



## GT – 14: Mobilidade, migração e espaço urbano

### FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL E EXPERIÊNCIAS URBANAS EM PRESIDENTE PRUDENTE – SP

Autor: Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva

Filiação institucional: Universidade Estadual Paulista – Presidente Prudente

E-mail: victor.quissi@unesp.br

#### Resumo

A fragmentação socioespacial é um processo para se compreender como na estruturação da cidade as práticas espaciais dos cidadãos definem e são definidas no contexto urbano propenso a acentuar as desigualdades socioespaciais. É a partir dele que observaremos a condição de sujeitos que vivem em conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV) (faixa 1) e em espaços residenciais fechados (ERF) de alto padrão em Presidente Prudente/SP, utilizando a diferenciação e as desigualdades socioespaciais como caminho para se revelar, na escala do cotidiano, a relação das pessoas com a cidade. Levamos em consideração as diferenças entre os contextos socioeconômicos e espaciais de cidadãos, e as mudanças advindas no contexto pandêmico.

**Palavras-chave:** Fragmentação socioespacial, Percursos urbanos, Presidente Prudente – SP.

#### INTRODUÇÃO

Neste texto apresentamos os resultados de uma pesquisa realizada no âmbito da Geografia, destacando os resultados obtidos a partir de duas metodologias: *percurso acompanhado casa-trabalho-casa* e *entrevistas com cidadãos*. O nosso objetivo era identificar as práticas espaciais de moradores das periferias de uma cidade média paulista, elencando os processos socioespaciais que caracterizam a urbanização em Presidente Prudente/SP.

O termo *fragmentação* ganha destaque na literatura especializada a partir dos anos oitenta do século passado, chamando atenção para o desenvolvimento de novas formas de separação e constituição de fronteiras no interior das cidades. Procuraremos identificar as linhas gerais deste processo socioespacial a partir das ideias de Prévôt-Schapira, 2000; Prévôt-Schapira e Pineda, 2008; Sposito e Góes, 2013; Guzmán e Hernández, 2013; Sposito, 2018; e Sposito e Sposito, 2020.

De acordo com Sposito e Sposito (2020), o processo de fragmentação socioespacial pode se relacionar com outros tipos de interações espaciais, como segregação e autosegregação socioespaciais. No entanto, como asseguram os autores, não podemos confundir esses conceitos, tomando-os como sinônimos. Apesar das possíveis associações e da não exclusão dos demais processos, cada um deles apresenta suas características e singularidades. Nestes casos, o confronto dos conceitos com a realidade empírica é fundamental para a identificação da maneira pela qual essas dinâmicas se relacionam.

O esgarçamento da relativa unidade da vida urbana, mantida até então nos marcos do fordismo periférico, característico do contexto latino-americano, entra em crise com as transformações que ocorreram a partir dos anos 1980. Sendo assim, o Estado planejador perde espaço para a lógica privatista e neoliberal, impulsionando o crescimento “espectacular de lo informal, el desempleo y la pobreza urbana” (Prévôt-Schapira, 2001, p. 37). O processo de fragmentação, nesse sentido, resulta do agravamento das desigualdades em uma sociedade em crescente polarização. Radicalizam-se, também, no contexto contemporâneo, diferenças culturais, étnicas e políticas, construindo uma cidade na qual se agrava não só a segregação socioespacial, mas também a fragmentação socioespacial, marcando um contexto urbano no qual “não se reconhece o direito de todos à cidade, sequer enquanto promessa ou perspectiva de futuro” (Sposito; Góes, 2013, p. 289).

Segundo Dal Pozzo (2015) e Carvalho (2019), podemos afirmar que os vetores do processo de periferização do espaço urbano, atrelados às novas práticas espaciais dos residentes das áreas periféricas, estão contribuindo para a reestruturação da cidade. Sobressaem as tendências de seletividade na apropriação dos espaços urbanos. Contribuem para este processo as precárias condições de deslocamento da periferia pobre de Presidente Prudente. Em Carvalho (2019) identificamos a discussão do direito à cidade como aspecto central para pensar o impacto do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV). Portanto, identificamos uma grande desigualdade na apropriação do espaço urbano, tendendo à negação da convivência entre os diferentes. Esta afirmação se justifica pela precária condição de integração dos espaços da cidade por parte dos moradores de espaços segregados e pela junção de autoisolamento e hiper mobilidade dos moradores de áreas de autosegregação socioespacial.

## **RESULTADOS E DISCUSSÃO**

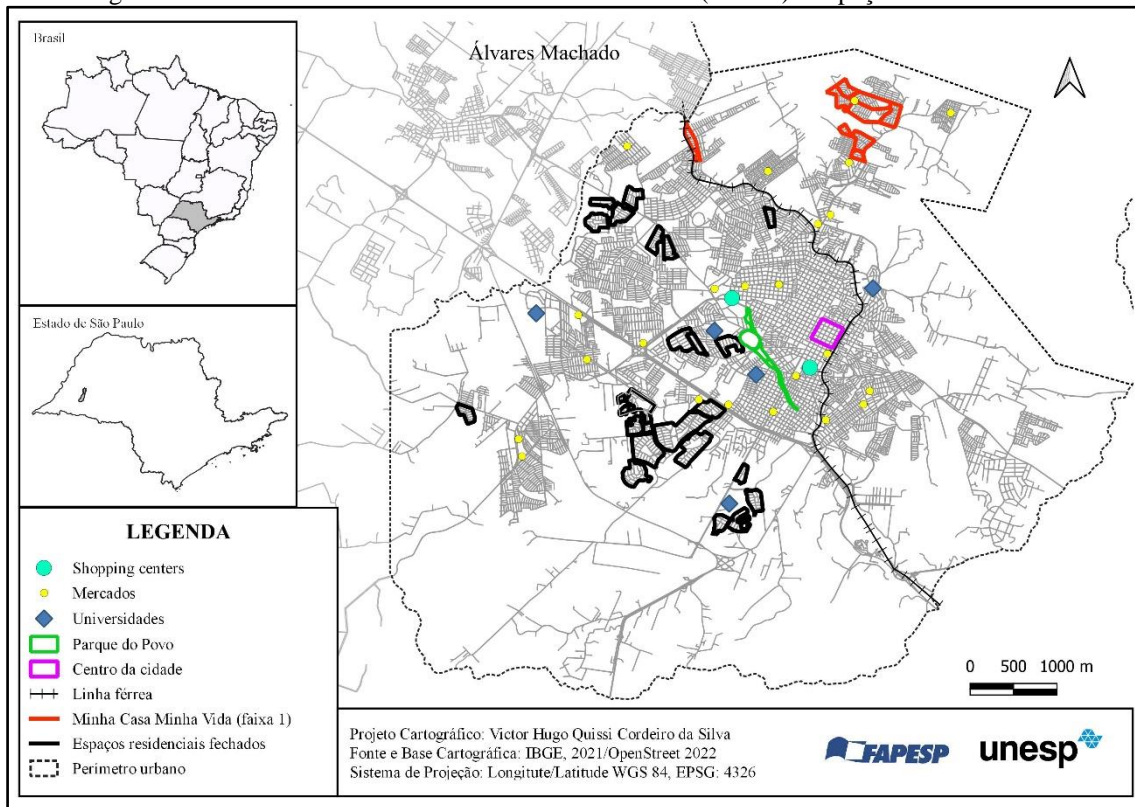
O PMCMV e os ERF abriram na cidade vetores para a expansão urbana e a valorização fundiária, redefinindo o que era central e periférico (e a relação entre ambos) em Presidente

