ESPAÇO EM REVISTA
ISSN: 1519-7816

(I)MOBILIDADE E (IN)ACESSIBILIDADE URBANAS: Um estudo a partir das práticas espaciais de consumo dos citadinos residentes no Conjunto Habitacional "João Domingos Netto" em Presidente Prudente - SP [1]

Alexandre Antônio Abate

Mestre em Geografia pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, UNESP, Campus Presidente Prudente

E-mail: alexandre_abate@hotmail.com

Resumo
A pesquisa teve como intuito estudar as condições socioespaciais que promovem e propiciam (ou não) mobilidade e acessibilidade dos moradores do Conjunto Habitacional "João Domingos Netto", em Presidente Prudente - SP, às principais áreas de consumo da cidade. Para a execução da investigação de iniciação científica, realizamos: 1) Revisão teórico-metodológica; 2) Trabalhos de campo; 3) Entrevistas semiestruturadas com três segmentos: citadinos; representante do poder público municipal e representante das empresas de transporte público; 4) Delimitação das áreas comerciais e de serviços da área de estudo. Dentre os resultados obtidos, destacamos que, no Conjunto Habitacional "João Domingos Netto", as atividades de comércio e de serviços, em grande parte dos casos, estão sendo realizadas nos lotes residenciais. Além disso, os estabelecimentos delimitados são insuficientes para atender as necessidades de consumo da população. O poder público municipal e as empresas de transporte público coletivo avaliam que os citadinos ali residentes possuem mobilidade e acessibilidade não apenas para terem acesso às mais importantes áreas comerciais de Presidente Prudente, mas também para todas as áreas da cidade. Considerando a visão dos citadinos, e os resultados obtidos em decorrência dos demais procedimentos realizados, concluímos que os moradores do Conjunto Habitacional "João Domingos Netto" possuem baixa mobilidade e acessibilidade, o que os impede de vivenciarem plenamente a vida urbana e, portanto, de terem acesso ao exercício do "direito à cidade", adotando-se a expressão consagrada por Henri Lefebvre.
Palavras-chave: Mobilidade urbana; Acessibilidade urbana; Cidades Médias; Consumo; Presidente Prudente.

URBAN (IM)MOBILITY AND (IN)ACCESSIBILITY: A study as of consumption spatial practices of the citizens resident in "João Domingos Netto" housing estate in Presidente Prudente - SP

Abstract
The research had the intention to study the sociospatial conditions that promote and provide (or not) mobility and accessibility of the residents of the "João Domingos Netto" housing estate, in Presidente Prudente - SP, to the major consumption areas of the city. For the execution of the investigation of scientific initiation, we realized: 1) Theoretical-methodological review; 2) Field research; 3) Semi-structured interviews with three segments: citizens; representative of the municipal public power and representative of the public transport companies; 4) Delimitation of the consumption and services areas of the study area. Among the results obtained, we highlight that, in "João Domingos Netto" housing estate, the trade and services activities, in large part of the cases, are being carried out in the residential lots. In addition, the delimited establishments are insufficient to meet the population consumption needs. The municipal public power and the public transport companies assess that the citizens who live there have mobility and accessibility not only to have access to the major consumption areas of Presidente Prudente, but also to all areas of the city. Considering the citizens vision, and the results obtained as a result of other procedures realized, we concluded that the "João Domingos Netto" housing estate

residents have low mobility and accessibility, which deprive them of fully experience the urban life and, therefore, of having access to the practice of the "right to the city", adopting the accepted expression by Henri Lefebvre.

Keywords: Urban mobility; Urban accessibility; Middle Cities; Consumption; Presidente Prudente

Introdução

A mobilidade e a acessibilidade urbanas tornaram-se grandes problemas nos países da América Latina, especialmente nas grandes metrópoles. No Brasil, São Paulo talvez seja o caso mais emblemático para ilustrar a magnitude do desafio a ser enfrentado. Não obstante, os problemas relacionados aos deslocamentos intraurbanos dos citadinos não se restringem a tais espaços urbanos. Grande parte das cidades médias brasileiras também apresenta problemas de mobilidade e de acessibilidade urbanas principalmente para os segmentos mais pobres da população, os quais habitam, prevalentemente, em áreas de exclusão social e, algumas vezes, em espaços urbanos submetidos ao processo de segregação socioespacial e, mais recentemente, à fragmentação socioespacial.

O intuito da pesquisa de iniciação científica foi[2] compreender como a mobilidade e a acessibilidade urbanas constituem-se e se manifestam em uma cidade média. A pesquisa teve como objetivo estudar as condições socioespaciais que promovem e propiciam (ou não) mobilidade e acessibilidade dos moradores do Conjunto Habitacional "João Domingos Netto", em Presidente Prudente - SP[3], às principais áreas de consumo da cidade. A hipótese que a orientou é de que a baixa mobilidade urbana é um fator a acentuar inadequadas condições socioeconômicas dos que estão residindo em áreas distantes, visto que a acessibilidade deles é menor e os leva a ter menos opções quanto à escolha das áreas onde realizam o consumo de bens e de serviços.

O objetivo geral da pesquisa foi compreender como ocorre (e se ocorre) a mobilidade urbana de citadinos residentes em uma área de exclusão social e possível segregação socioespacial visando ao consumo de bens e de serviços. Através desta análise, avaliar se esta parcela dos citadinos tem garantida a acessibilidade necessária para ter "direito à cidade", adotando-se a expressão consagrada por Henri Lefebvre.

