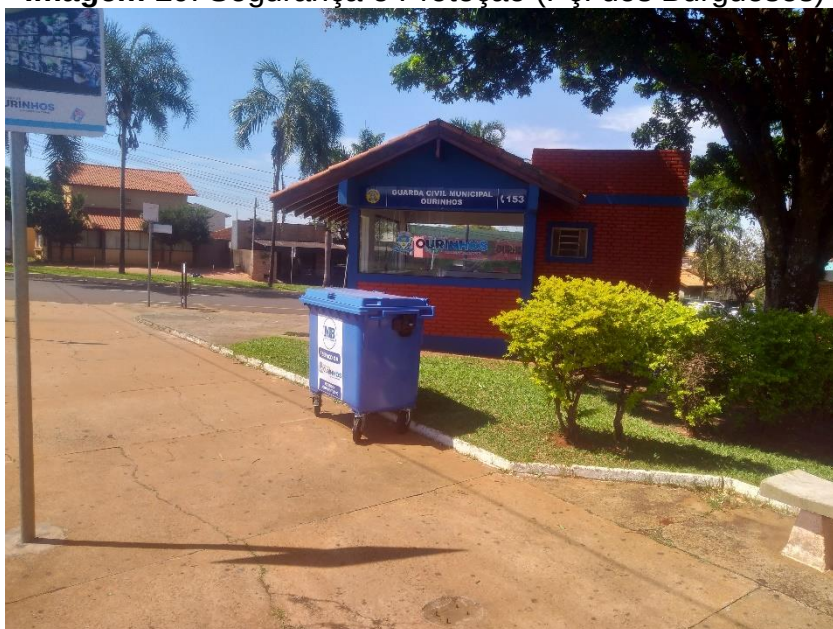
Verificamos que o fato da presença de agentes da Guarda Civil Municipal (GCM) em ambas as praças favoreceu para que os participantes da pesquisa se sentissem mais seguros, assim como o fato de haver movimentação constante de pessoas durante boa parte de um dia foi um fator para se sentir mais segurança em alguns relatos.

Imagem 9: Segurança e Proteção (Pç. Mello Peixoto)



Fonte: Google Earth Pro, Street View, 2022.

Imagem 10: Segurança e Proteção (Pç. dos Burgueses)



Fonte: Acervo pessoal, 2022.

Imagem 11: Segurança e Proteção (Pç. dos Burgueses)



Fonte: Acervo pessoal, 2022.

Conseguimos notar que a percepção da problemática ‘segurança e proteção’ é influenciada por diversos fatores e que se apresenta de forma mais ou menos diferenciada tendo em vista: as experiências pessoais que se tem ao longo da vida, a idade, os níveis de escolaridade, renda, e outros.

De acordo com Gehl (2013), o fato de haver muitas pessoas transitando em espaços públicos colabora para que a sensação de segurança seja maior, além de que o uso e a apropriação das pessoas de espaços públicos são compreendidos como aspectos atrativos desses espaços (GEHL, 2013).

O terceiro tema analisado foi ‘*bem-estar*’, este tema também é apreendido a partir de diferentes significados, podendo citar por exemplo incômodo físico, esforço físico, esforço de resistência, incômodo atitudinal, incômodo auditivo ou sonoro, incômodo de caminhabilidade, incômodo visual, entre outros (ABNT, 2004), (MCID, 2006b), (MORANO, 2018).

Os indivíduos que constituem a sociedade se movimentam na cidade a fim de satisfazer as suas mais diferentes necessidades, como por exemplo as de estudo, trabalho e lazer.

Para analisar o bem-estar uma das formas é considerar o grau de esforço empregado para determinado fim. Os esforços que um pedestre com melhores condições físicas faz para transitar em calçadas desniveladas e esburacadas não são

os mesmos que precisam fazer os pedestres de terceira idade ou com mobilidade reduzida (MCID, 2006b).

Assim, analisar o bem-estar é, também identificar elementos de incômodo e/ou esforço para acessar e/ou se locomover pelos espaços da praça e em suas proximidades, além das características para a permanência nos mesmos. Na Praça dos Burgueses vários relatos caracterizam elementos de problemáticas que versam o bem-estar.

Eu acho que principalmente quando você é mais idoso você já anda com mais cuidado, esses desníveis que existem podem te fazer tropeçar, cair e machucar. É pior ainda quem já tem alguma necessidade especial de acessibilidade e mobilidade e também tem a problemática da mobilidade reduzida, porque quando você está já numa fase de envelhecer esses desníveis fazem com que você tropeça, caia e possa ter complicações sérias (Antônio, acima de 50 anos).

Só os degraus ali que você tem que dar uma puladinha (Ailton, de 18 a 35 anos).

Que nem aqui que a calçada apresenta várias rachaduras, pra mim é praticamente impossível se locomover sozinha, teria que fazer muito esforço para conseguir (Ivone, acima de 50 anos).

Na praça Mello Peixoto outras característica que influencia o bem-estar, como aquelas relacionadas ao excesso de ruídos do centro.

Ah, eu acho que a oferta é bem variado, tem de tudo um pouco e é próximo aqui do local, da praça. Então eu acho que nesse quesito é tranquilo (Alessandra, de 18 a 35 anos).

Barulho é constante na nossa vida, então para mim não interfere em nada (Helena, de 36 a 50 anos)

Como este local é o centro (mais especificamente praça [espaço público]) então vai ter barulho, né. Sim, lógico, tem que relevar (Alex, de 18 a 35 anos).

Vale ressaltar que nos espaços onde não há condições de se ocorrer a acessibilidade e mobilidade de todos ou universal, acaba que algum grupo ou público é prejudicado no tocante a ter que realizar algum esforço ou sentir algum incômodo para acessar e se locomover nos espaços, citando por exemplo o incômodo que uma pessoa pode sentir ao ter realizar um esforço físico e de resistência para conseguir acessar e se movimentar em um trecho com acentuada inclinação e sem o suporte de corrimão, podendo haver neste exemplo casos de pessoas que passam a ser

excluídas de acessar e se locomover nesse trecho devido aos esforços feitos e incômodos sentidos.

Os espaços públicos geralmente têm importância de nos revelar um pouco da história da cidade ou do bairro onde se situam, deste modo, os espaços públicos são objetos de estudo interessantes para quem deseja estudar tanto a história da cidade como também dos cidadãos que nela habitam.

Espaços que sejam eminentemente classificados como espaços públicos deve ter em sua infraestrutura todo o aparato que permite a qualquer cidadão ter acesso ao local e dele se apropriar, seja descansando em algum banco, seja passeando pelo espaço público, entre outros exemplos que podemos levantar. Enfim, para que um espaço seja realmente um espaço público é preciso que nele não haja qualquer empecilho para as pessoas possam fazer uso e apropriação do mesmo, isto é, é um dos requisitos que o espaço não promova exclusão ou algum prejuízo no uso e apropriação de qualquer natureza, sendo deste modo garantido o direito de todos frequentarem e fazerem uso de tais espaços (CALDEIRA, 2000).

Os espaços públicos devem ser entendidos como eminentemente locais de encontro e passagem, sendo um espaço onde tem-se maiores verificações de uma sociabilidade com aspectos que ultrapassam a formalidade de relações sociais, sendo portanto um espaço onde se convive e por vezes se interage com diferentes perfis de pessoas (DELGADO, 2011).

A convivência entre os diferentes em um espaço público não nos leva consequentemente para uma sociedade coletivista, pois para mudar uma lógica de uma sociedade é preciso ir além de alterar somente como e onde as relações humanas vai ocorrer. Neste sentido, Angelo Serpa (2007) nos relata que o convívio entre os diferentes não extingue a expressão do individualismo em ações humanas.

Uma das concepções de espaço público nos remete necessariamente a um espaço onde todo e qualquer indivíduo, independentemente de suas características e atributos, conseguem exercer suas reivindicações perante ao Estado, em outras palavras, o espaço público tem como uma de seus atributos históricos o de propiciar ser uma instância em que se pode ocorrer a mediação entre membros ou representantes da sociedade e membros e/ou representantes do Estado.

De acordo com Richard Sennet (1988) é inviável que se compreenda as nuances do que seja e represente um espaço público sem conhecer o que seja e

represente uma cidade, porque assim como o espaço da cidade se associa à ideia de urbanidade e civilidade o espaço público também está.

O quarto tema da entrevista semiestruturada aplicada trata de sociabilidade. Neste item buscamos apreender quais são os entendimentos dos sujeitos participantes da pesquisa acerca do espaço público e das respectivas relações sociais estabelecidas na praça dos Burgueses.

Eu não vejo a população que mora aqui se socializar e deixar as crianças brincar aqui, eu nunca vi isso, nunca percebi isso neste espaço. As pessoas que vem aqui vem de outros pontos da cidade, que não são os moradores daqui e que residem próximo a este espaço (Antônio, acima de 50 anos).

É bastante importante e necessárias essas praças para gente pode se libertar da casa um pouco, para sair, para respirar, para passear. É necessário porque ali você, muitas vezes, encontra pessoas, acaba conversando com pessoas que você não via a tempo e até mesmo para ver a movimentação, (no sentido de contemplação), da garotada brincando, isso traz uma vivacidade. (Ivone, acima de 50 anos).

Na praça Mello Peixoto os elementos sobre sociabilidade também são relevantes para compreensão dos limites e potencialidades das praças enquanto âmbitos de encontro público.

Tanto pelo local ser público e ser aberto, como também porque ocorre eventos neste local, o que favorece você ter inclusão social, então eu acho que sim, favorece ter contato social (Alessandra, de 18 a 35 anos).

Seja pelo fato de as vezes ter alguns movimentos que pode ser de natureza religiosa, política e cultural, seja pela permanência ou transitabilidade de pessoas, pela diversidade, então sempre acaba promovendo a relação social né (José, de 36 a 50 anos).

É um ponto de encontro aqui, é um point aqui, facilita sim, e até ponto de referência para muitas pessoas que vem de fora, principalmente nos fins de semana, é fácil você informar baseado nela, "olha tem a praça, aí você pode ir para a direita, esquerda ...". É um ponto de referência muito bom aqui (Ana Maria, de 36 a 50 anos).

Imagem 12: Sociabilidade (Pç. Mello Peixoto)



Fonte: Acervo pessoal, 2022.

Em geral, os relatos acerca da Praça dos Burgueses sobre a sociabilidade revelam que há um consenso de que a praça é um espaço público, sendo este espaço entendido como importante por possibilitar haver interações sociais entre diferentes perfis de pessoas.

Na Praça Mello Peixoto, embora com algumas nuances, os relatos também revelam a importância das interações sociais, assim como caracterizam a praça como ponto de referência importante da cidade.

Com base em Milhorança (2016) podemos dizer que o aspecto democrático de espaços públicos é reforçado e sustentado pelas pessoas que fazem uso e apropriação dos mesmos, ou seja, quanto mais diferentes perfis de pessoas conseguirem ter acessibilidade e mobilidade ao/no espaço público mais o espaço vai nos demonstrar que o seu conteúdo social é indispensável e a heterogeneidade social é fundamental que aconteça neste espaço para que o mesmo seja de fato reconhecido como um espaço público por todos.

Um dos traços principais dos espaços públicos é a sociabilidade, sendo a sociabilidade propiciada e potencializada nestes espaços, pois estes tipos de espaços além de promover interação social acaba que também ser um espaços de encontro e passagem de muitas pessoas, havendo a tendência da sociabilidade neste espaços serem mais espontâneas (CERQUEIRA, 2013).

No quinto tema da entrevista semiestruturada indagamos sobre as sensações. No sentido de identificar como os entrevistados assimilavam determinadas questões ou como percebiam diferentemente os elementos na interação com a praça.

Pautado na perspectiva fenomenológica, Merleau-Ponty (1999) entende-se que para analisar a percepção é preciso considerar a relação entre o visível e o sensível.

A percepção no viés fenomenológico que é abordado por Merleau-Ponty (1999) é resultado da interação entre forma, conteúdo, vivência, ambientação, consciência e intencionalidade. Os adeptos dessa corrente de pensamento compartilham do entendimento de que a acepção de percepção deve considerar a memória humana, pois a atribuição de sentido ao objeto só acontece por meio da interação com ele, não havendo por conseguinte uma percepção fenomenológica daquilo que nunca conheceu e teve contato.

Cabe salientar que não utilizamos aqui a compreensão de percepção nos ditames fenomenológicos, mas sim compreendemos neste trabalho como sensações nas leituras que as pessoas fazem acerca do que está a sua volta a partir de seus cinco sentidos – olfato, paladar, visão, tato e audição, além de também contemplar a dimensão da memória que auxilia a termos acessos às experiências obtidas através da vivência que tivemos e que nos influencia e subsidia quando vamos nos referir sobre algo.

Assim, o tema “sensações” buscou identificar como determinados objetos, fatos ou assuntos surgidos nos percursos eram verbalizados na interação com o ‘espaço público’ e assuntos que se correlacionavam.

Embora também podemos identificar elementos das sensações em outros temas, o enfoque aqui é no sentido de ampliar os fatores considerados e, assim, não induzir um assunto específico, mas propiciar condições para o assunto surja com uma ênfase mais espontânea. A seguir alguns registros deste tema na praça dos Burgueses.

É um espaço que tem um certo status, as vezes, as pessoas que vem para cá, mesmo nos finais de semana, são as pessoas da periferia, jovens da periferia que vem para cá, até mesmo por ser um espaço que transmite uma maior sensação de segurança deste espaço e também pelo fato da diferenciação “estampada” já no nome do espaço público, Praça dos Burgueses, o fato delas frequentarem este local pode criar uma sensação também de que elas estão também usufruindo o status que essa região da “nobre” da cidade possui. Uma praça mais central, mais bem localizada você percebe que tem um cuidado maior, então essa

questão do poder econômico está presente até nisso. (Antônio, acima de 50 anos).

Tem uma região que vai ali pro Recanto dos Pássaros, que fica entre o bairro Jardim Anchieta, indo para o Recanto dos Pássaros, tem um espaço ali que dá até dó, porque você vê ali que é um espaço grande, um espaço totalmente abandonado, cheio de entulho que as pessoas vão jogando ali, tem até uma quadra poliesportiva, mas totalmente abandonada. Então, ali eu sei que as pessoas falam que, muitas vezes, sentem até medo de estarem passando por ali. (Ivone, acima de 50 anos).

Aqui a gente pode ver que não está no padrão né, está desproporcional o terreno ou o pavimento para caminhar. Também, não tem nenhum lugar que ele possa apoiar, acho que devia estar mais estruturado. (Juliana, de 35 a 50 anos).

Nas respostas da Praça Mello Peixoto nota-se que as sensações formam como que a matéria prima das críticas ao funcionamento e manutenção da praça. Essa visão revela como é importante considerar a participação da população nos processos de planejamento e gestão urbanos.