Prudente. Para esta nova configuração Cebrián e Garcia (2015, p. 397) destacam diferentes abordagens a respeito da dispersão urbana, incluindo as expressões comumente utilizadas: suburbanização, periurbanização, rururbanização, desurbanização etc. Essas expressões buscam destacar o crescente interesse na incorporação da periferia ao tecido urbano e “con ellos se han desplazados los tradicionales límites precisos de las ciudades en favor de grandes áreas urbanas, cada vez más extensas, integradas en lo funcional, aunque no en lo territorial, dando lugar a expresiones distintas de ciudad-región”.

As transformações no ambiente construído, com a incorporação de novas áreas e novas tipologias habitacionais, condicionam os deslocamentos cotidianos e as possibilidades de apropriação dos espaços urbanos. O tecido urbano mais estendido e mal integrado e, como consequência, com maiores distâncias a serem percorridas impõe desafios à mobilidade de cidadãos e cidadãs que residem em áreas marcadas pela segregação.

A disseminação do automóvel, incluindo parcelas das populações de baixa renda, configura-se como um dos principais elementos que possibilitaram a incorporação de terras de maneira cada vez mais periférica na cidade (Cebrián; Jovel, 2012). No entanto, o protagonismo do automóvel nos deslocamentos cotidianos, ao invés de homogeneizar a experiência urbana e equalizar a capacidade de viver a cidade, permitiu a formação de novas diferenciações e desigualdades. No centro desta discussão devem estar aqueles que ficaram para trás, porque ao mesmo tempo não conseguiram atingir a renda necessária para aquisição de um veículo próprio e também não lhes foram dadas alternativas adequadas de transporte coletivo urbano.

Figura 1 – Presidente Prudente: Minha Casa Minha Vida (faixa 1) e espaços residenciais fechados



Organização:

Situamos, como núcleo da discussão sobre a periferização do espaço urbano, a questão da terra, debatida a partir da renda e a aplicação da teoria ao contexto urbano. A terra como mercadoria ou a apropriação privada do solo urbano são conceitos-chave que não podem ser negligenciados se se pretende avançar numa compreensão crítica da produção do espaço urbano. A renda da terra, em suas diferentes manifestações, foi a base da contribuição teórica de Sposito (1990) que identifica a renda da terra de segregação, mostrando que o conceito de segregação socioespacial pode ser lido também a partir da renda da terra urbana.

A opção por morar em espaços residenciais fechados de alto padrão e em descontinuidade ao tecido urbano consolidado implica não apenas na escolha de uma nova tipologia habitacional, mais ampla e com acesso a áreas de lazer privadas, mas também engloba novos hábitos de consumo e a escolha definitiva pelo modal automotivo de deslocamento. A radicalização da sociedade do automóvel encontra parte da sua explicação em uma nova geografia dos espaços residenciais e dos hábitos de consumo, com a preferência por espaços privados.

O interesse crescente pelas periferias das cidades extrapola os limites municipais, incorporando municípios vizinhos, o que pode ser visto a partir do grau de integração cada vez

maior entre Presidente Prudente e Álvares Machado. Desta forma, há o aumento das relações intermunicipais a partir das periferias dessas cidades, o que as integra como sistema urbano.

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

Neste sentido, a redefinição da centralidade urbana pode revelar práticas espaciais que tendem à fragmentação socioespacial. Como afirma Prévôt-Schapira (2001, p. 38),

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

Os aspectos fundamentais para a compreensão deste processo estão no agravamento da desigualdade social e dos reagrupamentos por afinidades, fazendo crescer “la materialización cada día más visible de los procesos de separación, de aislamiento – exclusión y archipiélizaci3n – mediante muros, rejas, barreras, ‘aduanas privadas’” (Prévôt-Schapira, 2001, p. 39). Esta ruptura ocorre pela formaç3o de territ3rios exclusivos e tende à autonomizaç3o, cada vez mais marcada pelas identidades dos cidadãos que os constroem a partir de suas práticas espaciais cotidianas. “Se ha fragmentado la ciudad en lo espacial, funcional y social debido a todo lo anteriormente expuesto. Ha cambiado la densidad, centralidad, proximidad, concentraci3n y continuidad que conforman el área urbanizada” (Cebrián, 2015, p. 65).

As práticas espaciais dos diferentes cidadãos estão condicionadas pela capacidade de deslocamentos, isto é, mediadas por fatores como local de moradia, renda familiar e modal de transporte utilizado. Carvalho (2019) destaca que, diante dos desafios impostos pela distância, podemos observar a adoç3o do veículo automotivo individual como forma de contornar os problemas da mobilidade urbana, principalmente por parte dos moradores dos conjuntos habitacionais populares.