Concernente aos objetivos específicos, temos: 1) Identificar em quais áreas da cidade as pessoas realizam o consumo de bens e serviços e quais os meios de transporte utilizados nos deslocamentos; 2) Analisar se a estruturação do transporte público coletivo de Presidente Prudente é suficiente para atender a demanda do Conjunto Habitacional "João Domingos

Netto"; 3) Analisar, em caso de constatação de baixa mobilidade ou até de não-mobilidade, se estes fatores contribuem, e em qual intensidade, para a ampliação da exclusão social e intensificação da segregação socioespacial da área pesquisada; 4) Contribuir na execução de um eixo do seguinte objetivo específico do projeto temático[4] do Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais (GAsPERR), intitulado "Lógicas econômicas e práticas espaciais contemporâneas: cidades média e consumo", o qual foi coordenado por Maria Encarnação Beltrão Sposito e financiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP): "Compreender as práticas espaciais de sujeitos autossegregados e *daqueles a quem a segregação é imposta*, por meio de suas interações espaciais com a cidade, mediadas pelo consumo que se realiza nela e por meio dela" (SPOSITO, 2011, p. 22, *destaque nosso*).

Concernente aos procedimentos metodológicos que conduziram a investigação, realizamos: 1) Revisão teórico-metodológica; 2) Trabalhos de Campo; 3) Entrevistas semiestruturadas com três segmentos: citadinos; representante do poder público municipal e representante das empresas de transporte público; 4) Delimitação das áreas comerciais e de serviços da área de estudo. Ressaltamos, ainda, no que tange às entrevistas com os citadinos, que dez moradores da área de estudo participaram da investigação, sendo eles diferenciados entre si por gênero, idade e área de residência dentro do recorte espacial adotado na pesquisa.

Além dessa introdução, este artigo está estruturado em oito tópicos. No primeiro, apresentamos uma breve discussão sobre a mobilidade e a acessibilidade urbanas, assim como uma sucinta abordagem sobre a noção de cidade média, destacando a importância das investigações sobre ela. No segundo, apresentamos a cidade de Presidente Prudente, localizada no Estado de São Paulo, e o Conjunto Habitacional "João Domingos Netto", sendo ele a área priorizada na pesquisa. No terceiro, realizamos alguns apontamentos e vinculações entre a mobilidade, a acessibilidade e a qualidade de vida. A partir do quarto tópico, iniciamos a apresentação de uma síntese dos resultados obtidos na pesquisa. Deste modo, no quarto tópico, há a delimitação das áreas comerciais e de serviços do Conjunto Habitacional "João Domingos Netto", assim como algumas visões dos citadinos obtidas durante a realização das entrevistas. No quinto, discutimos quais os modais de deslocamento utilizados pelos entrevistados, assim como o posicionamento deles atinente ao oferecimento do transporte público e concernente à mobilidade e à acessibilidade, sobretudo as dificuldades destacadas durante as entrevistas para que eles possam se deslocar pela cidade e, portanto, usufruírem da plenitude da vida urbana. No sexto tópico do artigo, consta uma síntese dos resultados obtidos nas entrevistas com os

representantes do poder público de Presidente Prudente e das empresas de transporte público. No sétimo, uma discussão teórica sobre o direito à cidade é apresentada, havendo o destaque para o fato de que os resultados da pesquisa apontaram para a sua seletividade. Ao término do artigo, retomamos os principais resultados apresentados e analisados e enfatizamos as conclusões obtidas a partir da investigação realizada.

Mobilidade, Acessibilidade e Cidades Médias

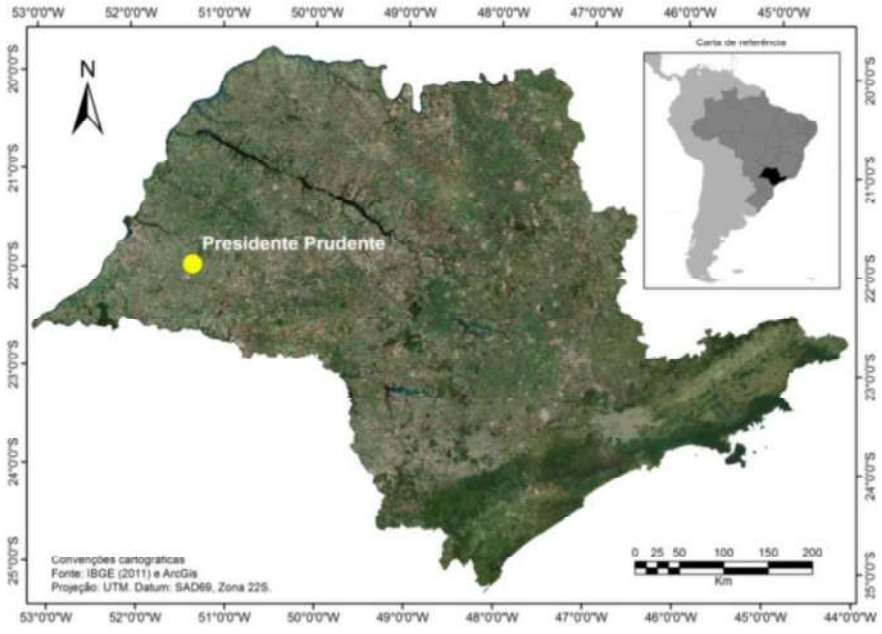
A maioria das análises relativas à mobilidade e à acessibilidade urbanas como temáticas de pesquisa adota as grandes metrópoles brasileiras como recorte espacial, partindo da complexidade e da intensidade dos problemas de deslocamentos intraurbanos enfrentados pelos moradores destes espaços. A tendência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