É sempre importante que tenha pessoas, que você olha e vê que tem pessoas, o lugar está servindo para alguma coisa, as pessoas estão vindo, estão se divertindo, estão fazendo novas amizades, então eu acho que é bem importante (Alessandra, de 18 a 35 anos).

Em espaço público por mais que tenha limpeza diária não é todo mundo que respeita, agora no privado já é outro nível (Bianca, de 18 a 35 anos).

Ah, por ser espaço público eu acho que está até aceitável, porque a população não está nem aí né, eles querem é destruir, então não está tão feia, está bom até (Poliana, de 18 a 35 anos).

Eu acho que a Mello Peixoto é a Mello Peixoto justamente pelo local que ela está. Já nas praças de bairro não tem tanto comércio. Eu acho o que faz ela ser diferente, ser um ponto de referência, deve-se justamente a localidade, pelo fato dela estar no centro.

Por ser público, (espaço público), já está no nome aí, qualquer um pode participar, qualquer um pode usar o espaço. Então, eu acho que é isso, espaço público tem a ideia de mais de um, de todos (Alan, de 18 a 35 anos).

Aí eu acredito que ela precisaria de mais detalhes, faltou detalhes para o deficiente visual. O deficiente visual ainda necessita de ajuda. Ao deficiente visual necessita, ele ficou aparte dessa reforma (Ana Maria, de 35 a 50 anos).

Os relatos expõem aspectos positivos e negativos das praças, citando por exemplo que o calçamento do local encontra-se desgastado, fato este que remete ao fato de que a necessidade de melhorias em prol de acessibilidade e mobilidade está

latente, embora para muitos possa passar despercebido. O que valoriza a metodologia de entrevistar quem realmente utiliza esses espaços.

Acerca das diferenças entre espaço público e espaço privado, conseguimos notar que a caracterização dessas diferenças contém estereótipos e generalizações, o que mostra o caráter representacional construído pelos entrevistados em suas falas, que embora possam apresentar discordâncias com os dados reais, possuem um grau de realidade própria, aquela da construção cotidiana do sujeito, que tem sua importância quando pensamos nos diferentes graus de usos e apropriações desses espaços.

O sexto tema da entrevista semiestruturada caracteriza-se como 'obstáculos', que permite identificar problemas para a acessibilidade e mobilidade no espaço tanto na Praça Mello Peixoto como na Praça dos Burgueses. O intuito com este tema foi o de verificar a identificação e o tipo de argumentação construída sobre o fator gerador do problema.

As imagens e as observações dos espaços públicos ajudam a contextualizar os discursos acerca dos problemas.

Um dos tipos de obstáculos a ser considerado é o das "barreiras arquitetônicas", o termo refere-se aos obstáculos e barreiras que uma pessoa encontra ao acessar algum espaço na cidade ou equipamento urbano, assim como o termo engloba as barreiras ou obstáculos para se locomover pela cidade (CONDE, 1994).

As discussões acerca das barreiras arquitetônicas em espaços urbanos têm projeção internacional, com destaque para as pesquisas a partir do ano de 1963 na Suíça. A Suíça foi o país em que arquitetos, urbanistas e parlamentares se articularam para discutir sobre questões relativas ao que poderia ser considerado como barreiras arquitetônicas, bem como abordar sobre a transformação de edifícios e os requisitos a serem estabelecidos para que os novos edifícios fossem acessíveis (CONDE, 1994); (SARMENTO 2012).

No Brasil, o Decreto Federal 5.296 (BRASIL, 2004) apresenta a definição do conceito de barreiras arquitetônicas. Segundo o documento dessa resolução, são entendidas como barreiras arquitetônicas todo e quaisquer obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de ir e vir, a possibilidade das pessoas terem acesso à informação, serviços e de se comunicarem.

A Organizações das Nações Unidas (ONU) também se ateve e elaborou resoluções tratando das barreiras arquitetônicas em espaço urbano, sendo que após as resoluções terem sido elaboradas pela ONU elas foram disseminadas para diversos países, em especial aos países em desenvolvimento (CONDE, 1994) (SARMENTO, 2012).

As publicações ABNT (2004), Sarmento (2012) e Brasil (2006) não nos deixam dúvidas de que os obstáculos no tocante a acessibilidade e mobilidade em espaço urbano podem ser de vários tipos. Neste sentido, apresenta-se a seguir uma breve caracterização dos obstáculos ou barreiras que podemos encontrar em espaços urbanos:

- a) *Barreiras urbanísticas*: existentes nas vias urbanas e nos espaços de uso público, estando incluso as calçadas, parques, praças, etc.;
- b) *Barreiras nas edificações*: as existentes no entorno e interior das edificações de uso público e coletivo e no entorno e nas áreas internas de uso comum nas edificações de uso privado multifamiliar;
- c) *Barreiras nos transportes*: as existentes nos serviços de transportes;
- d) *Barreiras nas comunicações e informações*: qualquer obstáculo que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens por intermédio dos dispositivos, meios ou sistemas de comunicação, sejam ou não de massa, bem como aqueles que dificultem ou impossibilitem o acesso à informação (BRASIL, 2006, p. 55).

Podemos compreender que os itens de obstáculos em um espaço urbano envolvem elementos materiais e imateriais, sendo ambos indissociáveis de seu caráter social. Deste modo, há tanto obstáculos físicos/materiais, quanto aqueles informacionais ou comunicacionais que, embora não sejam objetivados como obstáculos, constituem presenças ou ausências que podem gerar impedimentos de acessibilidade ou constrangimentos ao movimento e ao fluxo espontâneo, os quais nos remetem à acessibilidade e mobilidade.

Uma outra classificação de obstáculos nos é apresentada em Sarmento (2012), esta classificação elenca categorias de obstáculos que causam eminentemente obstrução de acesso ou locomoção, em outras palavras, uma tipologia de obstáculos que produz o impedimento de acesso e movimento. Na classificação de obstáculos de acessibilidade e mobilidade expressa em Brasil (2006) e abordada pela autora citada, temos que o elemento causador de obstáculos é enfatizado, sendo que também é preciso levar em consideração que esses elementos de obstáculos

podem ser diversos e mais abrangentes, com efeitos que variam a depender das condições de limitação de cada indivíduo.

a) *Barreiras Físicas* – São elementos físicos, de qualquer natureza, produzidos ou naturais, existentes no interior de edificações públicas ou privadas, nos espaços externos às edificações, mas internos aos lotes e que sejam de uso comum, nos espaços urbanos e nos meios de transportes, inclusive o respectivo mobiliário de apoio ou comodidade pública.

b) *Barreiras Tecnológicas* – São obstáculos gerados por evolução social de certa comunidade ou por avanços tecnológicos que não atenderam às limitações na mobilidade de algumas pessoas, limitando ou impedindo a acessibilidade aos espaços, objetos, determinados aparelhos, às comunicações, ao deslocamento, ao entendimento de certas situações.

c) *Barreiras Atitudinais* – São posturas da sociedade em geral que geram entraves e que sejam causadas por atitudes de funcionários, moradores, comerciantes, profissionais liberais, os próprios indivíduos prejudicados ou qualquer pessoa da sociedade, por desconhecimento, despreparo, descaso ou ignorância, e que dificultem ou impeçam o acesso, a permanência, o manuseio, o livre deslocamento de pessoas com mobilidade reduzida a locais de uso comum ou qualquer outra atividade social que queiram realizar, participar, presenciar ou contemplar (BRASIL, 2006, pg. 56, 57, 58).

Um dos requisitos para tornar o nível de acessibilidade no espaço urbano maior é o de reduzir os obstáculos que acabam por dificultar que parcelas da população urbana tenham acesso e consigam movimentar-se pelo mesmo. Neste sentido, ao conjunto de obstáculos que impedem o acesso e locomoção dá-se a denominação de barreiras.

Em vista da classificação presente em Jamaica (2021), foram feitas adaptações para estabelecer categorias de acessibilidade e mobilidade atinentes a espaços públicos, agora considerados mais especificamente para análise dos obstáculos na Praça Mello Peixoto e Praça dos Burgueses da seguinte forma:

a) *Problemas de dimensionamento no calçamento* (declividade da calçada, tamanho da calçada, tamanho da área livre [...]);

b) *Problemas ou ausência de pisos em trechos do calçamento* (raízes afloradas, piso quebrado ou muito desgastado, falta de impermeabilização) [...];

c) *Obstáculos intermitentes* (ausência de poda, carros na calçada, entulho) [...];

d) *Obstáculos fixos* (rachaduras no calçamento, desníveis no calçamento, mobiliário urbano situado de modo a impedir o acesso ou locomoção, rampas ou degraus com problemas) [...];

e) *Problemas ou ausências de infraestrutura* (ausência ou problemas nos balizadores dos canteiros para as árvores) [...].

A seguir apresenta-se os relatos que foram os mais significativos referentes ao tema *obstáculos*, almejando tratar o que os entrevistados consideram como obstáculos na Praça dos Burgueses e/ou em suas proximidades.

As calçadas da praça são esburacadas, bastante esburacadas, para um cadeirante andar nesse local é complicado, tem vários lugares que têm buraco e que é possível notar que as calçadas foram corroídas pelo tempo (intemperismo). Isto significa que não é feita a manutenção necessária né, mesmo nos espaços onde isso não deveria estar aparecendo (Antônio, acima de 50 anos).

Dependendo do lugar a minha cadeira vai sozinha. Estou vendo aqui, aqui é um terreno, um declive, então tem uma região que tem algumas escadas... Vamos supor o acesso de pessoas com deficiências, se há uma praça só com escadas para entrar em diversos lugares você já impede pessoas com mobilidade reduzida a ter acesso. Se há praças só com monumentos mas não proporciona bancos para essas pessoas ali, acaba que havendo também uma exclusão. (Ivone, acima de 50 anos).

Eu acho que não. Poderia melhorar mais, porque está com rachaduras (se referindo ao calçamento), se a criança vir com bicicleta pode tropeçar ou se não um idoso também. Se fosse uma calçada reta e plana eu acho que seria melhor. (Juliana, de 36 a 50 anos).

É importante notar que a ausência de equipamentos também caracteriza um obstáculo ao acesso. Já sobre a Praça Mello Peixoto surgem outras observações nos relatos, com alguns apontamentos, mas que não indicam grandes problemas ao analisar a ocorrência de obstáculos.

O espaço é amplo e é acessível sim. Para as pessoas cadeirantes o espaço é bastante amplo, eu acho que não tem problema de mobilidade não, porque olha você pode ver que tem como ele ir e voltar em vários pontos, então eu acho que é tranquilo. (Helena, de 36 a 50 anos).

Eu acho que seja uma pessoa cadeirante ou qualquer outra pessoa que tenha dificuldade de se locomover está legal, lógico que se tiver como melhorar porque não, mas para mim está bem legal, por mais que tem um pouco, mas é muito pouco mesmo de escadas (se referindo aos degraus da praça). Tem bastante rampas (Alan, de 18 a 35 anos).

Assim, de modo geral, os relatos expõem aspectos positivos e negativos das praças, citando por exemplo que o calçamento da praça dos Burgueses se encontra desgastado/esburacado.

Na praça dos Burgueses podemos visualizar obstáculos relacionados a problemas de dimensionamento no calçamento, mais especificamente na declividade

do calçamento, problemas em pisos do calçamento, e obstáculos fixos e problemas ou ausências de infraestrutura.

A maioria dos relatos do sexto tema, obstáculos, nos apontam para problemáticas no tocante a acessibilidade e mobilidade universal, sem acarretar prejuízo por causa de alguma característica do indivíduo em seu direito de ir e vir. O fato dos degraus, dos desníveis no calçamento e este calçamento da praça se encontrar com várias rachaduras, em diversos pontos da praça, foi o que os participantes da pesquisa elencaram como obstáculos.

Imagem 13: Obstáculos fixos (Pç. dos Burgueses)



Fonte: Acervo pessoal, 2022.

Imagem 14: Obstáculos fixos (Pç. dos Burgueses)



Fonte: Acervo pessoal, 2022.

Imagem 15: Obstáculos fixos (Pç. dos Burgueses)



Fonte: Acervo pessoal, 2022.

As fotos expostas acima corroboram com as descrições anteriores dos obstáculos relacionados a acessibilidade e mobilidade pedonal no espaço da Praça dos Burgueses.

Em geral, não há muitos obstáculos para se locomover na praça Mello Peixoto, pelo contrário, em mais de um relato dos sujeitos participantes da pesquisa nota-se que há poucos obstáculos no espaço da praça. Neste sentido, os relatos apontam para os degraus como um item que contabiliza como um obstáculo para quem tem mobilidade reduzida.

No escopo do design universal para acessibilidade e mobilidade, para a praça Mello Peixoto precisaria reduzir ou se não acabar com os degraus que existem neste espaço público, colocar piso tátil, mais sinalização, fazer a manutenção das rampas de acesso, entre outras iniciativas e aprimoramentos.

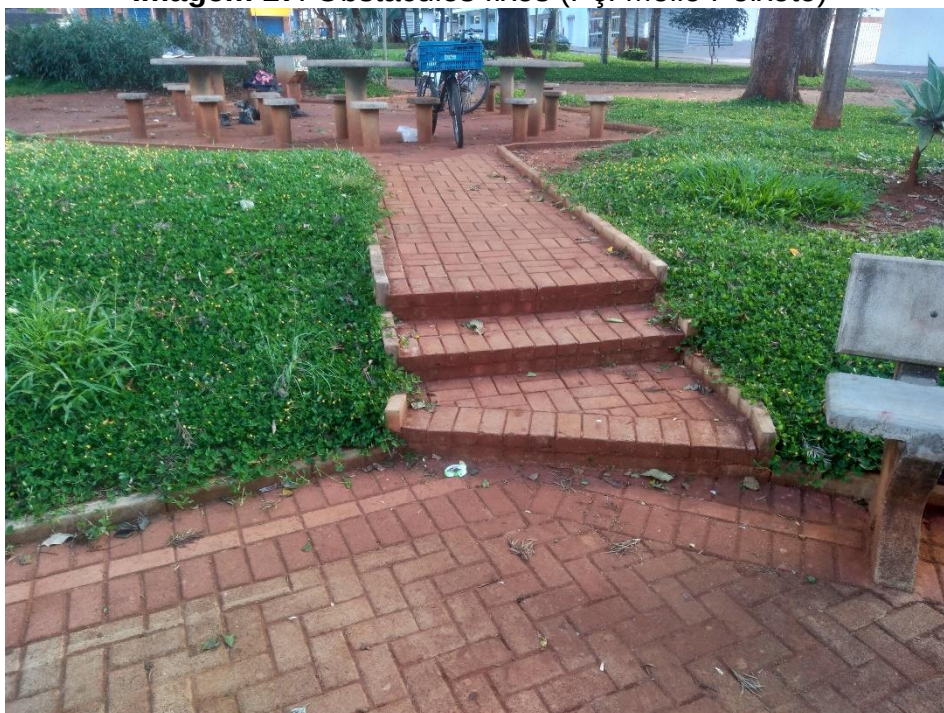
Alguns obstáculos ou barreiras que podem ser encontrados em um espaço podem, as vezes, não ser identificados por algum usuário, pois a percepção do usuário acerca dos obstáculos de um ambiente pode variar de acordo com diversos fatores, como por exemplo o nível de relação que o usuário tem com aquele ambiente, assim como o tempo em que costuma permanecer em tal espaço pode interferir na percepção, dentre outros.