Em relaç3o aos conjuntos habitacionais do PMCMV de Presidente Prudente, destacamos as seguintes características dos transportes coletivos elencadas pelos

colaboradores<sup>1</sup>: I – O tempo de espera no ponto de ônibus é elevado e dificulta os deslocamentos; II – O itinerário das linhas sempre fazem o caminho bairro-centro ou o contrário, impondo a necessidade de utilizar mais de um ônibus para fazer um trajeto bairro-centro-bairro, gerando custos adicionais e necessidade de mais tempo para completar o percurso; III – Relacionado ao item I, destaca-se o tamanho reduzido da frota de ônibus que ocasiona desconforto para os passageiros, principalmente nos horários de pico (entrada e saída do trabalho); IV – No período noturno o número de linhas de ônibus diminui ou deixa de funcionar, dificultando ou impedindo a realização de atividades de lazer e consumo, sobretudo nos finais de semana. Este cenário evidencia os estímulos ao processo de fragmentação socioespacial em curso em Presidente Prudente, “uma vez que, não apenas os espaços, mas os tempos, com os horários em que cada um pode utilizar os espaços da cidade são rigidamente demarcados” (Carvalho, 2019, p. 139).

Por isso há grande diferença entre o habitar e o *hábitat*, sendo o primeiro relativo à garantia de participação e identidade política, e o segundo à habitação, sem vínculos com a atividade política. O direito à cidade está relacionado às lutas anticapitalistas; portanto, se o urbanismo moderno legou às cidades maior intensificação da segregação socioespacial, a luta pelo direito à cidade traz consigo uma alternativa capaz de colocar no centro da discussão o direito dos “habitantes urbanos de construir, decidir e criar a cidade” (Carvalho, 2019, p. 147). Esta afirmação se justifica pela precária condição de produção da própria espaço-temporalidade por parte dos moradores de áreas marcadas pela segregação socioespacial.

Nas cidades médias [...] as novas periferias caracterizam-se por se localizar em áreas distantes da malha urbana compacta e com transporte público ineficaz, assim, as relações perto/longe precisam ser relativizadas, dependendo de várias condicionantes tais como: ocupação, idade, renda, número de membros da família e se possui veículo automotivo ou não (Carvalho, 2019, p. 139-140).

Ao mesmo tempo em que crescem os dispositivos de controle e contenção territorial (Haesbaert, 2015) que visam impedir o acesso e a livre circulação, vem à tona uma série de estratégias para contornar as barreiras materiais e imateriais do tempo atual. Por esses motivos, o tema da mobilidade ganha cada vez mais relevância, não apenas na escala da cidade, chegando aos deslocamentos transfronteiriços e às fronteiras entre países. A mobilidade está inserida,

---

<sup>1</sup> Chamamos de colaboradores aquelas pessoas que concederam entrevistas ou que permitiram o acompanhamento em seus trajetos casa-trabalho-casa.

portanto, numa dada divisão social e territorial do trabalho ou numa determinada configuração espacial que condiciona a vida de relações em diferentes escalas.

A mobilidade enquanto sistema está para além do deslocamento puro e simples, como sair do ponto A e ir ao ponto B. Mesmo que o deslocamento seja a expressão da mobilidade, devemos perguntar: Por que há deslocamentos? Quais as condições ou as oportunidades que são dadas aos diferentes indivíduos ou classes sociais no que se refere aos deslocamentos? Através dessas perguntas, podemos perceber que quando falamos de mobilidade estamos nos referindo a uma problemática que é sistêmica: “o conceito de mobilidade tenta integrar a ação de deslocar, quer seja uma ação física, virtual ou simbólica, às condições e às posições dos indivíduos e da sociedade” (Balbim, 2016, p. 27).

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

Sposito (2010), ao discutir a expansão territorial das cidades e a formação de uma estrutura urbana multi(poli)nucleada, afirma que o aumento do uso do veículo particular possibilita a periferação do uso residencial e a dispersão das atividades econômicas. Além dos deslocamentos casa-trabalho, outras motivações ganham importância atualmente, como as atividades de lazer e consumo.

[...] ressaltamos que a circulação e sua realização material e imaterial podem ser, ao mesmo tempo, um elemento de articulação das discontinuidades no interior da cidade e um elemento de acentuação da fragmentação ou mesmo de desintegração do espaço urbano (Sposito, 2010, p. 221).

Apresentamos os relatos de moradores do PMCMV e de espaços residenciais fechados (ERF), principalmente as falas relacionadas aos deslocamentos cotidianos. Percebemos a situação de isolamento na qual os moradores do PMCMV estão submetidos e também algumas estratégias para a superar, como o uso de carro, motocicleta e aplicativos de mobilidade. A falta de acesso a serviços básicos está presente na fala dos entrevistados e revela que, a despeito da aquisição da casa própria, lhes é negado o direito à cidade.

Ressaltamos que, no caso dos conjuntos do PMCMV (faixa 1), a mudança para o bairro implicou em agravamento das dificuldades cotidianas, dada a escassa presença de comércio e serviços e as dificuldades para o deslocamento. Somam-se a esses elementos a precária condição das linhas de ônibus e a combinação de aumento dos custos e do tempo de deslocamento. Podemos constatar estas afirmações por meio dos excertos retirados dos percursos, como os de Gabriela e Estela<sup>2</sup>.

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

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

Mesmo com as novas dificuldades adquiridas após a mudança de residência, segundo a colaboradora, elas são compensadas pela aquisição da casa própria e pela redução dos gastos mensais em aluguel. As parcelas pagas por Gabriela custam R\$ 63,00 e terminarão em 2026. Se comparamos com o valor pago para morar no Jardim Paulista (antigo local de moradia da entrevistada) em 2016 (R\$ 650,00)<sup>3</sup>, podemos entender quanto o custo do aluguel afetava o orçamento familiar.