Concernente às pesquisas sobre cidades médias[5], busca-se ampliar o rol teórico e metodológico que permita investigar os processos e as dinâmicas complexas que se manifestam cada vez mais nestas cidades, as quais foram reposicionadas na rede urbana brasileira, sendo elas importantes nós na mesma (CORRÊA, 2007) e que ganham maior relevância, constantemente, na hierarquia urbana. Deste modo, consideramos que o crescente interesse pelo estudo de realidades não metropolitanas é fundamental. "Assim, sentimos necessidade de compreender as cidades médias [...] não como um conhecimento à parte do processo de urbanização, ou da totalidade, mas como particularidades e singularidades" (MAIA, 2010, p. 18), que permitirão levantar novas questões para o entendimento da urbanização contemporânea e, portanto, do Brasil urbano.

Presidente Prudente - SP e o Conjunto Habitacional "João Domingos Netto"

Para o desenvolvimento da investigação, escolhemos a cidade média de Presidente Prudente (Mapa 1), localizada no Sudoeste do Estado de São Paulo, "[...] numa área popularmente denominada Alta Sorocabana, nas proximidades do Rio Paraná, em cujas barrancas a antiga Estrada de Ferro Sorocabana terminava suas linhas" (ABREU, 2001, p. 11). O município ocupa uma área de 560,637 km² e possuía, em 2010, uma população de 207.610 pessoas e densidade demográfica de 368,89 habitantes/km², com população estimada de 230.371 pessoas para o ano de 2020 (IBGE cidades, s.d). Em 2010, Presidente Prudente apresentava Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de 0,806, sendo este índice considerado muito alto, de acordo com as Faixas de Desenvolvimento Humano Municipal (PNUD; IPEA; FJP, 2013).

Mapa 1: Localização do município de Presidente Prudente no Estado de São Paulo.



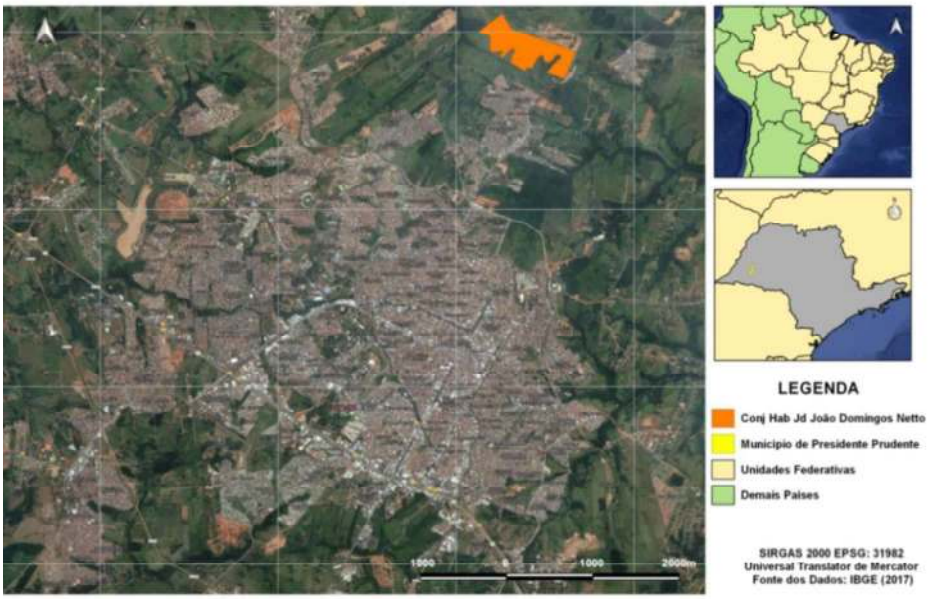
Fonte dos dados: IBGE; **Organização e Elaboração:** Lindberg Nascimento Júnior.

A produção habitacional, em Presidente Prudente, é uma característica marcante. De acordo com Santos (2016), destacam-se as gestões de Paulo Constantino (fevereiro de 1977 a maio de 1982; janeiro de 1989 a dezembro de 1992) e a de Milton Carlos de Mello (janeiro de 2013 a dezembro de 2015), popularmente conhecido como Tupã, como as mais expressivas no que tange à implementação de conjuntos habitacionais. Além disso, durante o recorte temporal citado anteriormente, 11.302 residências foram implementadas neste município, destacando-se o Conjunto Habitacional "João Domingos Netto", o qual possui 2.343 habitações. As áreas norte

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

O Conjunto Habitacional "João Domingos Netto" (Mapa 2) é fruto do Programa "Minha Casa, Minha Vida" e, como tal, pertencente à Faixa 1, ou seja, os residentes, escolhidos por intermédio de sorteio realizado pelo poder público municipal, possuem renda familiar de, no máximo, um mil e seiscentos reais, sendo que esta renda equivalia, em 2015, a 1,8 salários mínimos, aproximadamente.

Mapa 2: Localização do Conjunto Habitacional "João Domingos Netto" em Presidente Prudente - SP.