Imagem 16: Obstáculos fixos (Pç. Mello Peixoto)



Fonte: Acervo pessoal, 2022.

Imagem 17: Obstáculos fixos (Pç. Mello Peixoto)



Fonte: Acervo pessoal, 2022.

Imagem 18: Obstáculos fixos (Pç. Mello Peixoto)



Fonte: Acervo pessoal, 2022.

A garantia da acessibilidade e mobilidade nos espaços das cidades brasileiras são desafios de grande envergadura para todos aqueles que trabalham com a gestão e planejamento do espaço urbano, haja vista que estas problemáticas devem ser

mitigadas por meio de esforços conjuntos em direção de cumprir com o que está prescrito em inúmeras legislações e resoluções administrativas que versam sobre acessibilidade e mobilidade.

O sétimo tema abordado pela entrevista semiestruturada com cidadãos de Ourinhos é a sinalização e, assim, envolve a questão do mobiliário urbano. A sinalização é consequentemente um dos critérios que ajuda a gerar maiores condições de segurança.

Deste modo, um espaço público com ausente ou precária sinalização é um ambiente que pode gerar maior sensação de insegurança e potencializar acidentes ou desconforto. Uma boa sinalização em espaços públicos é fundamental para que exista realmente acessibilidade e mobilidade universal, ou seja, que todos, independentemente de seu perfil, tenham acesso a diferentes pontos de tais espaços e que tenham liberdade de se movimentar de forma segura, autônoma e sem ter que fazer muitos esforços e sentir expressivo incômodo.

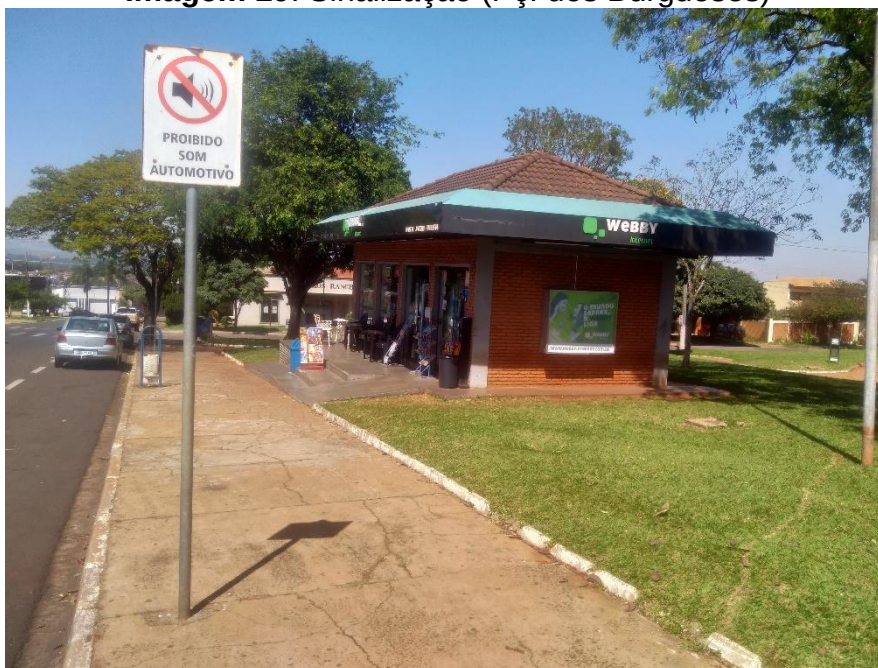
A ideia de desenho universal não suprime a sinalização como um critério importante para que haja acessibilidade e mobilidade a todas as pessoas, pelo contrário, a ideia e a proposta do desenho universal tem como um de seus pontos basilares que o ambiente tenha uma sinalização que atenda de forma satisfatória universalmente. Assim, o *design universal* um paradigma que se preocupa em não construir ou transformar espaços de modo que acarretem na exclusão e/ou segregação de pessoas (CALORI, 2007).

A seguir podemos ver os comentários dos sujeitos participantes da pesquisa relacionados à sinalização da Praça dos Burgueses e suas proximidades.

Olha, pra mim é tranquilo, mas por outro lado, uma pessoa com deficiência visual o piso teria que ser tátil né, para a pessoa andar. Então, essa pessoa, com certeza, teria muita dificuldade para se locomover (Ivone, acima de 50 anos).

Eu acho que falta sinalização. O que tem é muito pouco, tanto na rua quanto aqui. Eles colocaram algumas câmeras, mas nem sei se todas as câmeras funcionam, ajuda um pouco, mas não o suficiente. Eu acho, acho que poderia melhorar mais (Juliana, de 36 a 50 anos).

Imagem 19: Sinalização (Pç. dos Burgueses)



Fonte: Acervo pessoal, 2022.

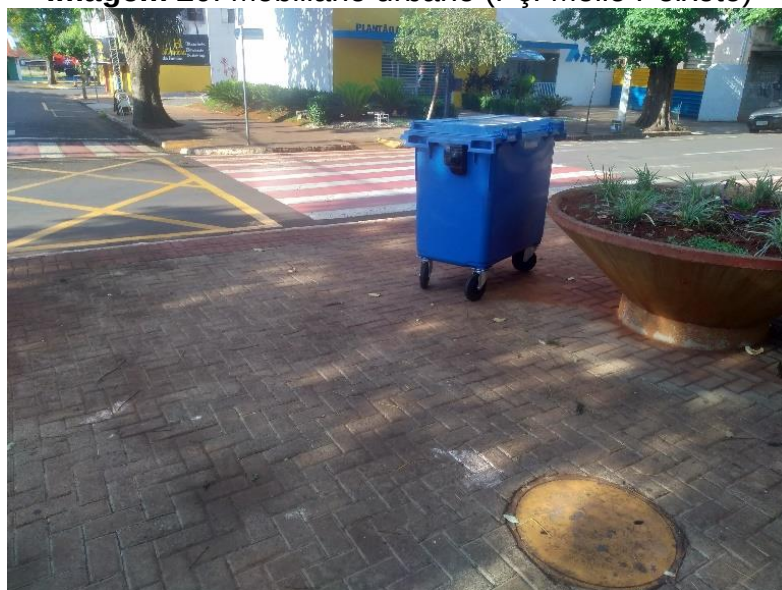
As descrições continuam em relação à Praça Mello Peixoto e suas proximidades.

Também, acho que uma coisa que ajudaria nesse sentido seria as lixeiras com as cores. Considero ser importante haver uma conscientização dessa questão promovida em outros lugares, para reforçar a importância e relembrar dessas coisas, assim como para diminuir possíveis erros que possa acontecer (Alessandra, de 18 a 35 anos).

Deveria ter placas sinalizando onde fica o banheiro por exemplo (Bianca, de 18 a 35 anos).

Nesse quesito está bom, e o cuidado também está grande, tanto que você pode ver que até no final de semana ela está em dia, ela está em ordem. Eu acho que quanto a isso está bom (Ana Maria, de 36 a 50 anos).

Imagem 20: Mobiliário urbano (Pç. Mello Peixoto)



Fonte: Acervo pessoal, 2022.

Imagem 21: Mobiliário urbano (Pç. Mello Peixoto)



Fonte: Acervo pessoal, 2022.

Imagem 22: Mobiliário urbano (Pç. dos Burgueses)



Fonte: Acervo pessoal, 2022.

Imagem 23: Mobiliário urbano (Pç. dos Burgueses)



Fonte: Acervo pessoal, 2022.

Há certa semelhança nas descrições dos entrevistados de que precisa haver melhorias nesse quesito, tanto na Praça dos Burgueses quanto em suas proximidades. Os relatos relativos à sinalização da Praça Mello Peixoto apontam para a importância do tema, sendo que para eles é preciso implementar melhorias.

A partir da leitura de Velho (2007), consegue-se apreender que a sinalização urbana vai além de placas de trânsito, abrangendo todos os modais de locomoção e

englobando também legendas, símbolos, marcas, diferentes tipos de placas, gestos e diferentes e variados dispositivos.

De acordo com Scherer (2014, 2017) a função primordial da sinalização é a de proporcionar ao usuário a capacidade de entender o espaço e se locomover sem dificuldades por ele, identificando, orientando e se informando com apoio da sinalização. É preciso enfatizar também que a sinalização colabora para que ocorra acessibilidade e mobilidade universal, assim como para ambientação, conforto, segurança e redução de receio em acessar e se movimentar pelos espaços.

A acessibilidade e mobilidade além de serem atributos associados ao espaço urbano, são também atribuições que devem ser garantidas para que se efetive o pleno exercício do direito de ir e vir por parte dos cidadãos. Neste sentido, é indispensável e fundamental em espaços públicos a promoção de ações visando o cumprimento constitucional e ao princípio civilizacional onde os espaços podem ser desfrutados por qualquer pessoa, sendo, portanto, espaços acessíveis, inclusivos e democráticos (LEFEBVRE, 2001).

Segundo Brasil (2006) a política de mobilidade urbana tem por função básica possibilitar e viabilizar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano. Cabe lembrar também que a mobilidade de uma pessoa é afetada por fatores como a renda, idade, sexo, escolaridade, capacidade de compreensão de códigos escritos e não escritos para utilizar veículos e equipamentos de transporte, entre outros, sendo fatores que acabam por interferir em qual vai ser o nível de mobilidade da pessoa.

O nexo entre o desenvolvimento da cidade e a mobilidade que nela se pratica é evidente. Afinal, uma política de mobilidade, que respeite princípios universais e de benefício à maioria da população, tem seus resultados traduzidos em um maior dinamismo urbano, numa maior e melhor circulação de pessoas, bens e mercadorias, valorizando a característica principal do urbano que é ser um espaço de congregação e cruzamento de diferenças, da criação do novo num ambiente dinâmico e público (BRASIL, 2006, p. 20).

O oitavo tema das entrevistas semiestruturadas é o da movimentação. Com este item analítico buscou-se tratar tanto da movimentação de pedestres quanto de veículos, ciclistas ou por outros meios de locomoção, porém, com destaque para a mobilidade pedonal em espaços públicos e seus arredores.

A gente está vendo que tem uma parte que tem escadaria para se ter acesso a parte mais elevada da praça, então não é uma praça planejada para atender a questão da acessibilidade.

Não, não é contemplada porque não tem no chão o piso tátil, esta praça deveria passar por uma remodelagem para atender a isto (Antônio, acima de 50 anos).

É, sim eu acho que de pessoas principalmente, eu considero que famílias vem aqui para passear. Ah, eu acho que é tranquilo, porque tem até espaço para cachorro ali né, então é tranquilo (Ailton, de 18 a 35 anos).

Na praça que nós estamos hoje presente, que é a Praça dos Burgueses, que fica numa região do Jardim Paulista, é uma praça agradável, acho que ela poderia ter mais árvores, vejo que ela tem poucas árvores e fica bastantes espaços com sol. Esta praça em termos de acessibilidade, eu que sou uma pessoa com deficiência física (cadeirante), as calçadas está ruim, deterioradas, ela apresenta rachaduras provocadas pelo tempo e até mesmo as raízes das árvores crescem e tornam o chão irregular, então é difícil em termos de acessibilidade.

Se fosse pensado nessas diferentes acessibilidades: acessibilidade física, latitudinal, comunicacional, enfim, de todas as formas, se for pensado o espaço urbano tendo estas preocupações todo mundo iria sair favorecido (Ivone, acima de 50 anos).

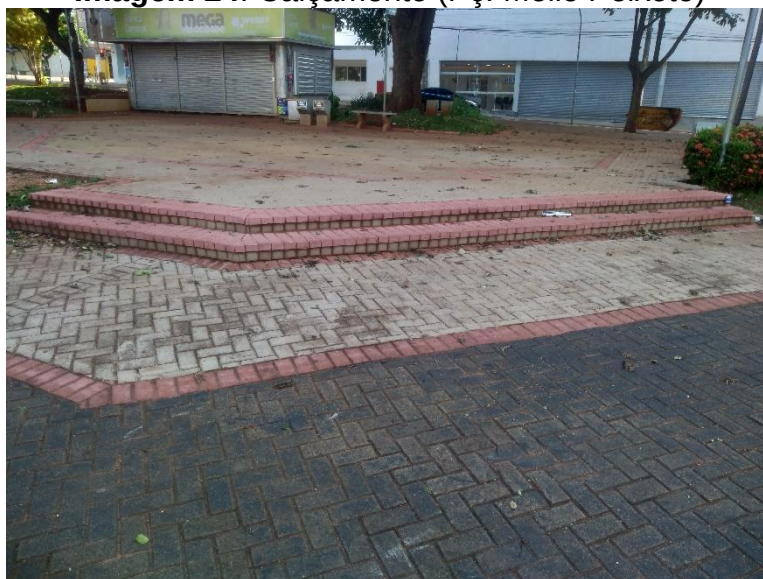
Continuamos com as descrições de movimentação em espaços públicos e seus arredores, mais especificamente da Praça Mello Peixoto nesse caso.

Do meu ponto de vista, acredito que não, acredito que consiga sim se locomover, porque tem os acessos (rampas de acesso tanto para acessar a praça como para ter acesso a outros locais ao redor da praça). Digamos também que as calçadas não seja tão ruim, então eu acho que dá para se locomover, tanto os cadeirantes e idosos (Alessandra de 18 a 35 anos).

Eu acho que é um espaço bem amplo, possibilitando uma boa circulação das pessoas. Eu acho que tinha que ter, como tem em alguns locais, aquela pista que tem para deficientes (Se referindo ao piso tátil, sendo este piso básico e fundamental para garantir uma boa locomoção das pessoas que tenham algum tipo de deficiência visual) (Bianca, de 18 a 35 anos).

Nosso centro aqui ele é muito antigo, ele foi idealizado a muito tempo atrás e com o crescimento da cidade está difícil, está apertado, agora com a vinda dos GCMS a gente tem tido uma ajuda muito grande, inclusive as pessoas de idade e pessoas mais lentas, alguns cadeirantes necessitam de ajuda sim, é difícil porque é tudo muito acumulado, uma coisa do lado da outra e as ruas são apertadíssimas, é um centro antigo, então precisava sim de uma reforma geral (Ana Maria, de 36 a 50 anos).