O percurso realizado com a colaboradora Estela, moradora do bairro João Domingos Netto (PMCMV) em Presidente Prudente, revelou aspectos importantes da mobilidade urbana. A produção da espaço-temporalidade dos cidadãos passa por condicionantes socioespaciais, como a localização da moradia, a renda familiar e o meio de transporte utilizado. No entanto, nas falas da colaboradora Estela fica evidente os desafios enfrentados por mulheres que são mães e trabalhadoras. A dificuldade para encontrar vagas em creches e escolas são fatores que impactam os deslocamentos dessas mulheres, limitando o acesso ao mercado de trabalho, ao lazer e ao consumo. Na ausência e/ou na precariedade dos serviços públicos formam-se redes

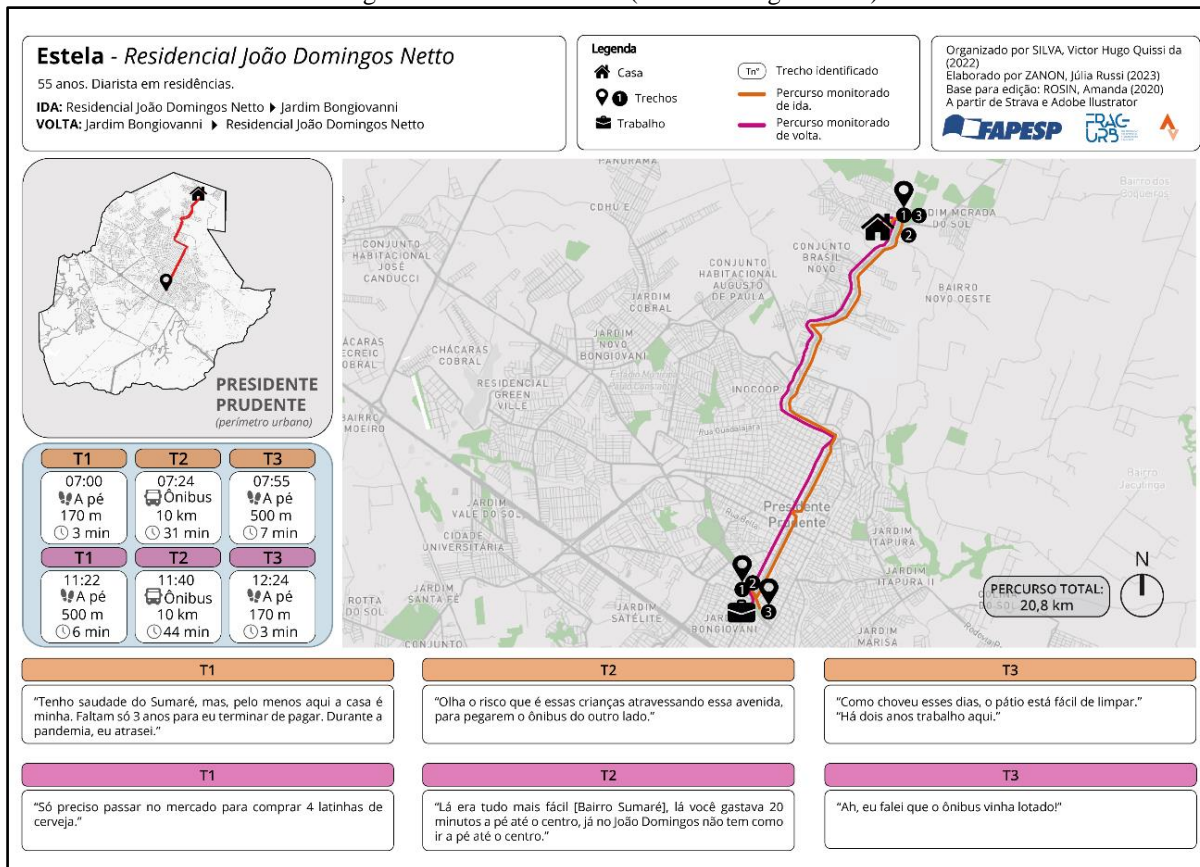
---

<sup>2</sup> Nomes fictícios atribuídos aos colaboradores e colaboradoras.

<sup>3</sup> O valor corrigido pela inflação para dezembro de 2023 é de R\$ 1.184,11, muito próximo do salário-mínimo para o mesmo ano, R\$ 1.302,00. Esse cálculo foi realizado no *site* oficial do Banco Central do Brasil.

de solidariedade feminina na periferia da cidade, por meio das quais as mulheres estabelecem ajuda mútua para lidar com esses desafios.

Figura 2 – Percurso Estela (João Domingos Netto)



Fonte:

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

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

A condição imposta aos residentes do PMCMV (faixa 1) em Presidente Prudente impele-os à solução individual e via mercado para resolver o problema da mobilidade, ou melhor, para contornar os desafios impostos pelas precárias condições de deslocamento. Na incapacidade de a gestão pública viabilizar um transporte coletivo eficiente e nos deletérios efeitos da política habitacional baseada nos interesses privados de construtoras, observamos, na fala dos colaboradores, que o veículo automotivo individual aparece como a saída para a produção das suas espaço-temporalidades.

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

O acesso à casa-própria foi bem enfatizado por Gabriela como o principal fator para a continuidade da família no bairro João Domingos Netto, mesmo com as dificuldades enfrentadas em função do isolamento. Como destacou Lindón (2005, p. 9), sobre as periferias urbanas cabe mencionar os sentidos atribuídos à casa própria como parte de um conteúdo emotivo e simbólico que não pode ser ignorado na produção do espaço urbano. Enquanto seres sociais estamos imersos em uma teia de símbolos e emoções, permeadas de ideologia.