Fonte dos dados: IBGE; **Elaboração:** João Marcos do Nascimento Cardoso.

A escolha do Conjunto Habitacional "João Domingos Netto" para a pesquisa desenvolvida decorreu de alguns fatores, tais como: 1) É um novo hábitat urbano em Presidente Prudente, tendo sido inaugurado ao término de 2015; 2) Localiza-se na zona norte da cidade, um setor que possui áreas submetidas ao processo de segregação socioespacial[6] e com índices altos de exclusão social; 3) Não havia trabalhos, no período da realização da pesquisa, com o tema escolhido tomando como parâmetro de análise este conjunto habitacional, o que garantia originalidade à pesquisa; 4) Trata-se do maior conjunto habitacional de Presidente Prudente, em termos de quantidade de residências; 5) Seu tamanho populacional é muito significativo - aproximadamente 12 mil pessoas, de acordo com o Portal G1 (2016). Estes fatores indicavam a relevância e a necessidade de se avaliar como ocorria (e se ocorria) a mobilidade e a

acessibilidade urbanas destas pessoas, além de verificar se elas, de fato, tinham acesso à cidade a fim de consumir bens e serviços necessários à reprodução da vida.

Mobilidade, Acessibilidade e Qualidade de Vida: alguns apontamentos e associações

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

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

Compreendemos que a (i)mobilidade e a (in)acessibilidade urbanas, as quais constituem as dinâmicas-chave da pesquisa que realizamos, são ramificações importantes que integram a complexidade de elementos que convergem para a maior ou menor qualidade de vida. Em outras palavras, as dinâmicas que estudamos impactam diretamente na qualidade de vida dos citadinos, principalmente daqueles que possuem baixo poder aquisitivo e, consequentemente, a impossibilidade de aplicação do arbítrio referente à escolha da área de residência. Desta forma, a situação econômica (condicionante) associada às áreas urbanas por eles ocupadas (reflexo, para na sequência ser também condição) constituem um par conflituoso que impacta nos movimentos intraurbanos dos citadinos.

De acordo com Silva (2012), a mobilidade urbana[7] é imprescindível no processo de formação e de consolidação dos espaços urbanos. De fato, a infraestrutura que propicia a mobilidade é o elemento estruturador mais relevante do espaço urbano (BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005). Desta forma, é necessário ressaltar o caráter dialético existente entre a mobilidade e a estruturação das cidades, ou seja, entendemos que a estruturação das cidades, além de condição para a mobilidade urbana, também é expressão dela.

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

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

Face às dinâmicas que caracterizam o processo de produção do espaço urbano, as condições necessárias à reprodução não são realizadas da mesma forma por todos os citadinos, visto que, segundo Vasconcellos (2001), elas variam segundo condições sociais, econômicas, espaciais, culturais e políticas. Para Santos (1987), o elemento diferenciador e extremamente relevante para o estudo realizado refere-se à localização das pessoas no espaço intraurbano:

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

Portanto, conforme Pereira (2006, p. 52), as atividades a se desenvolverem e os deslocamentos realizados no espaço urbano “[...] dependerão de fatores, especialmente

econômicos e espaciais, que podem restringir ou possibilitar a diversidade e a intensidade dos mesmos".

As áreas comerciais e de serviços do Conjunto Habitacional "João Domingos Netto"

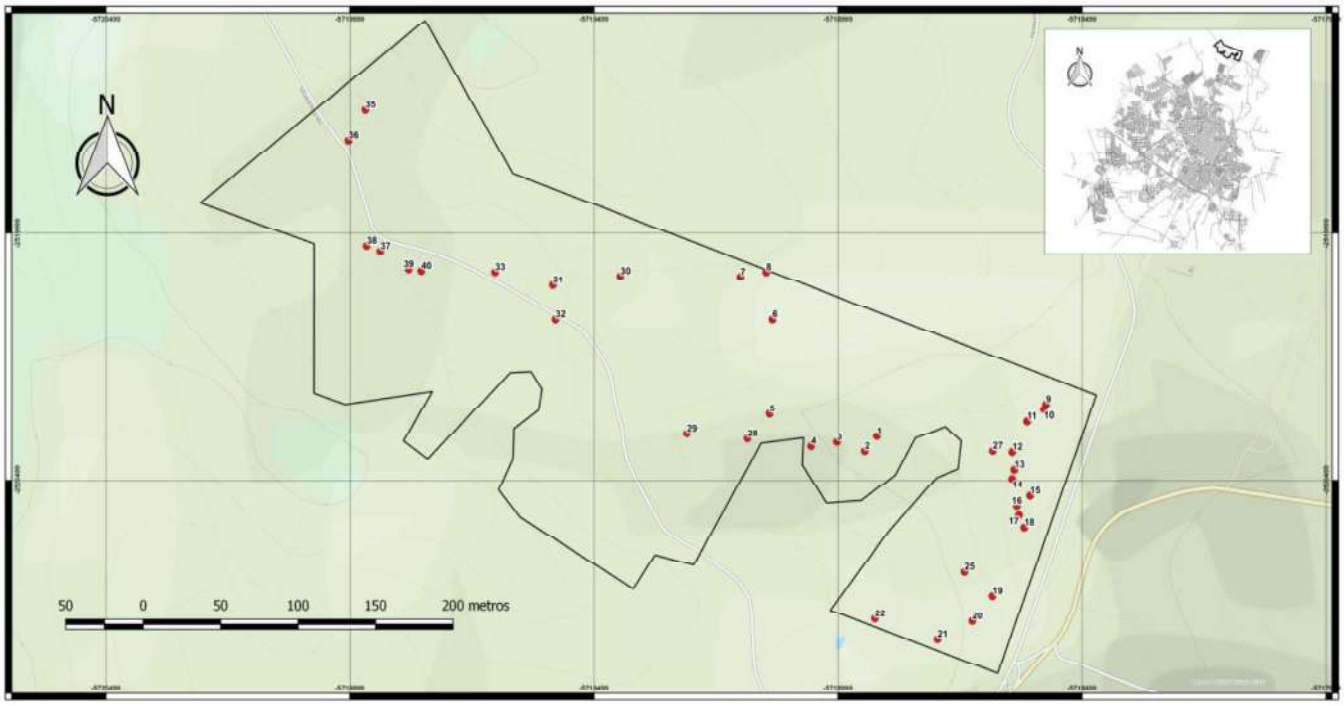
Identificamos, em 2017, no Conjunto Habitacional "João Domingos Netto", 40 estabelecimentos comerciais e de serviços, conforme dois exemplos ilustrados pelas Fotos 1 e 2 e pelo Mapa 3, o qual representa a espacialização de todos os estabelecimentos existentes no conjunto habitacional no referido ano. Mediante consulta aos moradores responsáveis por cada estabelecimento, delimitamos, também, os estabelecimentos destinados ao oferecimento de bens e de serviços que são informais ou devidamente regularizados. Desta maneira, constatamos que a maioria dos estabelecimentos é informal e a venda dos bens e a prestação dos serviços ocorre nas residências dos citadinos.