Imagem 24: Calçamento (Pç. Mello Peixoto)



Fonte: Acervo pessoal, 2022.

Os comentários atinentes ao tema da movimentação apresentam variadas concepções. Não há consenso em algum aspecto ou ponto associado a movimentação, por conseguinte não há concordância de que a mobilidade da praça seja satisfatória, boa, ruim ou péssima.

A Praça dos Burgueses avaliada no quesito de acessibilidade e mobilidade no espaço da praça tem um quadro nada animador nesses quesitos quando verificamos as condições da praça atualmente. Por mais que se encontre em um local que é mais valorizado pelo mercado imobiliário e com um aparato considerável de infraestruturas públicas e privadas em suas imediações não se encontra em boas condições de acessibilidade e mobilidade.

Em vista das condições atuais da Praça dos Burgueses conseguimos perceber que este espaço público não é acessível para todas as pessoas, haja vista os diversos problemas no calçamento do local, assim como há problemas no tocante a manutenção e/ou inexistência de infraestrutura que proporcionam o acesso e locomoção pelo espaço da praça de forma segura e confortável para os PCDs e PMRs, citando por exemplo como por exemplo piso tátil.

Os relatos em sua maioria expõem que não há grandes dificuldades relacionadas a mobilidade segundo os participantes da pesquisa, por mais que algumas mudanças e ações devem ser feitas para tornar o espaço da praça Mello Peixoto mais acessível, com melhor mobilidade e acessibilidade para pessoas PCD e PMR.

Em vista do parágrafo anterior, vale enunciar que em locais onde há inclinação e degraus é preciso que as PCD e PMR tenham cuidado e atenção ao estar caminhando por esses locais, sendo recomendado estar acompanhado de outra pessoa. Se for viável realizar ajustes de modo a transformar as áreas onde há degraus e inclinações no calçamento consideramos que os resultados seriam benéficos para haver de fato acessibilidade e mobilidade para qualquer perfil de pessoa, seja uma pessoa PCD, PMR ou não.

Imagem 25: Rampa de acesso (Pç. Mello Peixoto)



Fonte: Acervo pessoal, 2022.

Imagem 26: Rampa de acesso (Pç. Mello Peixoto)



Fonte: Acervo pessoal, 2022.

Imagem 27: Rampa de acesso (Pç. Mello Peixoto)



Fonte: Acervo pessoal, 2022.

Vale salientar que em um cenário de crise climática aguda que se avizinha, neste sentido, urge que os entes federativos do Estado brasileiro se dialoguem e juntem esforços em prol de iniciativas de alterar o modo de locomoção predominante da qual é feito a mobilidade pelos indivíduos. Neste contexto, é indispensável e extremamente importante o apoio e colaboração da sociedade na mudança de paradigma do rodoviarismo em nosso país, sendo necessário haver atividades de

conscientização das consequências climáticas a serem enfrentadas caso continuemos com o predomínio da mobilidade em espaços urbanos sendo feitas por meio de automóveis individuais e poluentes, para que ocorra adesão por parte dos diferentes agentes que constituem a sociedade brasileira (VASCONCELLOS, 2001).

Baseado em Goulart (2018), temos conhecimento de que é após a consolidação da industrialização que a criação e existência ou não de áreas verdes no espaço urbano passa a ser entendida por arquitetos e planejadores como um critério relacionada à saúde pública em tal espaço.

Espaços públicos como praças e/ou parques são ambientes valiosos para que possa ocorrer momentos sociabilidade genuína, isto é, as relações sociais se desenvolverem de forma não premeditada e desinteressada, além do que esses espaços também proporcionam ambientes que podem ajudar no desestress das pessoas, contribuindo consequentemente para uma vida mais saudável e com maior qualidade.

A existência de ambientes como parques e praças que contam com a presença de árvores além de serem extremamente importantes para a saúde das pessoas, pois esses espaços além de colaborar com a sensação de conforto térmico nas proximidades onde estão instalados, eles também contribuem para que no espaço urbano não se verifique grandes áreas com ilhas de calor, sendo os espaços públicos como parques e praças importantes para amenizar e melhorar a qualidade do ambiente urbano.

Do ponto de vista ecológico, a existência de Área de Proteção Permanente (APP) protegida e contemplada por parque público e que promovem a proteção e conservação de matas nativas são áreas que nos trazem diversos benefícios, sendo positivo para a sociedade, meio ambiente, economia, entre outros fatores. Nesse sentido, os parques públicos urbanos e os parques que se enquadram como APP são áreas que colaboram com a saúde pública, com a qualidade do ar, conforto hidrotérmico, etc.

Estudos do campo da Psicologia Social e Psicologia Ambiental nos mostram a tendência das pessoas em ser atraídas por espaços que contenham áreas verdes ou que sejam eminentemente naturais, essa atração está ligada a motivos que vai além da mera apreciação estética da paisagem com vegetação, reforçando a narrativa que a natureza possui propriedades terapêuticas, capaz de acalmar o espírito e curar

enfermidades, consequentemente proporcionando bem-estar e uma melhor qualidade de vida (GOULART, 2018).

Assim, o nono tema abordado foi o da arborização, sendo que neste assunto buscamos compreender como os sujeitos participantes da pesquisa avaliam a arborização nas duas praças. Na Praça dos Burgueses e suas proximidades, por exemplo surgiram falas destacando a importância da arborização.

O sombreamento hoje é um fator de extrema necessidade para o resfriamento dos espaços urbanos, se tem uma quantidade maior de árvores nesse espaço poderia haver a contribuição para criação de um microclima nessa região e, que no período de calor extremado como na época do verão, ajudaria pelo menos este espaço e o seu entorno ter uma temperatura mais agradável e, as pessoas não percebem isto, que se houvessem árvores em diversos segmentos de calçadas ajudariam elas a gastar menos com ar-condicionado, suas casas estariam mais resfriadas. E, neste espaço (na praça), agregar uma quantidade maior de árvores seria um reforço maior ainda para esta região. Não é só a questão de beleza a questão das árvores, é uma questão de necessidade para a qualidade de vida urbana (Antônio, acima de 50 anos).

Então, eu acho fundamental ter praças na cidade e serem bem cuidadas e arborizadas, cuidarem dessas árvores, cultivar seja aquelas árvores mais próprias quase que de florestas, que aí não vai ter problema de encanamento, essas coisas, quanto também árvores menores. A arborização é até razoavelmente boa aqui, mas poderia ter mais (Ivone, acima de 50 anos).

Eu acho que a arborização está boa. Tem bastante árvores aqui. Quando está bastante calor fica bem mais fresco aqui, você sente que está mais fresco. Eu acho que está bom (Juliana, de 36 a 50 anos).

Na Praça Mello Peixoto não foi diferente, ocorrendo amplo consenso sobre a importância e os benefícios das árvores.

Eu acho que é importante ter árvores nesses espaços, inclusive acho que é interessante ter árvores em todos os lugares porque ela é excelente tanto para deixar o lugar mais agradável de estar (Alessandra, de 18 a 35 anos).

Olha, eu acho que pra mim está legal, eu não sei se talvez mais árvores, mas eu acho que está legal, tem bastante sombra e aqui está um lugar fresco (Alan, de 18 a 35 anos).

É interessante em termos de paisagem as árvores, está tendo um vento bom, está agradável, esta sol hoje e tem bastante sombras, então para a população que comparece aqui durante o fim de semana, que transita por aqui, ou permanece, caso passe por aqui parece estar tranquilo nesse ponto (José, de 35 a 50 anos).

Faz muita diferença. Deixa o ambiente mais agradável, deixa o ambiente mais arejado (Ricardo, de 18 a 35 anos).

Imagem 28: Arborização (Pç. Mello Peixoto)



Fonte: Google Earth Pro, Street View, 2015.

Evidentemente os relatos pertinentes ao nono tema, mostram que existe um aspecto positivo na existência e preservação de árvores em espaços públicos sendo benéfico por uma série de fatores, que podem ser atrativos e estimular a locomoção por esse espaço.

Os relatos dos participantes da pesquisa referente a arborização da Praça Mello Peixoto nos apontam que alguns consideram haver suficientes árvores na praça e ser importante a presença de árvores no local, tanto por alguns compreenderem que a paisagem fica mais bonita como também para melhorar a qualidade do ar, assim como tivemos relatos de que não há falta de árvores na praça.

Imagem 29: Arborização (Pç. dos Burgueses)



Fonte: Acervo pessoal, 2022.

Existe significativo imbricamento do sombreamento em espaço público com as condições de arborização presentes neste espaço, sendo a arborização e o sombreamento alguns dos fatores que tendem a ser atrativos para os frequentadores de espaços públicos.

A forte ligação entre arborização e sombreamento pode ser vista a partir da tendência de um razoável número de pessoas em frequentar e permanecer por mais tempo em espaços públicos quando estes apresentam estes fatores, principalmente se estivermos numa época de intenso calor e pouca umidade.

Gehl (2011) adverte que a existência de um microclima agradável em espaços públicos são importantes tanto para as pessoas se sentirem atraídas para estes espaços, como também para as pessoas passar a frequentar e permanecer mais tempo nesse local, podendo ser um espaço que vai proporcionar qualidade de vida, no sentido de entretenimento, sociabilidade, desestressar, entre outros.

O décimo tema é o do sombreamento, já um pouco contemplado nos parágrafos anteriores. Na Praça dos Burgueses, além da valorização do sombreamento sugere-se ainda mais arborização para sua ampliação.

Muito importante, o sombreamento hoje é um fator de extrema necessidade para o resfriamento dos espaços urbanos, se tem uma quantidade maior de árvores nesse espaço poderia haver a contribuição para criação de um microclima nessa região e, que no período de calor extremado como na época do verão, ajudaria pelo menos este espaço e o seu entorno ter uma temperatura mais agradável e, as pessoas não percebem isto, que se houvessem árvores em diversos segmentos de calçadas

ajudariam elas a gastar menos com ar-condicionado, suas casas estariam mais resfriadas. E, neste espaço (na praça), agregar uma quantidade maior de árvores seria um reforço maior ainda para esta região. Não é só a questão de beleza a questão das árvores, é uma questão de necessidade para a qualidade de vida urbana (Antônio, acima de 50 anos).

É, para ter mais sombras eu acho que deveria ter mais árvores né (Ailton, de 18 a 35 anos).

Fundamental, super importante o sombreamento. Uma praça sem árvore não é praça para mim, é um espaço aberto só, tem que ter (Ivone, acima de 50 anos).

Para a Praça Mello Peixoto o incentivo a maior arborização não foi tão intenso.

[...]. Tem bancos que você não consegue encontrar nenhuma cobertura ou sombra de árvores, então eu acho que seria legal que tivesse mais árvores até por isso, para melhorar o ambiente nesse aspecto (Alessandra, de 18 a 35 anos).

Olha, eu acho que pra mim está legal, eu não sei se talvez mais árvores, mas eu acho que está legal (Alan, de 18 a 35 anos).

As narrativas que tratam sobre o sombreamento relacionado a Praça dos Burgueses nos expressa que há um consenso acerca da importância de espaços com sombras e na compreensão da relevância da arborização em espaço público em vários sentidos, dentre eles o de propiciar áreas com sombras.

Corroborando para a importância do fator sombreamento no que se refere a espaços públicos, Martinelli et al. (2015) nos mostram que o conforto térmico é um fator que interfere no número de visitantes, avaliando o descanso em bancos realizado pelas pessoas na época do verão, apontando para o fato de que nesta época do ano é importante que se tenha ações e análises voltadas a considerar o nível de sombreamento, pois este fator influencia no conforto térmico das pessoas e tende a influenciar a frequência e a permanência dos usuários.

Pinto (2019) nos indica que o sombreamento é um fator a ser pensado e analisado, pois verifica-se que o microclima do espaço público interfere de forma direta a termos ou não conforto térmico e também ajuda na diferenciação dos espaços públicos da cidade - com ou sem amenidades e/ou atributos ambientais, atributos estes que podem ser importantes atrativos a depender da situação climática, influenciando na frequência e permanência dos usuários em espaços públicos.

Os diferentes usos e apropriações que podemos fazer de um espaço público nos indica para as diferenciações destes espaços quando considerados em seu

conjunto. Neste sentido, o uso misto de áreas onde se encontre espaços públicos tem que ser compreendido como importante, pois os espaço público como o seu arredor não podem ficar inerte às mudanças que ocorrem no bojo dos desejos e necessidades sociais, tendo que o espaço público para se manter atrativo criar atratividades ou novidades para que os mesmos não se tornem locais vazios, sendo o fator do uso misto tanto em espaços públicos como em seus arredores um fator indispensável para que estes espaços não perca os seus sentidos históricos, com destaque para a sociabilidade, heterogeneidade, cidadania, alteridade, democracia, entre outros, apesar desses sentidos não se notarem de forma completa, esses espaços possibilitam uma atmosfera propícia e que pode fomentar mudanças expressivas e/ou paradigmáticas (YÁZIGI, 2000); (SERPA, 2007); (LOBODA, 2008); (GEHL, 2013).

Os usos e apropriações que podemos fazer de um espaço público, seja ele uma rua, praça, parque ou algo deste gênero, podem nos apontar para os limites e potencialidades destes mesmos espaços, assim como os usos e apropriações que não podem serem feitos em espaços públicos podem nos indicar tais fatores. Deste modo, podemos extrapolar do espaço público para o espaço urbano em geral e compreender que não pode haver a possibilidade de um dado uso e apropriação sem haver os meios que viabilizam realizar tal uso e/ou apropriação (SANTOS, 1996; 2000).

O décima primeiro tema é de usos, isto é, buscamos apreender quais são os comentários dos sujeitos participantes da pesquisa acerca desta temática. Iniciando aqui, também, pela Praça dos Burgueses.

Não consegui ver um uso inadequado, nesse momento, não. Olha, estou vendo aqui que tem um campinho, uma mesa de ping-pong armada, então a praça é a mais voltada mesmo para prática esportiva, ela é chamativa para quem é mais jovem (Antônio, acima de 50 anos).

Ah eu venho aqui para descansar, de vez em quando eu venho aqui para jogar vôlei, jogo bola ali no campinho, faço pique nique também com meus amigos (Ailton, de 18 a 35 anos).

O acesso para eu chegar até a praça, em termos de transporte público, eu não tenho, então eu dependo de terceiros para vir até a praça. Por outro lado, eu acho que as praças são fundamentais, porque são espaços que as pessoas podem vir e respirar um novo ar, porque há árvores, gramados, pessoas andando por ela, é bom para namorar, brincar, passear com cachorro. Em específico, esta praça aqui tem até estrutura para brinquedos de cachorro (Ivone, acima de 50 anos).