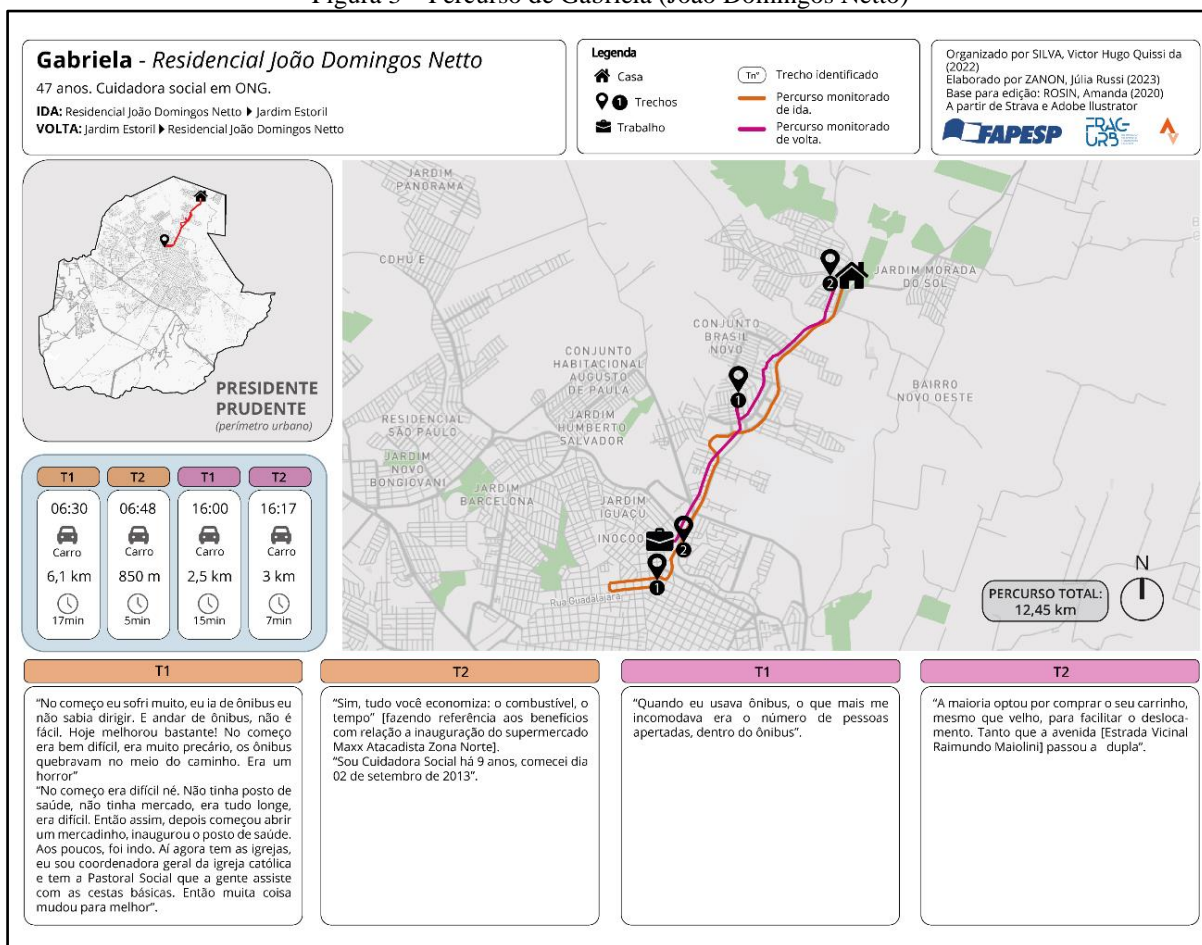
El fuerte *contenido emotivo* deriva de que la casa propia es un mecanismo por el cual los habitantes de esta periferia excluida acceden a la condición de “poseedores”. En este contexto, la posesión es algo emotivo porque es una constatación de que no están fuera de la sociedad y de la ciudad sino “integrados” a ella de una forma: la propiedad, aunque sea en los bordes de la ciudad. La expresión “tener algo propio”, frecuente entre los habitantes de esta periferia, tiene un fuerte contenido emotivo y muestra que se reconoce el código que dicta la sociedad y se lo ha alcanzado en cierta forma. Por ello, es que la propiedad otorga existencia y visibilidad social al habitante de la periferia. El habitante de la periferia se torna más visible no solo en términos de reconocimiento social, sino incluso en términos de reconocimiento político.

Ademais, a condição espacial enfrentada pela família é interpretada pela comparação com outros bairros de Presidente Prudente que estão mais distantes em relação ao centro da cidade do que o PMCMV. Concordamos com Corrêa (2010) que afirma a dimensão simbólica como importante para a compreensão dos processos socioespaciais. Tomamos a formulação de Santos (1997) para a interpretação do espaço geográfico, ou seja, a proposição das categorias forma, função, estrutura e processo, sinteticamente expressa na ideia de processo-forma, é complementada com a dimensão simbólica. [...] para que o espaço, este reflexo meio e condição social, se torne plenamente inteligível, “é **necessário introduzir os significados construídos e**

reconstruídos a seu respeito pelos diversos grupos sociais” (Corrêa, 2010, p. 14, *grifos nossos*).

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

Figura 3 – Percurso de Gabriela (João Domingos Netto)



Fonte:

A adoção do veículo automotivo individual, além de contribuir para superar as distâncias, está relacionada à gestão dos itinerários dos demais membros da família, como no

exemplo do Samuel, morador do bairro Parque dos Pinheiros, município de Álvares Machado. Ele mora com a família, composta por ele, esposa e filho, cada qual com horários e trajetos diferentes. Por ser trabalhador autônomo, os percursos casa-trabalho-casa sempre estão mudando.

Dada esta condição, ele relatou ser indispensável o uso de veículo automotivo particular pois, sem ele, seria praticamente impossível conseguir o nível de flexibilidade necessário para atingir os diferentes pontos da cidade de Presidente Prudente. Apesar de residir no município de Álvares Machado, todas as atividades da família são realizadas em Presidente Prudente, evidenciando novas escalas do processo de urbanização em cidades médias. Esta afirmação se justifica, por exemplo, nos deslocamentos para o local de trabalho. As três obras que estão sendo feitas por Samuel estão em Presidente Prudente. Neste contexto, o carro é o meio de transporte que possibilita essa dinâmica.