Fotos 1 e 2: Presidente Prudente. Mercado "Avanço" e "Marcelo Pruger" - Cabeleireiro e Barbeiro. 2017.



Fonte: Trabalho de Campo; **Data:** julho de 2017

Mapa 3: Presidente Prudente. Localização dos estabelecimentos comerciais e de serviços do Conjunto Habitacional "João Domingos Netto



Legenda - Modalidade dos estabelecimentos comerciais

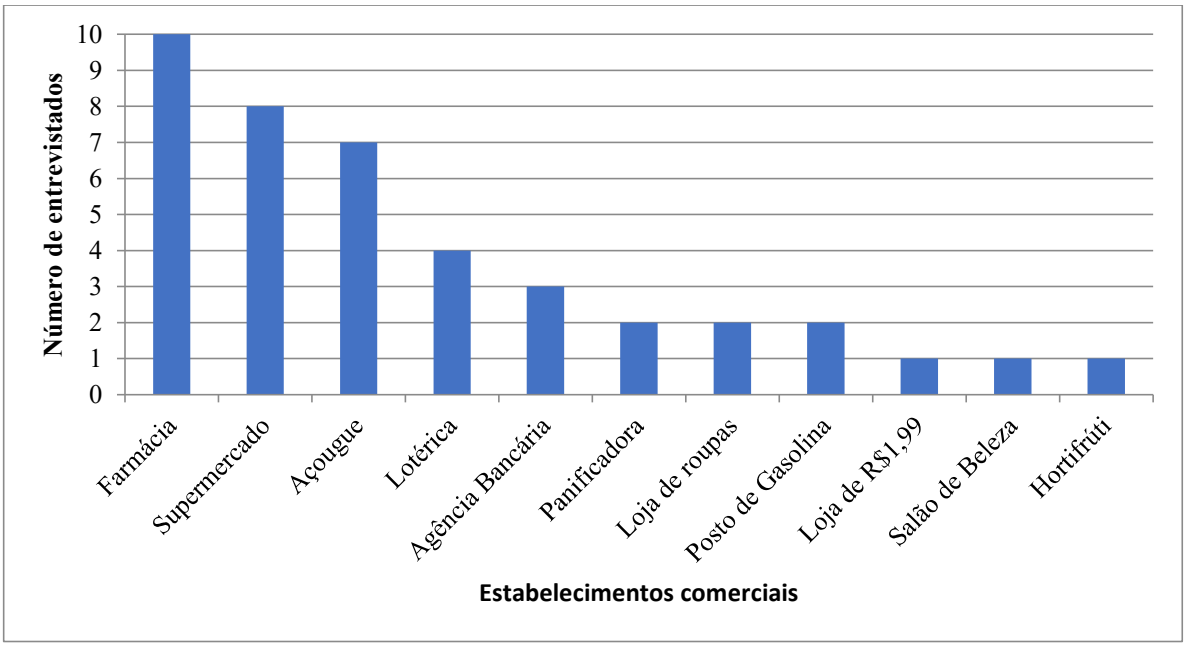
1 - Bar
2 - Venda de sorvetes e geladinhos
3 - Conserto de automóveis
4 - Serralheria
5 - Mercearia
6 - Corte e Costura
7 - Gravação de áudios
8 - Venda de bolos e salgados
9 - Representante de vendas SP CAP
10 - Venda de doces
11 - Mercado e Padaria
12 - Venda de geladinhos
13 - Manicure e Pedicure
14 - Conveniência
15 - Lanchonete
16 - Venda de leite e queijos
17 - Bar
18 - Venda de lixeiras e pintura de portões
19 - Venda de geladinhos e ovos de granja
20 - Venda de sorvetes
21 - Venda e instalação de vidros
22 - Prestação de serviços de pedreiro
23 - Venda de mudas de plantas
24 - Padaria
25 - Cabeleireira
26 - Venda de geladinhos
27 - Venda de iscas e peixes para consumo
28 - Cabeleireiro e Barbeiro
29 - Venda de sorvetes
30 - Barbearia
31 - Cabeleireira
32 - Venda de milhos verde
33 - Mercado e Revendedora Avon
34 - Venda de geladinhos
35 - Representante de vendas SP CAP
36 - Lanchonete
37 - Manicure e Pedicure
38 - Representante de vendas SP CAP e Bar
39 - Bar e Mercearia
40 - Venda de acessórios e conserto de motos