Várias questões envolvem os usos nas praças. Uma delas é que dependendo dos atrativos os segmentos populacionais vão variar. Além disso, outros fatores inibem esse acesso, como o preço dos transportes e a distância.

Na praça Mello Peixoto notamos também a variedade de usos e algumas ausências notadas.

Acho que essa praça é um espaço que tanto facilita a locomoção das pessoas, assim como a praça nos permite ter um tempo de descanso, entretenimento e até contemplação, pois há diversos bancos localizados em diversos pontos. É um espaço que nos permite observar por exemplo o movimento e a paisagem que temos a nossa volta (Alessandra, de 18 a 35 anos).

Ah, eu acho que melhorar os usos que a praça já tem. Deveria aumentar a quantidade de bancos (Bianca, de 18 a 35 anos).

Normal, está bom (Ana Maria, de 36 a 50 anos).

A estrutura da praça dos Burgueses permite serem realizadas diversas ações de recreação ou lazer.

Há diferentes perspectivas do que possa ser usos da praça expressas nos relatos, ou seja, a palavra usos pode ser apreendida através dos relatos em diferentes sentidos.

Araújo (2019) traz em seu trabalho uma abordagem geral da temática de usos, de modo a extrapolar a amplitude do espaço urbano e abranger a região do município de Ourinhos, tendo contato com discussões e mapas sobre os diferentes e diversos usos que eram destinados as terras do município, diferenciando também os usos de acordo com o ano em que se dá enfoque.

Deste modo, tendo em mãos o trabalho de Araújo (2019) podemos ter contato com uma apreensão para além do espaço urbano das problemáticas que envolve a discussão de usos e apropriações, sendo uma referência recomendada para aqueles que tenham o interesse de estudar o município de Ourinhos/SP.

Vale salientar que o trabalho de Araújo (2019) também nos apresenta as problemáticas e os desafios imersos no panorama dos usos dos recursos naturais do município de Ourinhos. Neste sentido, os instrumentos, estratégias e iniciativas que podem ser realizadas através de políticas públicas podem nos dar apoio para o enfrentamento das problemáticas e dos desafios, tendo as políticas públicas importante potencial em fornecer contribuições para lidar e alterar o panorama dos usos da região do município.

A relevância da temática de políticas públicas vai muito além de suas discussões e potencialidades do que se pode fazer em relação com os espaços públicos, compreendendo as políticas públicas como arsenal importante para gestão e planejamento do espaço urbano (PEREIRA, et al., 2018).

De acordo com Sartori e Garcia (2013), pode-se entender políticas públicas “como o tratamento do uso concreto e do uso simbólico das decisões públicas, ou seja, uma resposta a um problema público” (p. 2). Neste mesmo trabalho nos é demonstrado que não existe consenso na definição do que seja política pública e espaço público entre intelectuais, assim como quais autores são os mais basilares para se apoiar e aprofundar as discussões acerca dessas temáticas.

A seguir são expostos os relatos mais significativos do décimo segundo tema políticas públicas, isto é, tratamos de abordar nessa parte as propostas ou sugestões relacionadas às praças.

Para a Praça dos Burgueses do município de Ourinhos surgiram várias sugestões.

Bem, a gente sabe que o poder público, até mesmo pelas debilidades financeiras que ele enfrenta, seria muito difícil ele ter um projeto que viesse a possibilitar a melhoria na questão da acessibilidade e mobilidade da cidade como um todo, teria que ter um planejamento para isto, onde determinadas partes da cidade isso fossem sendo resolvido, aos poucos, sabe que não dá para fazer isto, talvez, em uma única gestão pública, e é por isso que teria de ter um planejamento e este planejamento ser independente de quem estivesse no poder, ser uma coisa que, talvez, daqui dez anos nos vamos ter uma cidade totalmente adaptada. Então, quero dizer que existem possibilidades, mas tem que fazer, tem que alguém sentar lá planejar, conversar com a sociedade, dialogar com a sociedade para que isso pudesse acontecer (Antônio, acima de 50 anos).

Primeiro, as rampas de acesso... não tem rampa de acesso. Em vários lugares desta calçada que se encontra com rachaduras poderia serem arrumadas, passarem por manutenção ou reparo. E, em alguns lugares que eu vi que só tem dois degraus daria para ser feito rampas de acesso para ir de um local ao outro (Ivone, acima de 50 anos).

Ah, eu acho que bancos poderia melhorar, banheiro que não tem poderia ter, o bebedouro dali que vive sempre quebrado poderia arrumar também, que as vezes você está com calor e quer tomar um pouco de água e não tem. Acho que isso daí é uns pontos que poderia melhorar (Juliana, de 36 a 50 anos).

Tem bancos que você não consegue encontrar nenhuma cobertura ou sombra de árvores, então eu acho que seria legal que tivesse mais árvores até por isso, para melhorar o ambiente nesse aspecto (Alessandra, de 18 a 35 anos).

O que também ocorre sobre a Praça Mello Peixoto.

A questão da arborização, da coloração das lixeiras, para ficar mais chamativo a praça (atualmente, boa parte das lixeiras da praça são de cimento); ser um local de mais conscientização também, porque querendo ou não, todo mundo não conhecer outras praças mas conhece essa, pelo fato dessa ser a praça central, então aqui eu acho que é o lugar para uma ação de conscientização, de prevenção, aqui é um lugar excelente para este intuito (Alessandra, de 18 a 35 anos).

Eu acho que deveria ter um espaço para crianças né, porque muitos pais vem aqui passear... Um mini parquinho seria bem legal aqui. Um cuidado a mais com os canteiros que tem aqui, seria isso (Bianca, de 18 a 35 anos).

Entrevistado José: Iluminação com certeza. Talvez, teria que ver essa questão do banheiro, porque as pessoas sempre precisam dos banheiros, não é só em horário comercial. Bancos tem, mas eu acredito que precisaria arrumar alguns (José, de 35 a 50 anos).

Ah, três eu não sei, mas o que eu acho que precisaria mesmo era aquela faixa para quem tem deficiência visual, porque parece que tem só no banheiro a faixa, poderia ter ao redor da praça né para que as pessoas com deficiência visual possa se locomover de forma mais segura. Eu acho que é mais isso mesmo só (Poliana, de 35 a 50 anos).

Não há relato para mudanças abrangentes ou estruturais na praça, talvez por entenderem que o espaço da praça é bem preenchido e que há diversas restrições para serem levadas a cabo transformações amplas na Praça Mello Peixoto. Por outro lado, as sugestões ou propostas descritas para ações com intuito de melhorar a praça citada são pontuais, sendo notável a menção da não existência do piso tátil, fator este que não colabora para haver de fato acessibilidade e mobilidade para quem tenha deficiência visual.

É fundamental que haja ações de políticas públicas em espaços públicos, pois a partir dos instrumentos que se tem acesso por meio da adoção de políticas públicas pode-se fomentar mudanças representações das pessoas, sendo as ações de políticas públicas voltadas a espaços públicos importantes também como ressignificação e atribuição de novos valores do que seja a esfera pública, catalisando e corroborando com essas ações uma sociedade mais democrática, cidadã e comunitária, em detrimento ao individualismo, preconceitos e autoritarismo.

No Brasil um país em que o seu regime político é democrático, a forma de governo é republicana e a forma político-administrativa do Estado é federalista, verifica-se um cenário diferenciado no que se refere as medidas e ações tomadas por

parte dos representantes do povo no aparato estatal em suas mais diversas esferas – municipal, estadual e federal. Neste sentido, não raras são as vezes que as teses, noções e preceitos vinculados ao regime democrático, republicano e federalista são desconsideradas ou deixadas em segundo plano, procedendo os ocupantes de cargos públicos de modo que não privilegie as ações que estejam em favor do bem público, mas sim sobressaindo os interesses privados, que acabam por nos levar a tese do *patrimonialismo*, tema este que nos faz refletir e discutir sobre a sua veracidade como leitura do Estado brasileiro (FAORO, 1998).

Podemos compreender que a partir do momento que o Estado é tomado pela lógica patrimonialista, a formulação e a implementação de políticas públicas vai ser inevitavelmente impactada, havendo o redesenho dos objetivos que se almeja alcançar, assim como são perdidas as noções associadas ao conceito de políticas públicas e perdendo também significados e sentidos atribuídos a este conceito.

Recentemente, um aspecto que é mencionado várias vezes em diversos programas ou planos que fazem parte do âmbito do planejamento urbano é o aspecto participativo dessas propostas de planejamento e gestão. Não queremos que ocorra a compreensão de que a tendência mais recente de planos e programas terem dado destaque e justificado a importância da participação da sociedade na elaboração destas propostas leve a desconsiderar ou anular o aspecto técnico da elaboração do planejamento. É fundamental haver momentos da elaboração técnica do que se propõe a se fazer num trabalho de planejamento, tratando e descrevendo com informações qualitativas e quantitativas o quadro geral da questão abordada, assim como apresentando a viabilidade e as metas para serem levantados esforços visando a concretização das propostas previstas no plano ou programa (SOUZA, 2003; 2010).

Ao todo foram realizadas dez entrevistas que nos demonstram perspectivas diferentes e interessantes, havendo nas entrelinhas dos relatos influências da condição de gênero, idade, experiências e outras modalidades. As perguntas feitas para a entrevista com os cidadãos foram elaboradas de forma semiestruturada, tratando tanto de aspectos gerais das praças Mello Peixoto e dos Burgueses, como também particularmente da acessibilidade e mobilidade nestes espaços.

As vezes, a escolha de uma rota a ser percorrida é resultado decorrente de avaliações e de uma decisão prévia por parte da pessoa que precisa ou deseja se locomover. Assim, o estabelecimento de determinado percurso urbano pode considerar diversos critérios que podem ser tantos mais objetivos como também mais

subjetivos, de modo que a rota a ser percorrida são influenciadas pela menor distância entre o ponto de origem e o ponto de destino onde deseja ir, otimizar o tempo dispendido do trajeto, dar prioridade para percursos mais seguros, arborizados, sombreados, agradáveis, entre outros fatores.

Itinerários feitos por pedestres em espaços públicos contribuem para que ocorra a ‘valorização’ e a ‘revitalização’⁶ destes espaços. São estes espaço os que proporciona o “aprimoramento” de uma sociedade democrática e cidadã, sendo a mobilidade pedonal um tipo de mobilidade em que permite maior sociabilidade entre as pessoas, implicando em mais vitalidade nos espaços urbanos, sejam eles públicos ou privados de uso coletivo.

O ato de caminhar além de ser muito recomendável para a saúde humana é também uma ação que possibilita maior interatividade social, sobretudo em espaços públicos, pois estes espaços favorece o encontro entre diversos segmentos populacionais, segmentos estes diferentes em vários sentidos, colaborando para que a vivência na cidade se torne mais democrática e inclusiva.

Os percursos urbanos feitos por meio de locomoção pedonal possibilitam que as pessoas que estejam se locomovendo no espaço intraurbano consigam ter maior compreensão acerca das paisagens urbanas pela qual se está passando. Nesse sentido, o caminhar nos permite notar mais detalhes do espaço por onde estamos transitando.

O segundo meio de locomoção ou mobilidade pelo qual as paisagens urbanas de dado percurso urbano a ser feito pela pessoa que permite compreensão em alguns detalhes da referida paisagem do trajeto percorrido é a ciclomobilidade. O ato de pedalar além de também ser uma prática esportiva e ser recomendável por especialistas da área da saúde, pode também melhorar o condicionamento físico da pessoa e ser uma opção de lazer. Entretanto, a medida que a pessoa aumenta a velocidade do deslocamento estando em uma bicicleta, algum tipo de veículo automotor ou correndo a pé ela acaba por limitar a percepção do espaço que está passando, mas este ponto mereceria um outro estudo.

Os veículos, sejam eles motocicleta, van, caminhão ou carro, quando comparados acerca do nível de percepção e compreensão espacial dos trajetos que

⁶ Sendo as palavras ‘valorização’ e ‘revitalização’ utilizadas no sentido de que as pessoas passam a (re)significar espaços públicos, sendo estes espaços importantes para que se verifique maior ou menor vivacidade e vitalidade das interações sociais entre diferentes perfis de pessoas.

estão fazendo são os meios de transporte que ficam atrás, neste quesito em relação aos deslocamentos pedonal ou de bicicleta. Um dos motivos associados a menor compreensão espacial do espaço onde se transita quando se está dirigindo um veículo se deve ao fato de que a velocidade do deslocamento desses meios de transporte serem bem superiores do que a pé e de bicicleta. Deste modo, a relação entre a percepção espacial ou geográfica que o indivíduo tem é influenciada pelo meio de transporte que emprega para se locomover.

É importante lembrar e não dar descrédito ao início do conhecimento humano, pois a sensibilização por meio dos sistemas sensoriais dos seres humanos despontava nos primórdios da história do conhecimento humano. Notamos que o sistema sensorial que carregamos conosco, alguns menos e outros mais apurados do que outros, foram fundamentais para o levantamento de questionamentos, hipóteses e contribuindo para fazermos leituras do que está à nossa volta. Assim, compreendemos como interessante e necessário a não eliminação de antemão de procedimentos metodológicos, como por exemplo o *Percurso Comentado*, pois concordamos que podemos tornar mais profícuo o saber acerca do urbano e da cidade quando acrescentamos metodologias de pesquisa que valorize a percepção dos cidadãos, sendo possível gerar o diálogo e a apreensão da complexidade do mundo social e das experiências urbanas das quais os cientistas não são apartados.

A concepção de ambiência urbana vem a acrescentar e tornar mais amplo a pesquisa e o saber científico do urbano e da cidade, de modo a não tornar enclausurada as práticas dos pesquisadores. Assim, podemos admitir que ambiência é “definida como o espaço-tempo experimentado pelos sentidos” (THIBAUD, 2012a, p. 9).

A noção de ambiência restitui o lugar dos sentidos na experiência dos espaços vividos; ela permite caracterizar nossas formas de experienciar a vida urbana; ela auxilia também a imaginar e criar espaços urbanos e arquitetônicos. A ambiência não existe somente no nível de recepção sensorial, mas também no nível de produção material [...] (THIBAUD, 2012a, p. 10).

O caminhar é, entre todos os meios de locomoção, o que mais favorece maior relação entre os indivíduos e o espaço, sendo que por meio desta opção de mobilidade pode ocorrer maior convívio social, colaborando de modo direto ou indireto para que ocorra a revalorização dos espaços públicos e tudo aquilo que estes espaços representam relacionado à cidadania, democracia e inclusão, revigorando e trazendo

mais vitalidade a estes espaços, afeitos e condizentes com a noção de “república”, isto é, espaços que se constituem e existem de modo a atender o interesse geral dos cidadãos.