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

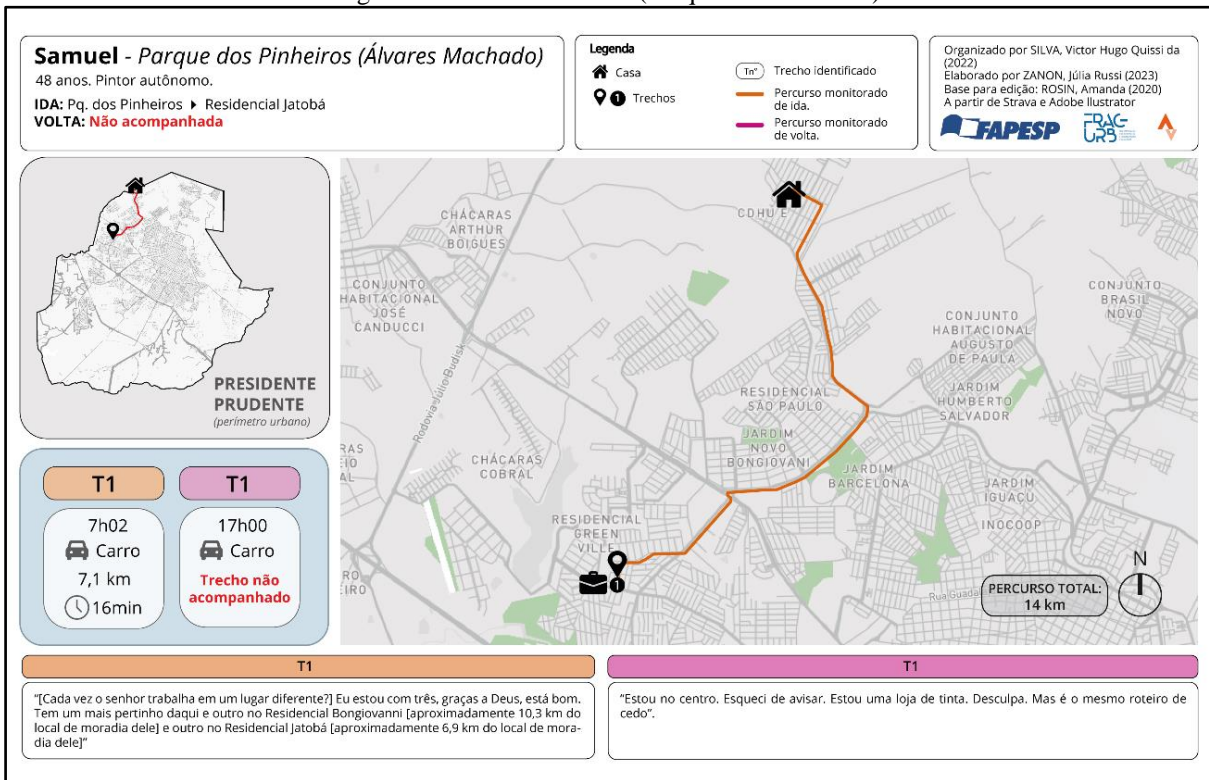
Eu estou com três, graças a Deus, está bom. Tem um mais pertinho daqui e outro no Residencial Bongiovani [aproximadamente 10,3 km do local de moradia dele] e outro no Residencial Jatobá [aproximadamente 6,9 km do local de moradia dele].

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

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

O percurso feito com Samuel (Figura 4) não contou com o caminho de volta para casa. Porém, ele deu indicações de como realiza seus deslocamentos cotidianamente e, por isso, julgamos que os resultados obtidos foram suficientes para incluí-lo na análise.

Figura 4 – Percurso Samuel (Parque dos Pinheiros)



Fonte:

Destacamos a complexidade dos deslocamentos diários, pois Samuel não possui uma rotina fixa, nem mesmo em relação aos horários. No entanto, sua esposa, apesar de ter local fixo de trabalho, enfrenta um desafio ainda maior. No seu trajeto até o trabalho, ela precisa pegar dois ônibus, um até o centro de Presidente Prudente e outro até o bairro mais próximo do trabalho. O Parque dos Pinheiros, pela especificidade de estar localizado em Álvares Machado, impõe aos moradores limitações em relação à mobilidade por meio do transporte coletivo. Os ônibus disponíveis são intermunicipais e se direcionam apenas ao centro de Presidente Prudente, obrigando os usuários a recorrer a outro ônibus para se chegar até o seu destino final.

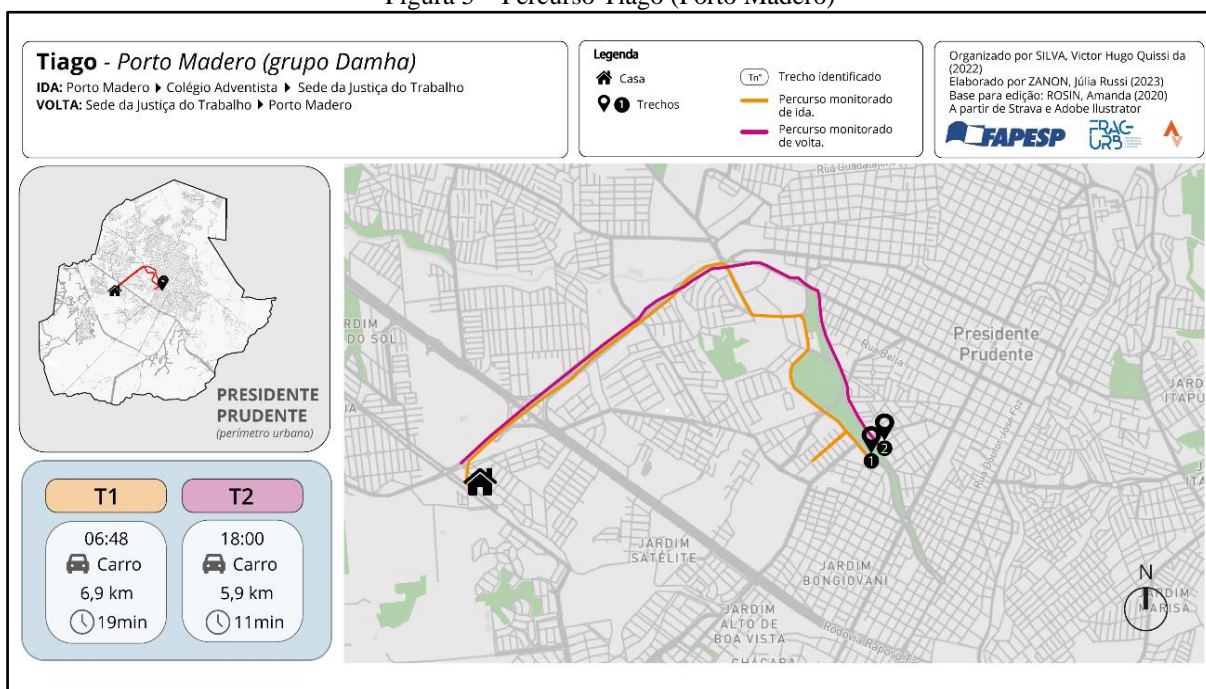
A dinâmica do percurso acompanhado foi diferente para o grupo de moradores dos espaços residenciais fechados, quando comparada com os espaços segregados. Em primeiro lugar tivemos de lidar com a segurança desses espaços, porque a simples presença do pesquisador em frente à portaria do condomínio despertava a atenção dos vigilantes, dificultando a realização da pesquisa. A segunda diferença marcante está no ponto de início do percurso pois, por causa dos muros e sistema segurança, não começamos o trajeto a partir da casa do colaborador, mas a partir da portaria do condomínio. Em situações como a do participante João, o caminho da casa à portaria representa mais de 1 km de distância.