Fonte: Trabalho de Campo (2017); **Elaboração:** João Marcos do Nascimento Cardoso

O Gráfico 1 sintetiza as respostas dos entrevistados quanto aos estabelecimentos comerciais e de serviços que precisam ser implementados no Conjunto Habitacional "João Domingos Netto". Todos mencionaram a necessidade de uma farmácia no conjunto habitacional. A entrevistada Isabela, por exemplo, é mãe de dois filhos e dentre todos os estabelecimentos citados, ela destacou a necessidade urgente de uma farmácia, principalmente para atender às crianças. Ela mencionou, com certo grau de preocupação, que não saberia o que fazer caso os seus filhos, ambos de colo, precisassem de um medicamento durante a noite, visto que não há farmácia no conjunto habitacional e ela não teria como se deslocar até o centro da cidade devido à ausência de oferecimento de transporte público durante a madrugada. Os outros dois estabelecimentos mais citados durante as entrevistas foram: supermercado e açougue. Sobre o supermercado, os entrevistados salientaram que, embora haja alguns mercados pequenos, eles não suprem todas

as necessidades da população e cobram preços abusivos. Deste modo, eles consideram que deveria haver um supermercado similar aos que existem nas outras áreas da cidade.

Gráfico 1: Presidente Prudente. Estabelecimentos comerciais e de serviços que deveriam ser implementados no Conjunto Habitacional "João Domingos Netto", de acordo com as indicações dos entrevistados.



Fonte: Entrevistas (2017).

Durante a realização de um trabalho de campo destinado ao reconhecimento do Conjunto Habitacional "João Domingos Netto", efetuamos algumas entrevistas informais e preliminares, as quais nos possibilitaram adquirir um conhecimento prévio sobre as carências existentes. Conversamos com vários moradores[8] que encontramos ao longo do trajeto, inclusive com os proprietários dos estabelecimentos. No geral, muitos queixaram-se da ausência de mais estabelecimentos que pudessem oferecer os bens e os serviços que a população residente no conjunto habitacional necessita. Nas entrevistas com os dez citadinos selecionados, identificamos o mesmo posicionamento. Cecília, por exemplo, é enfática ao se referir à insuficiência no oferecimento de bens e de serviços e afirma:

> **Na minha concepção, aqui não tem nada do que eu necessito...** tem os barzinhos que vendem alguma coisa, não é?, mas não é aquilo que você procura... e os valores são muito pesados. Aqui é bem precário nesse sentido. Precisa de quase tudo. Quando saiu esse planejamento aqui, foi falado que teria licitação para mercado, loja, mas a gente não vê isso. Estamos aqui há dois anos e a gente não vê isso. **Tudo que estava no planejamento e eles**

> **passavam para a gente nas reuniões, nada está sendo cumprido.** Dois anos já era para ter um mercadinho mais ou menos, não é? (*grifos nossos*).

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

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

Concernente ao tempo de deslocamento do Conjunto Habitacional "João Domingos Netto" até o centro principal da cidade, área na qual os entrevistados mais consomem bens e serviços, os citadinos ressaltaram que o percurso, utilizando o transporte público coletivo, é realizado em, aproximadamente, 30 minutos. Sobre os pontos de ônibus, a maioria dos entrevistados explicou que a distância das residências é adequada, sendo que alguns moradores mencionaram que a maioria dos pontos de ônibus se localiza nas proximidades da avenida principal. Assim, eles consideram que os pontos de ônibus deveriam estar melhor distribuídos pelo conjunto habitacional.

O atendimento, por meio de transporte público coletivo, para o Conjunto Habitacional "João Domingos Netto", ocorre, basicamente, a cada 30 minutos de segunda a sexta-feira e aos sábados, sendo que, aos domingos, o atendimento ocorre a cada uma hora. Num primeiro momento, os entrevistados declararam que a periodicidade dos ônibus é insuficiente para atender às necessidades da população, inclusive para os deslocamentos necessários ao consumo, conforme trechos[9] das entrevistas a seguir, nos quais os entrevistados destacam a importância de haver atendimentos em mais horários:

> **Maria:** Sim, deveria ter atendimento em mais horários, pois os ônibus estão sempre lotados;
> **Cecília:** Sim, principalmente no final de semana. Estava conversando com uma senhora e ela disse que, no domingo, ela perde o horário de serviço. Acho que deveria ser o mesmo horário de segunda a segunda.

Concernente à quantidade de ônibus disponibilizada em cada horário previamente estabelecido, os entrevistados também consideram que é insuficiente para atender à demanda.