Algumas palavras que se associam bem com o que pode ser compreendido como *urbanidade* são: caminhabilidade e espaços públicos, pois uma das atratividades e atribuição de vitalidade ao espaço urbano é a sua agitação social conformadas pelas andanças, pelos encontros e conversas inesperadas entre estranhos com diferentes perfis sociais. Assim, a caminhabilidade nos permite fazer diversas observações durante o transitar pela cidade, sendo que por este meio de mobilidade o urbano pode nos fascinar com as diferenciadas percepções que temos do cenário em que estamos vivenciando.

[...], para falar em um conceito evidentemente geográfico, pela análise da acessibilidade. Esta última está estreitamente vinculada, na demarcação dos territórios urbanos, a alteridade, contrapondo uma dimensão simbólica (e abstrata) a concretude física dos espaços públicos urbanos. Pois, a acessibilidade não é somente física, mas também simbólica, e a apropriação social dos espaços públicos urbanos tem implicações que ultrapassam o design físico de ruas, praças, parques, largos, shoppings e prédios públicos. Se é certo que o adjetivo “público” diz respeito a uma acessibilidade generalizada e irrestrita, um espaço acessível a todos deve significar, por outro lado, algo mais do que o simples acesso físico a espaços “abertos” de uso coletivo [...] (SERPA, 2004, p. 22).

O estudo que tenha como instrumento de análise a realização de percursos urbanos com cidadãos possibilita descobrir o impacto positivo quando se tem bons níveis de acessibilidade e mobilidade proporcionado pela infraestrutura urbana, assim como o de verificar os impactos negativos que a precariedade e/ou ausência de infraestrutura física das cidades acaba por causar diversos transtornos na locomoção, não sendo assegurado deste modo o direito básico, universal e previsto na Constituição de 1988, que é o direito de ir e vir (ASSIS, 2018); (LEFEBVRE, 2001).

Segundo Júnior e et al. (2019), as calçadas surgem quando há a necessidade de separar os caminhos de deslocamentos a serem feitos por pedestres e por veículos, passando a haver deste modo as ruas ou logradouros destinados ao tráfego prioritariamente de veículos e as calçadas que passam a serem as vias de circulação prioritárias para os pedestres, sendo que estas iniciativas de transformação no espaço intraurbano também visavam diminuir ou até mesmo evitar acidentes de trânsito entre motoristas e pedestres.

Espaços públicos, mobilidade e acessibilidade urbanas são algumas das discussões e instrumentos analíticos em que nós nos apropriamos e buscamos neste trabalho trata-las de modo integrado, isto é, compreendermos que os procedimentos adotados para analisar a mobilidade e acessibilidade urbanas decorre da metodologia e dos critérios que avaliamos como pertinentes e condizentes para com os objetivos da pesquisa. Deste modo, o grau do tratamento da acessibilidade e mobilidade aqui exposto é, grosso modo, aquilo que foi resultado de colaboração conjunta, em que os colaboradores da pesquisa são as pessoas que aceitaram participar e contribuir para com a mesma, havendo análises dos meios de locomoção de acordo com os meios utilizados por eles.

7. Considerações finais

O pano de fundo sobre o processo da urbanização brasileira foi muito profícuo para realizarmos reflexões, leituras, análises e exposição de diagnósticos do contexto em que estamos no tocante a acessibilidade e mobilidade intra e interurbana.

Por fim, não foi a pretensão desta pesquisa apresentar, discutir e esclarecer todos os pormenores dos assuntos que foram tratados e questões afins, por isso é relevante que haja outras pesquisas interessadas em analisar outros aspectos da mesma problemática, como o plano diretor, por toda a problemática que o envolve, sendo este elaborado e implementado pelo poder público, assim como os aspectos normativos e reguladores da ordem urbanística de dado município que normalmente constam nesse plano e em outras leis relacionadas.

Haja vista o estágio que nos encontramos de grandes desafios socioambientais, urge que os profissionais envolvidos em gestão e planejamento urbano se preocupem e busquem realizar ações mais robustas e contundentes, de modo que os problemas não podem mais serem tratados de forma a realizar ações restritas, paliativas e/ou superficiais, pelo contrário, estamos expostos a desafios que requerem propostas e ações articuladas, integradas e com compreensão sistêmica, de modo que a concepção “cidades para automóveis” precisa ser substituída e/ou suplantada, em prol de enfrentar os desafios climáticos e sociais que são veiculados nos meios de comunicação regularmente, visando tornar as cidades mais sustentáveis.

É preciso urgentemente que faça-se esforços, tanto individualmente quanto coletivamente, para que paradigmas relacionados ao espaço urbano sejam superados

de modo a dar preferência para iniciativas de caráter sustentável. Deste modo, o que é apresentado no documento da Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável (PNMUS) é indispensável para que as cidades percam seus atributos negativos em relação ao meio ambiente do qual fazem parte (MCID, 2014).

8. REFERÊNCIAS

ABATE, A. A. **As vozes dos cidadãos: uma análise sobre a (i) mobilidade, a (in) acessibilidade e o consumo dos residentes no Conjunto Habitacional João Domingos Netto em Presidente Prudente - SP.** 2017. Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas. **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos - NBR 9050.** Rio de Janeiro, ABNT, 2004.

AMORIN, E. M. J. C. **As cidades médias e suas múltiplas particularidades: produção e consumo do espaço urbano em Marília/SP e Mossoró/RN.** 2016. 246 f. Tese (Doutorado em Geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Programa de Pós Graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

ALVES, A. M.; FURINI, L. A. Fragmentação Socioespacial Urbana: tendências em uma cidade de porte médio. **Boletim de Geografia**, v. 38, n. 3, p. 56-75, 2021.

ARAÚJO, D. F.; CUNHA, F. L. A ocupação da terra na formação do município de Ourinhos-SP. **Revista Geografia e Pesquisa**, Ourinhos, v. 5, n. 1, 2011, p.39-58.

ARAÚJO, A. O. **Análise das mudanças do uso e da cobertura da terra do município de Ourinhos entre 1984 e 2018.** 2019. 78 f. Trabalho de conclusão de curso (Bacharel em Geografia). Faculdade de Ciências, Tecnologia e Educação – Campus de Ourinhos.

ARRUDA, G. **Cidades e sertões: entre a história e a memória.** Bauru: Edusc, 2000.

ASSIS, D. C. A. **O caminhar da pessoa cega: análise da exploração de elementos do espaço urbano por meio da bengala longa.** 2017. 189 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo: Dinâmicas do Espaço Habitado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Alagoas, Maceió.

BARBETTA, P. A. **Estatística aplicada às ciências sociais.** 5 ed. Florianópolis: Editora da UFSC, 340 p. 2002.

BARRETTO, M.; GISLON, J. M. O flâneur revisitado: processos de revitalização urbana e caminhabilidade. **Revista Hospitalidade**, n. 1, 2013, p. 54 – 77.

BRASIL. **Lei nº. 10.048, de 08 de Novembro de 2000.** Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília. Disponível em: https://www.presidencia.gov.br/ccivil_03/Leis/L10048.htm. Acesso em: 10 abr. 2022.

BRASIL. **Lei nº. 10.098, de 19 de Dezembro de 2000.** Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasil: Brasília.

BRASIL. **Estatuto da Cidade.** Decreto nº 10.257, de 10 de Julho de 2001. In: Disponível em: <<http://www.estatutodacidade.org.br/>>. Acesso em: 01 de jul. 2022.

BRASIL. **Decreto Federal nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004.** República Federativa do Brasil: Presidência da República; Casa Civil.

BRASIL. **Mobilidade e desenvolvimento urbano.** Ministério das Cidades (MCID), Secretaria de Transporte e da Mobilidade Urbana. Gestão Integrada da Mobilidade Urbana. Brasília: MCidades, 164 pg. 2006.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasil: Brasília, Ministério das Cidades, 2012. Rio de Janeiro: IBAM, Ministério das Cidades (MCID), 2005.

BRASIL. **Lei Nº 13.146, de 6 de Julho de 2015.** Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Brasília, DF: Presidência da República, 2015.

BOSCARIOL, R. A. **Formação socioespacial e expansão urbana do município de Ourinhos/SP.** 2008. 185 f. Trabalho de conclusão de curso (Bacharel em Geografia). Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências, Tecnologia e Educação, Campus de Ourinhos.

CAIADO, A. S. C. Dinâmica socioespacial e a rede urbana paulista. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, Fundação Seade, v.9, n.3, p.46- 53, jul./set. 1995.

CALDEIRA, T. P. do Rio. **Cidade de Muros:** crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: Editora Edusp. 2000, 399 f.

CALORI, C. **Signage and Guidance Design:** A Complete Guide to Creating Environmental Graphic Design Systems. New Jersey: Wiley, 2007.

CARLOS, A. F. A. **O Lugar no/do mundo.** Labur Edições: São Paulo, 2001, 85p.

CARLOS, A. F. A. **O Espaço Urbano:** novos escritos sobre a cidade. Editora da Universidade de São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH), 2007a, 123p.

CARLOS, A. F. A. Diferenciação socioespacial. **Revista Cidades**, v. 4, n. 6, 2007b, p. 45 – 60.

CARLOS, A. F. A. **A Cidade**. 8ª ed. 2ª reimpressão - São Paulo: Contexto, 2009.

CARLOS, A. F. A. Segregação socioespacial e o “direito à cidade”. **Geosp – Espaço e Tempo** (On-line), v. 24, n. 3, 2020, p. 412-424.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. Vol. 1 – A era da informação: economia, sociedade e cultura. 6º ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CATALÃO, I.; MAGRINI, M. A.; LINDO, P. Urbanização, (contra)desenvolvimento e direito à cidade. **Boletim de Geografia**, v. 37, n. 1, 2019, p. 199 – 213.

CATELAN, M. J. **Heterarquia urbana**: interações espaciais interescares e cidades médias. Tese (Doutorado em Geografia), 2012, 227 f. Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente (SP).

CAVALCANTI, Lana de Souza. Cidade, cidadania e cultura urbana: espaços públicos enquanto espaços de cidadania de jovens em áreas urbanas de Goiânia. In: **Ciência Geográfica**. Ensino - Pesquisa - Método. n. 2 v. Bauru/SP,, 2004. p.151 - 156

CERQUEIRA, Y. M. S. F. **Espaço público e sociabilidade urbana**: apropriações e significados dos espaços públicos na cidade contemporânea. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), 2013, 121 f. Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Centro de Tecnologia. Departamento de Arquitetura.

COELHO, G. N. **Cidade emoção**: o ver e o viver urbano nas representações de um grupo de jovens do Rio de Janeiro. Tese (Doutorado em Urbanismo), 2015, 279 f. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo.

CONDE, G. C. Arquitetura para todos. In: Curso básico sobre acessibilidade ao meio físico e VI seminário sobre acessibilidade ao meio físico. **Anais**. Brasília: Corde, 1994.

COHEN, R. **Cidade, Corpo e Deficiência**: percursos e discursos possíveis na experiência urbana. Tese (Doutorado em Psicossociologia e Ecologia Social), UFRJ, Rio de Janeiro, 2006.

CONJUNTURA OURINHOS. **Conjuntura Ourinhos 2018**. Compilado de artigos. (Org.) Luciano Antonio Furini, Paulo Fernando Cirino Mourão. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2018. 286 p.

CORRÊA, R. L. **A Rede Urbana**. São Paulo: Ática, 1989.

CORRÊA, R. L. Globalização e Reestruturação da Rede Urbana – uma nota sobre as pequenas cidades. In: **Revista Território**, ano IV, nº 6, 1999.

CORRÊA, R. L. **Trajetórias Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2º ed., 2001.

CORRÊA, R. L. **O espaço Urbano**. 4ª ed. São Paulo: Ática, 2005.

CORRÊA, R. L. As pequenas cidades na confluência do urbano e do rural. **GEOUSP**. Revista da Pós-Graduação em Geografia, FFLCH/USP. São Paulo, n. 30, 2011, p. 05-12.

D AMBRÓSIO, O. (org). **Ourinhos**: um século de história. São Paulo: Noovha América, 2004.

DAL POZZO, C. F. **Fragmentação Socioespacial em Cidades Médias Paulistas**. 2015. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências e Tecnologia. Presidente Prudente. Disponível em:<<http://www2.fct.unesp.br>>. Acesso em: mar. de 2019.

DELGADO, M. Espacio público, discurso e lugar. In: **El espacio público como ideología**. Madri: Catarata, 2011. Cap. 1. p. 15-40.

DEL RIOS, J. **Ourinhos**: memórias de uma cidade paulista. São Paulo: IMESP, Prefeitura Municipal de Ourinhos, 1992.

DIAS, F. M. F. **O processo de ocupação do espaço urbano do município de Ourinhos-SP**. 2009, 131 f. TCC (Trabalho de Conclusão de Curso em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Campus de Ourinhos.

DIAS, F. M. F. **Segregação residencial na cidade de Ourinhos – SP**. 2013, 197 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Maringá, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Maringá.

DIAS, L. C. Redes: emergência e organização. In: **Geografia: conceitos e temas**. (Org.) CASTRO, I. E.; GOMES, P. C.; CORRÊA, R. L. 2ª ed. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

DIAS, C. L.; SILVEIRA, R. L. L. **Redes, Sociedades e Território**. Santa Cruz do Sul, 2005.

DUARTE, F.; SÁNCHEZ, K.; LIBARDI, R. **Introdução à Mobilidade Urbana**. 2ª. reimpressão. Curitiba: Juruá, 2011.

DUARTE, C. R. S.; COHEN, R. Acessibilidade Emocional. **Blucher Design Proceedings**. São Paulo: Editora Blucher, 2018a. p. 6.

DUARTE, C. R. S.; COHEN, R. Afeto e emoção – sentimentos e sensorialidade: as pessoas com deficiência em seus trajetos urbanos por algumas cidades – a realidade brasileira. In: **Revista do Centro de Pesquisa e Formação**, n. 6, p. 86- 103, 2018b

DUARTE, C. R. S.; COHEN, R. Subsídios metodológicos na construção de uma “acessibilidade plena”: produção da identidade e da subjetividade de pessoas com deficiência. **Instituto Benjamin Constant**, Edição Especial nº 3, 2013.

ELIAS, D. **Meio técnico-científico-informacional e urbanização na região de Ribeirão Preto (São Paulo)**. Tese de doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo (FFLCH – USP). 1996, 296 p.

EMPRESA BRASILEIRA DE PESQUISA AGROPECUÁRIA. **Manual de métodos de análise de solos**. (EMBRAPA). Centro Nacional de Pesquisa de Solos 2 ed. Rio de Janeiro, 1997. 212 p.

FAORO, R. **Os Donos do Poder**: Formação do Patronato Político Brasileiro. 13 ed. São Paulo: Globo, 1998.