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

Apesar das dificuldades encontradas, acreditamos que este procedimento metodológico contribuiu para alcançar os objetivos da pesquisa, principalmente relacionados à análise do cotidiano e dos deslocamentos para o trabalho. O uso do carro pelos participantes deste grupo, aliado à desconfiança, não permitiu fazer o número de perguntas necessário, mas defendemos a ideia de que algumas ausências e silêncios também podem ser reveladores, apesar de não se de estabelecer um diálogo e conseguir mais informações.

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

Figura 5 – Percurso Tiago (Porto Madero)



Fonte:

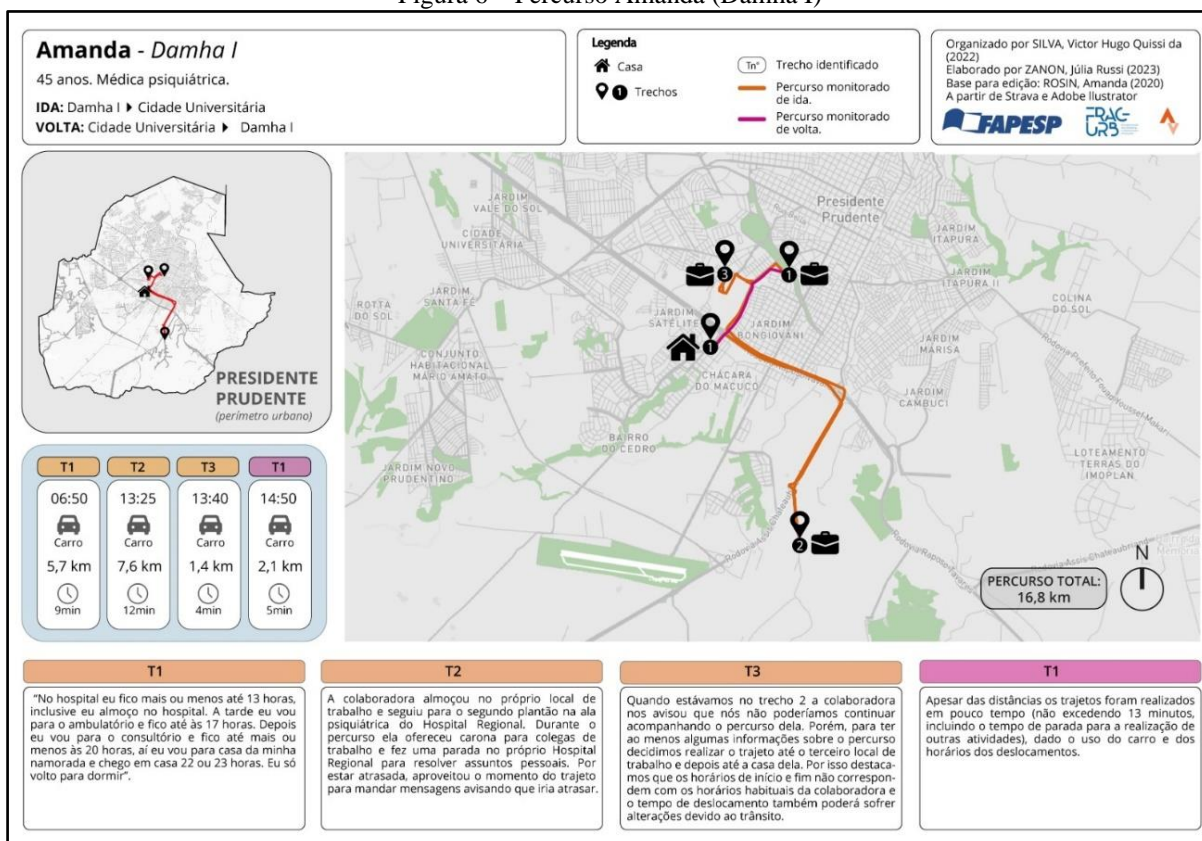
Realizamos outros dois percursos com moradores de espaços autossegregados, moradores do Damha I, sendo um deles com uma mulher e outro com um homem. Amanda trabalha como médica psiquiatra nas redes pública e privada de saúde, contabilizando três locais de trabalho diferentes: Hospital Psiquiátrico Bezerra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

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

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

Quando estávamos no trecho 2 a colaboradora avisou que não poderíamos continuar acompanhando o percurso dela. Porém, para ter ao menos algumas informações sobre o percurso decidimos realizar o trajeto até o terceiro local de trabalho e depois até a casa dela. Por isso destacamos que os horários de início e fim não correspondem com os horários habituais da colaboradora e o tempo de deslocamento também teve alterações devido ao trânsito. O resultado deste percurso está representado no Mapa 6.

Figura 6 – Percurso Amanda (Damha I)



Fonte:

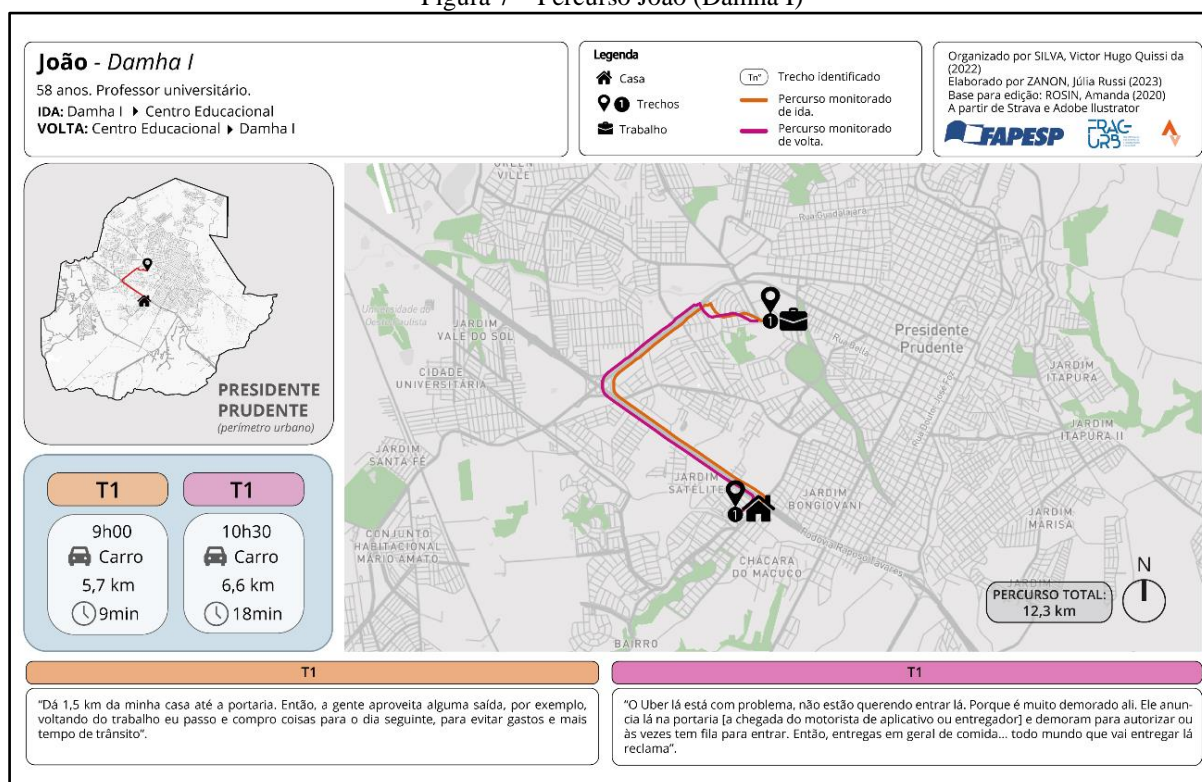
O colaborador João mora no Damha I há mais de 22 anos. A atividade docente na universidade permite que uma parte do trabalho seja realizado em casa, porém, a maior parte continua sendo feita presencialmente. No caminho de ida ele preferiu ouvir música enquanto dirigia. Uma das principais reclamações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