De uma forma geral, os entrevistados atrelaram, em muitos casos, as análises referentes aos deslocamentos para o consumo de bens e de serviços com os demais deslocamentos cotidianos, o que enriqueceu a compreensão acerca dos problemas vivenciados, diariamente, por esta parcela da população. A seguir, destacamos alguns relatos de duas entrevistadas:

> **Maria:** Não é suficiente. Os ônibus estão sempre lotados. Nos horários de pico, há mais ônibus (dois ou três), mas mesmo assim, eles estão sempre lotados;
> **Viviane:** Não, é pouco. Minha filha sofre para pegar ônibus. Vai tudo lotado. Ela estuda e ela pega o que vai para o Hospital Regional, então vai lotado. No começo do ano, ela ficou mais de duas semanas sem ir para escola porque ele já vinha lotado dos outros pontos e não cabia mais ninguém, então ele passava direto.

Solicitamos, também, que os entrevistados, considerando as suas necessidades de consumo, avaliassem se a linha única, com destino ao centro principal da cidade, é suficiente. Embora alguns entrevistados tenham considerado, num primeiro momento, que esta linha única é ideal, pois o centro principal oferece todos os bens e os serviços que necessitam, após pensarem novamente sobre a questão, ressaltaram que gostariam de ter a oportunidade de comprar em outras áreas da cidade, como nos hipermercados Walmart[10], Carrefour, Muffato e nos estabelecimentos do *Prudenshopping*, que se localiza no mesmo setor da cidade que os hipermercados citados. No geral, os entrevistados consideram que esta linha única é insuficiente para atender às necessidades de consumo, visto que os obriga a comprarem no centro principal da cidade. Muitos entrevistados explicaram que, financeiramente, é inviável se deslocar, considerando as atuais linhas do transporte público coletivo, para uma área que não seja o centro principal visando à realização de compras. Seria necessário, conforme eles explicaram, utilizar quatro ônibus, considerando ida e volta, para terem acesso ao *Prudenshopping* e aos supermercados localizados nesta área da cidade.

Em 2017, a tarifa cobrada em Presidente Prudente para a utilização de ônibus era R$ 3,60. Questionamos, também, se na avaliação dos entrevistados, esta tarifa é adequada. Eles consideram que a tarifa é inadequada e as empresas e o poder público municipal deveriam estabelecer um preço compatível com a renda da maioria dos usuários:

> **Maria:** Não é adequada. Ela é muito cara, principalmente para quem recebe um salário mínimo;
> **Cecília:** Eu acho que, comparando com cidades maiores, onde você faz um percurso bem maior, e você paga a mesma coisa, ou um pouco mais, eu acho

> que aqui é muito caro... muito caro pelo caminho que você faz. Pela qualidade de serviços das empresas, é muito caro também;
> **Roberta**: Por ser tão ruim o serviço, é caro... se fosse melhor, valeria.

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

> **Maria:** Integrada à cidade. Vou aonde quero ir, mesmo sendo difícil para eu me deslocar;
> **Eduardo:** Integrado, porque mesmo tendo essa dificuldade com o transporte público, eu consigo me locomover;
> **Cecília:** Eu acho que mais isolada do que integrada, viu... eu acho bem isolada mesmo, por causa da distância e da dificuldade que a gente tem;
> **Marcelo:** Me sinto integrado, pois de carro, de ônibus, ou moto, você vai chegar lá [nas áreas para a o consumo de bens e serviços].

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

> **Maria:** Eu tinha maior mobilidade a acessibilidade quando morava lá perto da rodoviária. Era mais fácil para eu me locomover... mas eu prefiro morar aqui no João Domingos, pois a casa é minha;
> **Eduardo:** Onde eu morava antigamente, pois tinha mais opções de ônibus. Eu morava próximo ao terminal rodoviário;
> **Cecília:** Lá... com certeza. Porque aqui, desde um lanche que você quer, você tem que pedir ou buscar... porque não tem nada, nada mesmo;

> **Isabela:** Ah, lá tinha mais. Até a pé eu conseguia ir nos lugares;
> **Paulo:** Lá no Monte Alto, por ser próximo de tudo;
> **Aparecida:** Lá era mais fácil. Mais perto de tudo, não é?
> **Viviane:** Morar lá, não é? Mais próximo de tudo.

Deste modo, a maioria dos citadinos explicou que possuía maior mobilidade e acessibilidade urbanas a partir de sua antiga área de residência.

Considerações do poder público municipal e das empresas de transporte público coletivo

Para identificarmos a posição do poder público municipal sobre a mobilidade e a acessibilidade urbanas dos residentes da área de estudo, especificamente abordando os deslocamentos para o consumo, entrevistamos o Secretário Municipal da Secretaria de Assuntos Viários e de Cooperação em Segurança Pública (SEMAV),[11] Oswaldo de Oliveira Bosquet, o qual permaneceu nesta função de maio de 2017 até o término de 2018.

De acordo com a Lei nº 12.587, artigo 4º, inciso VI, o transporte público coletivo deve ser acessível a toda a população (BRASIL, Lei nº 12.587/12). Solicitamos que o entrevistado analisasse se a tarifa cobrada, em 2017, em Presidente Prudente, era adequada e acessível para todos os usuários, considerando os diferentes níveis de renda existentes. Segundo Oswaldo Bosquet, a tarifa era adequada e acessível para todos os usuários, visto que não é estabelecida aleatoriamente pelo poder público e/ou pelas empresas de transporte público coletivo; a tarifa é calculada pela planilha oficial do Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT)[12], na qual todos os gastos das empresas são inseridos para que a tarifa ideal possa ser obtida. Assim, ele destacou que os cálculos obtidos com base nesta planilha são apresentados pelas empresas e analisados pelo poder público municipal, o qual pode não aceitar a tarifa proposta e exigir uma redução.