FERREIRA, S. C. **Rede urbana, cidade de porte médio e cidade média**: Estudos sobre Guarapuava no estado do Paraná. 2010, 298 f. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia (FCT-UNESP), Presidente Prudente.

FERREIRA, K. N. **O caminhar no espaço público do plano massa de Curitiba**. 2018, 178 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano). Universidade Federal do Paraná, Setor de Tecnologia, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano.

FERREIRA, K. N.; ROSANELI, A. F. Visões do caminhar. Um passeio sobre teorias e práticas. In: **XVIII Enanpur**, Natal. Realizado durante os dias de 27 a 31 de maio, 2019.

FURINI, L. A. **Modernidade, vulnerabilidade e população de rua em Presidente Prudente (SP)**. 2003, 193 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente.

FURINI, L. A. OS PAPÉIS DE INTERMEDIACÃO DAS CIDADES. **Revista Geográfica de América Central**, vol. 2, 2011, pp. 1-13. Universidad Nacional Heredia, Costa Rica.

FURTADO, C. **Formação econômica do Brasil**. 32 ed. São Paulo, SP: Companhia Editora Nacional, 2003.

GEHL, J. (2011). **Life Between Buildings**: Using Public Space (transl. by Koch, J.). New York: Van Nostrand Reinhold.

GEHL, J. **Cidade para pessoas**. São Paulo: Ed. Perspectiva, 2013.

GOMES, M. A. S. **Parques urbanos de Ribeirão Preto/SP**: na produção do espaço, o espetáculo da natureza. 2009. Tese (Doutorado em Análise Ambiental e Dinâmica Territorial). Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Geociências.

GOOGLE EARTH PRO. **Software Google Earth**. Street View. Acesso em: 20 de out. 2022.

GOMES, P. C. C. **A condição urbana**: ensaios de geopolítica da cidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002

GOULART, F. M. **Contribuição da arborização urbana para a mobilidade ativa**. 2018, 80 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia Social). Universidade de Brasília (UnB). Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social, do Trabalho e das Organizações. Instituto de Psicologia.

GUERRA, F. C. **As áreas de riscos hidrológicos no município de Ourinhos/SP**. 2017, 108 f. Trabalho de conclusão de curso (Bacharel em Geografia). Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências, Tecnologia e Educação, Ourinhos.

GUILHERMANO, A. L.; CALVÃO, C. A acessibilidade emocional: relatos memoriais no museu vivo do São Bento. **PIXO**. Revista de arquitetura, cidade e contemporaneidade, v. 4, n. 13, 2020.

HARVEY, D. **O novo imperialismo**. Ed. Loyola, 2 ed. São Paulo: Brasil, 2005a.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. Tradução Carlos Szlak. Ed. Annablume, São Paulo: Brasil, p. 252, 2005b.

HARVEY, D. **O neoliberalismo: história e implicações**. Tradução de Adail Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo, Edições Loyola, 2008.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Ourinhos (SP). In: **Enciclopédia dos municípios brasileiros**. Rio de Janeiro: IBGE, 1957. v. 29. p. 138-141. Disponível em: http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv27295_29.pdf. Acesso em: 1 de mar. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo demográfico 2010**. Disponível em: <https://www2.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/default.sht>. Acesso em: 06 de fev. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. (IBGE). **Portal IBGE CIDADES: Panorama de Ourinhos**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/panorama>. Acesso em: 06 de fev. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Portal IBGE CIDADES: Panorama do estado de São Paulo**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/panorama>. Acesso em: 06 de fev. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Regiões de Influência das Cidades (REGIC): 2007**. Rio de Janeiro (RJ): Brasil, 2008, 202 p. Disponível em: https://www.mma.gov.br/estruturas_arquivos/regic_28. Acesso em: 06 de fev. de 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Regiões de Influência das Cidades (REGIC): 2018**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020, 192 p. Disponível em:

<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/bibliotecacatalogo?view=detalhes&id=210172>
8. Acesso mar. 2022.

INSTITUTO DE PESQUISAS TECNOLÓGICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Mapa Geológico do Estado de São Paulo**. (IPT). São Paulo, 1981. Escala do mapa 1:500.000.

JAMAICO, M. O. K. **Acessibilidade e mobilidade urbana em Ourinhos (SP):** Um estudo a partir das calçadas. 2021, 74 f. Trabalho de conclusão de curso (Bacharel em Geografia). Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências, Tecnologia e Educação, Ourinhos.

JOLÉ, M. Reconsiderações sobre o “andar” na observação e compreensão do espaço urbano. **Caderno CRH**, vol. 18, núm. 45, pp. 423-429, 2005. Universidade Federal da Bahia, Salvador, Brasil.

JURADO DA SILVA, P. F. SPOSITO, E. S. Discussão geográfica sobre cidades pequenas. **Geografia**, Rio Claro: AGETEO, v. 34, n. 2, 2009, p. 203-217.

JÚNIOR, L. G. S.; et al. Os percursos urbanos de usuários idosos: Avaliação dos deslocamentos através de mapas mentais. **PIXO**. Revista de arquitetura, cidade e contemporaneidade, v. 3, n. 11, 2019.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. Tradução: Rubens Eduardo Frias. 2 ed. São Paulo: Centauro, 2001.

LENCIONI, S. Observações sobre o conceito de cidade e urbano. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, Nº 24, p. 109 - 123, 2008.

LOBODA, C. R. **Práticas socioespaciais e espaços públicos em Guarapuava/PR**. 2008, 352 f. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente/SP.

LOPES, L. S. O café e a cidade: a evolução das atividades urbanas Ribeirão Preto, (1890 – 1933). **Revista História e Cultura**. Franca, v. 4, n. 2, p. 302 – 318, 2015.

LYRA, L. E. G. **Por onde caminham as mulheres? Um estudo sobre os percursos cotidianos de mulheres diaristas em Belo Horizonte**. 2017, 128 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura). Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Arquitetura.

MACHADO, M. H.; LIMA, J. P. Avaliação da acessibilidade pela perspectiva da pessoa com mobilidade reduzida. **Revista Tecnologia e Sociedade**, vol. 13, nº 29, 2017, pp. 1 – 21. Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Curitiba, Brasil.

MAGALHÃES, N. S. B. **O processo de urbanização no sul da Bahia (1970 – 2010):** O município de canavieiras na rede urbana regional. 2012, 144 f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

MAGRINI, M. A. O. **Vidas em enclaves. Imaginário das cidades inseguras e fragmentação socioespacial em contextos não metropolitanos**. 2013a. 482 f. Tese. (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências e Tecnologia - Presidente Prudente.

MAGRINI, M. A. O. Significações urbanas e mercado imobiliário: Considerações a partir da produção de loteamentos fechados em cidades médias. **Caminhos de Geografia – Revista da UFU**. Uberlândia, v. 14, n. 47, 2013b, p. 95 – 109.

MBATHU, J. P. M. B. (2012), **Análise das condições de acessibilidade para Pessoas com mobilidade reduzida nos comércios locais do Plano Piloto da Cidade de Brasília**. Dissertação (Mestrado em Transportes). 2012, 179 f. Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF.

MELO, N. R. [Con]viver e [trans]formar pela ambiência. Metodologias para o espaço construído. **Periódico HAL Science**. 2019.

MARICATO, E. **Metrópole na Periferia do Capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência**. São Paulo: Hucitec, 1996.

MARICATO, E. Urbanismo na periferia do mundo globalizado. Metrópoles brasileiras. **São Paulo em Perspectiva**, 14 (4), 2000, pp. 21-33.

MARTINELLI, L., L., T., & MATZARAKIS, A. (2015). Assessment of the influence of daily shadings pattern on human thermal comfort and attendance in Rome during summer period. **Building and Environment**, 92, 30 e 38.

MERLEAU-PONTY, M. **Fenomenologia da percepção**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

MILANI, P. H. **A produção da diferenciação socioespacial em Cataduva e São José do Rio Preto – SP: uma análise a partir do cotidiano de moradores de espaços residenciais fechados**. 2016, 250 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

MILHORANÇA, A. L. F. **No meio do caminho tinha uma praça: ressignificação de um espaço público em Presidente Bernardes (SP)**. 2016, 117 f. Trabalho de conclusão de curso (Bacharel em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Estadual de São Paulo (UNESP), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Campus de Presidente Prudente.

MINISTÉRIO DAS CIDADES (MCID). **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável**. Brasil: Brasília, Ministério das Cidades, 2004.

MINISTÉRIO DAS CIDADES (MCID). **Brasil Acessível – Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana**. Caderno 1: Atendimento adequado às pessoas com deficiência e restrições de Mobilidade, junho de 2004.

MINISTÉRIO DAS CIDADES (MCID). **Mobilidade e Política Urbana: Subsídios para uma gestão integrada**. Rio de Janeiro: IBAM, Ministério das Cidades (MCID), 2005.

MINISTÉRIO DAS CIDADES (MCID). **Gestão integrada da Mobilidade urbana**. Brasil: Brasília, Ministério das Cidades (MCID), 2006a.

MINISTÉRIO DAS CIDADES (MCID). **Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana**. Caderno 2 - Brasil Acessível: Construindo uma cidade acessível. Brasília, Ministério das Cidades (MCID). Secretaria Nacional de Transporte da Mobilidade Urbana, 2006b.

MONBEIG, P. **Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec/Polis, 1984.

MUMFORD, L. **A cidade na história**. Belo Horizonte: Itatiaia, 2 vol., 1965.

MORANO, R. P. **Caminhos Invisíveis: análise de Percursos Cotidianos de Pessoas com Deficiência Visual em Fortaleza**. 2018, 383 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal do Ceará, Centro de Tecnologia, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Design.

MORANO, R. P.; CAVALCANTE, L. F.; SANTIAGO, Z. M. P. Cidade caminhável: análise comparativa das condições de mobilidade e acessibilidade pedonal em diferentes áreas na cidade de Fortaleza, Ceará. In: **9º Congresso Luso-Brasileiro para o planejamento urbano, regional, integrado e sustentável**. Realizado nos dias 07, 08 e 09 de abril de 2021. Disponível em: <https://pluris2020.faac.unesp.br/Paper825.pdf>. Acesso em: 28 de set. 2022.

MORANO, R. P.; SANTIAGO, Z. M. P. Percursos urbanos: uma análise da acessibilidade sob a perspectiva das pessoas com deficiência visual. In: **Encontro Nacional de Ergonomia do Ambiente Construído (ENEAC)**. Rio de Janeiro: PUC-RJ, 2018.

MORO, J. et al. A sombra e a praça: análise de impacto do sombreamento de edificações altas em praças curitibanas. **Urbe: Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 13, 1 - 20 pg. 2021. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/urbe/a/7YT6MwtksFVsvXkSsdjhbwm/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 01 de out. 2022.

MOTTA, R. A. **Método para a determinação da sustentabilidade de ciclovias**. 2016. 276 f. Tese (Doutorado em Engenharia Civil e Ambiental) - Curso de Tecnologia, Universidade de Brasília, Brasília, 2016.

OLIVEIRA, P. M. **Globalização, consumo e cidades médias: o complexo arranjo em redes hierárquicas e heterárquicas**. 2017, 123 f. Trabalho de conclusão de curso (Bacharel em Geografia). Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente: (FCT – UNESP).

OTERO, E. V. **Reestruturação urbana em cidades médias paulistas: a cidade como negócio**. 2016, 342 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo: São Paulo.

PEREIRA, S. R. **Percursos urbanos: mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade**. 2006. 323 f. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente.

PEREIRA, S. R. Caminhos urbanos: Mobilidade espacial, acessibilidade e direito à cidade. In: **X Colóquio Internacional de Geocrítica**. Barcelona, 26 a 30 de maio de 2008, Universidade de Barcelona.

PINTO, J. M. M. **Método de caracterização do sombreamento de espaços públicos abertos gerado por edificações no entorno**. 2019. 179 f. Tese (Doutorado em Engenharia Civil) - Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Curitiba.

PREFEITURA MUNICIPAL DE OURINHOS. **Lei complementar nº 449, de 28 de dezembro de 2006**. Plano Diretor do município de Ourinhos. 2006. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/sp/o/ourinhos/lei-complementar/2006/50/499/lei-complementar-n-499-2006-dispoe-sobre-oplano-diretor-do-municipio-de-ourinhos-e-da-outras-providencias-2018-07-03-versao-compilada>. Acesso: 31 de mar. 2022.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do Poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RANGEL, I. **A questão agrária brasileira**. Comissão de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco: Recife, 1962.

RIBEIRO, C.; et al. Metodologia para análise do sombreamento em centros urbanos. In: **III Simpósio Brasileiro de Ciências Geodésicas e Tecnologias da Geoinformação**. Recife (PE), p. 01 – 09, 2010.

ROSANELI, A. F. (org.). **Olhares pelo Espaço Público**. Curitiba: Editora UFPR. 2019.

RUSSELL, K. C. Therapeutic Uses of Nature. Em S. D. Clayton (Ed.). **The Oxford Handbook of Enviromental and Conservation Psychology**. Oxford: Oxford Library of Psychology. DOI: 10.1093/oxfordhb/9780199733026.013.0023, pp: 1-20, 2012

SAFATLE, V.; JÚNIOR, N. S.; DUNKER, C. (Orgs.). **Neoliberalismo como gestão do sofrimento psíquico**. Editora Autêntica, Belo Horizonte: Brasil, 2020, 286 pg.

SANTOS, M. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. **Boletim Paulista de Geografia**, v. 54, p.81-100, 2017. Disponível em: <https://publicacoes.agb.org.br/index.php/boletim-paulista/article/view/1092>. Acesso em: 03 de jul. 2022.

SANTOS, M. **A urbanização desigual: a especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos**. 2. ed. Vozes, 1982.

SANTOS, M. **Espaço do cidadão**. 3. ed. São Paulo: Nobel, 1996.

SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A.; SILVEIRA, M. L. **Território: globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec, 1998.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Record. 2000.

SANTOS, M. **O Espaço Dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. 2ª ed. São Paulo: Edusp, 2004.

SANTOS, M. **A Urbanização Brasileira**. Editora da Universidade de São Paulo, 5ª ed. – São Paulo, 2005.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço**: técnica, tempo, razão e emoção. 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. - (Coleção Milton Santos - 1).

SANTOS, M. **Técnica, Espaço, Tempo**: globalização e meio técnico-científico-informacional. Editora da Universidade de São Paulo. 5ed. São Paulo: Brasil, 2008.

SÃO PAULO (estado). Secretaria de Economia e Planejamento. Coordenadoria de Planejamento Regional. Instituto Geográfico e Cartográfico. **Quadro de desmembramento territorial-administrativo dos municípios paulistas**. São Paulo: IGC, 1995.