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

gastos e mais tempo de trânsito (João, 58 anos, Professor de Universidade, Damha I, Presidente Prudente).

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

Figura 7 – Percurso João (Damha I)



Fonte:

A extensão do condomínio e a presença de muros impõe dificuldades de deslocamento para as trabalhadoras domésticas. Outro aspecto destacado foi a difícil convivência com os vizinhos, agravada por conta do momento político do país. Por adotar pensamento político de esquerda, ele relatou as inúmeras discussões com os vizinhos, que culminaram em ameaças à sua família recebidas por e-mail.

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

No caminho de volta fizemos uma parada em uma loja de materiais de construção, demonstrando o que falamos no percurso de ida, ou seja, um certo planejamento do colaborador para aproveitar os momentos de saída do condomínio para realizar mais de uma tarefa, poupando a necessidade de realizar deslocamentos posteriores. Destacamos a complexidade dos deslocamentos diários, pois ele não possui uma rotina fixa, nem mesmo em relação aos horários.

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

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O estudo das práticas espaciais em Presidente Prudente pode revelar novos processos socioespaciais que indicam um contexto de maior afastamento, segmentação e exclusividade na apropriação do espaço urbano. Encontramos situações geográficas distintas que revelaram distância, separação e desigualdade no que se refere à construção da espaço-temporalidade das pessoas. Os resultados alcançados revelam a discrepância entre a autonomia dos moradores de espaços residenciais fechados e as limitações impostas aos residentes do bairro construído com recursos do Programa Minha Casa Minha Vida (faixa 1).

O processo de dispersão urbana pôde ser lido por meio de diferentes fatores que se ligam diretamente à expansão urbana – novos hábitos de consumo, generalização do uso do automóvel, novas infraestruturas viárias, preferência por novas tipologias habitacionais, generalização do uso de novas tecnologias – revelando os conteúdos do processo de urbanização em uma cidade média. No núcleo dessa discussão está a questão da renda da terra urbana.

O debate sobre a expansão urbana levou a discutir a ressignificação da ideia de periferia urbana, em geral associada à pobreza ou marginalidade. No entanto, desde os anos 1990 podemos observar o crescimento acentuado dos espaços residenciais fechados em direção a áreas periféricas da cidade, condicionando uma estrutura mais complexa que demanda novos esforços de compreensão teórica. Por isso, trabalhamos com a ideia de que há diferentes periferias que não estão sobrepostas, mas que se contradizem.

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

## REFERÊNCIAS

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

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

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

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

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

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

CORRÊA, R. L. Formas simbólicas e espaço: algumas considerações. **GEOgraphia**, v. 9, n. 17, 8 fev. 2010.

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

GUZMÁN, A. R.; HERNÁNDEZ, K. M. La fragmentación urbana y la segregación social - una aproximación conceptual. **Legado**, Cidade do México, jul./dez, p. 41-55, 2013.

HAESBAERT, R. Sobre as i-mobilidades do nosso tempo (e das nossas cidades). **Mercator**, Fortaleza, v. 14, n. 4, Número Especial, p. 83-92, dez. 2015.

LINDÓN, A. El mito de la casa propia y las formas de habitar. **Scripta Nova**, v. IX, n. 194 (20), 2005.

PRÉVÔT-SCHAPIRA, M.-F. Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades. **Perfiles latinoamericanos**, n. 19, p. 33-56, 2001.

\_\_\_\_\_. Segregación, fragmentación, secesión. Hacia una nueva geografía social en la aglomeración de Buenos Aires. **Economía, Sociedad y Territorio**, v. II, n. 7, p. 405-431, 2000.

PRÉVÔT-SCHAPIRA, M.-F.; PINEDA, R. C. Buenos Aires: la fragmentación en los intersticios de una sociedad polarizada. **Eure**, vol. XXXIV, n. 103, p. 73-92, 2008.

SANTOS, M. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1997.

SPOSITO, E. S. **Produção e apropriação da renda fundiária urbana em Presidente Prudente**. 1990. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1990.

SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B. Fragmentação socioespacial. **Mercator**, Fortaleza, v. 19, jun. 2020.

SPOSITO, M. E. B.; GÓES, E. M. **Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial**. São Paulo: Editora UNESP, 2013.

SPOSITO, M. E. B. (Org.) **Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos**. Projeto de pesquisa. Presidente Prudente, 2018.

\_\_\_\_\_. Multi(poli)centralidade urbana. In: SPOSITO, E. S.; NETO, J. S. L. (Org.). **Uma geografia em movimento**. São Paulo: Expressão Popular, 2010.

VASCONCELLOS, E. A. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. In: BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE. (Org.). **Cidade e movimento – Mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília: IPEA, v. 1, p. 57-79, 2016.