SARAIVA, F. R.; MORAES, R. R. **Um espaço para lembrar de Ourinhos**. Prefeitura Municipal de Ourinhos: Ourinhos, 2004.

SERPA, A. **Espaço público e acessibilidade**: notas para uma abordagem geográfica. Revista GEOUSP: Espaço e Tempo, São Paulo, nº 15, v. 37, 2004, pp. 21 – 37.

SERPA, A. **O espaço público na cidade contemporânea**. São Paulo: Contexto, 2007

SCHERER, F. V. Design gráfico ambiental: revisão e definição de conceitos. **Blucher Design Proceedings**, v. 1, n. 4, p. 1-12, 2014.

SCHERER, F. V. **Sistematização e proposição de metodologia de projeto para sinalização espaço-usuário-informação**. 2017, 399f. Tese (Doutorado em Design). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Programa de Pós-Graduação em Design. Escola de Engenharia.

SENNETT, R. **O declínio do homem público**: as tiranias da intimidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1988

SILVA, A. L. B. Acessibilidade, mobilidade e transporte na reestruturação urbana. **Revista de Geografia**, v. 2, nº 2, 2013, p. 1 – 7.

SILVA, L. R. C. **Pelo direito de inclusão**: um estudo de aplicação das medidas de acessibilidade para pessoas com deficiência no Fórum Central de Palmas - TO. 2018, 148f. Dissertação (Mestrado profissional e interdisciplinar em Prestação Jurisdicional e Direitos Humanos) – Universidade Federal do Tocantins, Programa de Pós-Graduação em Prestação Jurisdicional em Direitos Humanos, Palmas.

SILVA, M. M.; JUNIOR H. C. Percursos urbanos como forma de pesquisar o patrimônio afrocratense. **GeoTextos**, v. 15, n. 2, 2019.

SILVEIRA, M. R.; et al. **Ourinhos/SP: formação e desenvolvimento de uma economia regional e demais estudos**. (Org.) Márcio Rogério Silveira. Bauru: Joarte, 2011.

SOARES, J. **A produção do espaço em cidades pequenas: o caso de Emilianópolis**. 2012, 77 f. Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado em Geografia). Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente.

SOUZA, M. L. **A prisão e a Ágora: reflexões em torno da democratização do Planejamento e da Gestão das Cidades**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

SOUZA, M. L. **ABC do desenvolvimento urbano**. Editora Bertrand. 2ed. Rio de Janeiro: Brasil, 2005.

SOUZA, M. L. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbana**. Editora Bertrand Brasil. 6 ed. Rio de Janeiro: Brasil, 2010.

SOUZA, V. N. **Comparação entre desenvolvimento e crescimento econômico dos municípios de Salto Grande/SP e Ourinhos/SP: uma análise socioespacial e histórica através das categorias tempo e espaço**. 2019, 70 f. Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado em Geografia). Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências, Tecnologia e Educação, Ourinhos.

SOUZA, M. V. M. **Plano diretor e planejamento urbano participativo em Ourinhos (SP)**. 2016, 42 f. Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado em Geografia). Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências, Tecnologia e Educação, Ourinhos.

SPOSITO, E. S. Reestruturação produtiva e urbana no Estado de São Paulo. Scripta Nova. **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Barcelona: Universidad de Barcelona, 2007, vol. XI, núm. 245.

SPOSITO, M. E. B. **Capitalismo e Urbanização**. São Paulo: Contexto, 1988.

SPOSITO, M. E. B. O desafio metodológico da abordagem interescalar no estudo de cidades médias no mundo contemporâneo. **Cidades**. v. 3, n.5, 2006, p. 143-157.

SPOSITO, M. E. B. Reestruturação urbana e segregação socioespacial no interior paulista. **Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales**. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2007, vol. XI, núm. 245.

SPOSITO, M. E. B.; GÓES, E. M. **Espaços Fechados e Cidades: Insegurança Urbana e Fragmentação Socioespacial**. 1ed. São Paulo: Unesp, 2013.

TANGERINO, D. F. **A espacialização da rede bancária e sua importância na estruturação da cidade de Ourinhos (SP): uma abordagem introdutória**. Trabalho

de conclusão de curso (Bacharelado em Geografia). Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências, Tecnologia e Educação, Ourinhos.

THIBAUD, J. P. A cidade através dos sentidos. **Cadernos PROARQ**, v. 18, n. 1, p. 1-16, 2012a.

THIBAUD, J. P. Por uma gramática geradora das ambiências. In: SCOCUGLIA, Jovanka (org.). **Cidade, Cultura e Urbanidade**. João Pessoa: Editora Universitária da UFPB, 2012b, p. 27-70.

UNFPA. Fundo de População das Nações Unidas. **Relatório sobre a população mundial**. Brasil: UNFPA, 2010. Disponível em: http://www.unfpa.org.br/swop2010/swop_2010_web.pdf. Acesso em: mar. 2022.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte Urbano, espaço e equidade**: Análise das políticas públicas (2ª Ed.) São Paulo: Annablume, 2001.

VASCONCELOS, P. A. As Metamorfoses do Conceito de Cidade. **Rev. Mercator**. Fortaleza. v. 14, n. 4. 2015. P. 17-23

VELHO, A. L. O. L. **O Design de Sinalização no Brasil**: a introdução de novos conceitos de 1970 a 2000. 2007. 184 f. Dissertação. (Mestrado em Artes e Design). Departamento de Artes e Design, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-RIO).

VIEIRA, J. C. M. **Acessibilidade em edifícios de múltiplos usos**: uma abordagem da arquitetura mediada pela ergonomia. 2016. 94 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Universidade de Brasília - (UnB): Brasília, 2016.

VILLAÇA, F. **Espaço Intra-urbano no Brasil**. São Paulo, Studio Nobel, 2001.

9. Anexos

A seguir apresentamos um quadro com o roteiro das entrevistas semiestruturadas, que foi elaborado com o intuito de descrever o conteúdo das indagações no contexto de análise dos percursos com os sujeitos participantes da pesquisa.

Quadro 1: Roteiro das entrevistas semiestruturadas para análises de espaço público

Instruções antes do percurso	Ao iniciarmos o percurso na praça preste atenção, por favor, em algumas questões: 1. Movimento de pessoas 2. Sinalização 3. Qualidade das calçadas e vias 4. Qualidade dos edifícios 5. Movimento de veículos 6. Iluminação (caso ocorra no período noturno) 7. Arborização
-------------------------------------	--

	8. Tipos de usos
Instruções durante percurso	o Gostaria que você fizesse comentários sobre o percurso em relação ao que mais lhe chama atenção, por exemplo: Sons Paisagens Movimentos Significados Sensações
Instruções após percurso	o (Seção gravada) Responda, por favor, as questões a seguir: 1. <u>Atratividade</u>: No decorrer do trajeto relate o que mais lhe chama a atenção, cite um ou mais locais/objetos...? 2. <u>Segurança e Proteção</u> Qual é o nível de segurança e proteção que você sente ao percorrer este trajeto? () Ótimo () Bom () Razoável () Ruim () Péssimo Considera o percurso seguro e protegido? () Sim () Não O que pode ser feito para melhorar a segurança e a proteção do percurso? 3. <u>Bem-estar</u> Durante o trajeto você teve algum tipo de incômodo? Exemplo de pergunta: Você considera o trajeto no geral é confortável, isto é, houve a necessidade de realizar esforços extras para caminhar? 4. <u>Sociabilidade</u> O destino do seu trajeto permite criar laços com as pessoas ou promover diálogos com quem frequenta o mesmo espaço??; 5. <u>Sensações</u>: Comente as percepções que teve durante o percurso (emoções, sentimentos)? 6. <u>Obstáculos</u> Você observou obstáculos que atrapalham o percurso? Quais foram? 7. <u>Sinalização</u> Você sentiu ausência de sinalização adequada em algum ponto do percurso? Quais foram? 8. <u>Circulação de pedestres</u>

	Você visualizou pessoas durante percurso? Considera importante a presença de pessoas neste espaço público? Por quê? 9. Arborização Há ou não a presença de árvores durante o trajeto?? Se sim, você considera suficiente a quantidade de árvores ou avalia que falta mais árvores?? 10. Sombreamento Você considera importante a existência de sombras e lugares cobertos para proteção contra incidência dos raios solares e intempéries? No trajeto existiam? 11. Usos No trajeto você identificou algum uso do espaço público que considere indevido ou inadequado? 12. Políticas públicas Visando ações a serem tomadas no tocante a políticas públicas no campo da acessibilidade e mobilidade urbana, nos descreva suas sugestões ou propostas.
--	--

Figura 1: Macrozoneamento urbano de Ourinhos

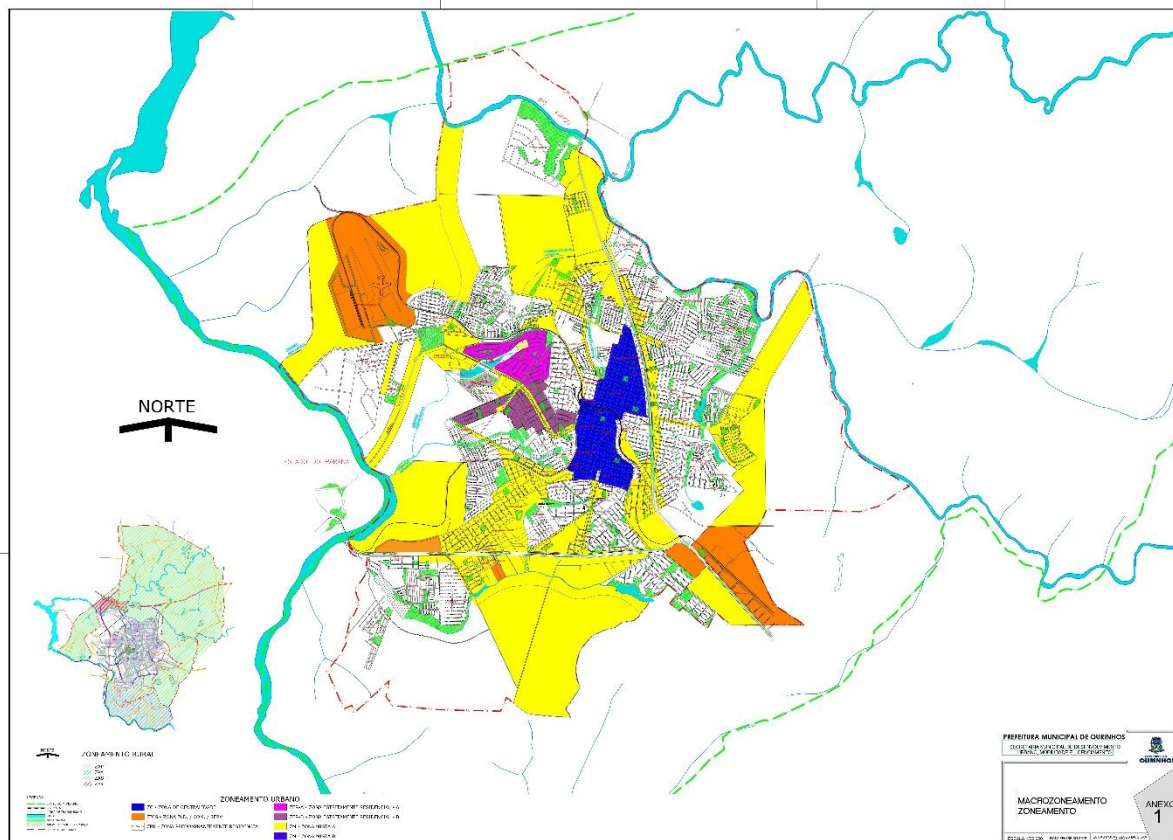


Figura 3: Praças públicas de Ourinhos



Fonte: Prefeitura Municipal de Ourinhos, 2022.

Tabela 1: Ourinhos - Índices de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM)

Ano	Índice de IDHM (em %)
1991	0,570
2000	0,696
2010	0,778

Fonte: (ONU) - Atlas do Desenvolvimento Humano, 2022.

Tabela 2: Ourinhos – Educação, Saúde e Grau de Urbanização

Ano	Taxa de Analfabetismo da População de 15 anos e mais (%)	Leito SUS (Coeficiente por mil habitantes) – 2019	Grau de urbanização (em %)
2000	7,55	2,72	95,17
2010	4,98	2,15	97,42
2020	-	-	97,42

Fonte: Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE), 2022.

Tabela 3: Ourinhos – População, População Urbana e População Rural

Ano	População total (hab.)	População urbana (hab.)	População rural (hab.)
1991	76.923	70.707	6.216
2000	93.868	89.376	4.492
2010	103.035	100.374	2.661

Fonte: (ONU) - Atlas do Desenvolvimento Humano, 2022

Tabela 4: Ourinhos - Renda, pobreza e desigualdade

Ano	Renda per capita (em R\$)	Índice de Gini	(%) de extremamente pobres no município	(%) de pobres no município	(%) de vulneráveis à pobreza no município
2000	670,57	0,53	2,26	10,25	29,80
2010	868,91	0,50	0,68	3,75	16,48

Fonte: (ONU) - Atlas do Desenvolvimento Humano, 2022.

Tabela 5: Ourinhos – Economia, Produto Interno Bruto (PIB)

Ano	PIB (Em mil reais correntes)	Participação no PIB do Estado (Em %)	PIB per Capita (Em reais correntes)
2002	1.036,885,32	0.199,832	0.199,832
2008	1.510,941,11	0.144,933	0.144,933
2014	2.745,903,93	0.147,773	0.147,773
2018	3.069,407,07	0.138,852	0.138,852

Fonte: Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE), 2022.

Tabela 6: Medidas territoriais de regionalizações político-administrativas em (Km²) - 2021

Município de Ourinhos	295,82
Região de Governo de Ourinhos	3.822,74
Região Administrativa de Marília	18.516,99
Estado	248.219,94

Fonte: Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE), 2022.

Quadro 2: Origem dos municípios da região de governo de Ourinhos.

MUNICÍPIOS	ANO DE CRIAÇÃO	DESMEMBRADO DE
Bernardino de Campos	1923	Santa Cruz do Rio Pardo
Canitar	1991	Ourinhos
Chavantes	1922	Santa Cruz do Rio Pardo
Esp. Santo do Turvo	1990	Santa Cruz do Rio Pardo
Ipaussú	1915	Santa Cruz do Rio Pardo
Óleo	1917	Santa Cruz do Rio Pardo
Ourinhos	1918	Salto Grande
Ribeirão do Sul	1964	Salto Grande
Salto Grande	1911	Santa Cruz do Rio Pardo
Santa Cruz do Rio Pardo	1881	-----
São Pedro do Turvo	1891	Santa Cruz do Rio Pardo
Timburi	1948	Piraju

Fonte: BOSCARIOL (2008).