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

Duas empresas atuaram, em Presidente Prudente, de 1993 a 2017, no âmbito do transporte público coletivo: Company Tur Transporte e Turismo LTDA, conhecida como Pruden Express,[13] e TCPP Transporte Coletivo Presidente Prudente LTDA, sendo que apenas esta atendia ao Conjunto Habitacional "João Domingos Netto". Para obtermos a visão deste segmento quanto à mobilidade e à acessibilidade urbanas dos citadinos, realizamos uma entrevista com o José Ricardo Góis, que era, em 2017, Coordenador do Centro de Gerenciamento Operacional (CGO) das duas empresas supracitadas.

Perguntamos como o entrevistado avalia as condições do Sistema de Transporte Público Coletivo em Presidente Prudente. Embora ele reconheça que melhorias sempre devem ser debatidas e implementadas, ele acredita que todas as áreas da cidade são atendidas pelo transporte público coletivo. Ele frisou ainda que, na sua visão, em Presidente Prudente há equidade de acesso ao transporte público. Como justificativa, José Ricardo explicou que os usuários de qualquer ponto da cidade podem atingir seus destinos desejados, sendo através do sistema de integração via cartão ou mesmo tomando um único ônibus, uma vez que existem várias linhas que atravessam toda a cidade, ou seja, em Presidente Prudente, segundo o entrevistado, o sistema diametral é adotado.

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

Sobre a tarifa cobrada, em 2017, em Presidente Prudente, perguntamos para o entrevistado se ela era adequada e acessível para todos os usuários, considerando os diferentes níveis de renda existentes. De acordo com José Ricardo, a tarifa calculada pela Planilha GEIPOT atingiu, no final de 2016, R$ 3,87, mas a prefeitura autorizou R$ 3,60. O entrevistado justificou a tarifa explicando que ela é inferior à tarifa calculada pela planilha mencionada. Assim, José Ricardo considera que ela era adequada e acessível para todos os usuários, mas faz um adendo: embora a tarifa de R$ 3,60 seja inferior ao que, na concepção das empresas,

amparadas pelos cálculos da planilha, deveria ser cobrado, ele entende que a conjuntura atual também deve ser ressaltada, pois, em muitos casos, a tarifa se torna difícil de ser paga pelos trabalhadores que recebem um salário mínimo ou até mesmo por aqueles que não são devidamente registrados, situação esta que impede o subsídio dado por uma grande parcela dos empregadores para a aquisição do vale transporte.

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

A seletividade do direito à cidade

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

Verdi e Nogueira (2017) explicam que o direito à cidade exige uma transformação do mundo com base na superação das contradições existentes em uma sociedade de classes e, também, mediante a superação da busca incessante pelo lucro, característica do sistema econômico vigente. Neste sentido, o direito à cidade é interpretado à luz do projeto utópico de construção de uma nova sociedade urbana por intermédio de uma revolução. Contudo, Carlos, Alves e Padua (2017, p. 11) ressaltam que esta expressão tem dado margem a outra interpretação: "[...] o direito à cidade seria a base de construção das políticas públicas capazes de diminuir a desigualdade, sob a batuta do Estado". Independente da interpretação que

adotarmos, fato é, conforme defendem as autoras supracitadas, que a obra de Henri Lefebvre é imprescindível para a compreensão da crise urbana em sua dimensão socioespacial. Neste sentido, Alves (2017, p. 169) entende que:

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

Lefebvre (2001, p. 134) entende que o direito à cidade "[...] se manifesta como forma superior dos direitos: direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar. O direito à "obra" (à atividade participante) e o direito à "apropriação" (bem distinto do direito à propriedade) se implicam no direito à cidade". Interpretando esta concepção, Verdi e Nogueira (2017) explicam que, para que possamos compreender o direito à cidade, é necessário que dissociemos a noção de direito da compreensão jurídica, por isso Lefebvre (2001) defende que o direito à cidade é uma forma superior de direitos. Ou seja:

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

Deste modo, compreendemos que o direito à cidade, enquanto totalidade de direitos sociais e, portanto, representação do acesso aos recursos urbanos, não se apresenta para todos os segmentos da população. As áreas urbanas ocupadas pelos citadinos, sobretudo as periferias das cidades devido à segregação imposta, são decisivas neste contexto. Assim, os residentes destas áreas não possuem os mesmos direitos das outras classes sociais, as quais habitam em áreas urbanas melhor equipadas com infraestruturas e oferecimento de bens e de serviços. Considerando a temática da pesquisa desenvolvida - a mobilidade e a acessibilidade urbanas -, concluímos que elas são fatores limitantes para que os citadinos do Conjunto Habitacional "João Domingos Netto" tenham acesso à vida urbana e, portanto, ao exercício do direito à cidade, especificamente no que tange ao consumo de bens e de serviços. Compreendemos, pois, que o direito à cidade é seletivo, não sendo acessível a todos os segmentos da sociedade. Em decorrência disto, esta seletividade, assim como a segregação[14], só poderão ser superados com

base na constituição de sujeitos políticos. Neste sentido, destacamos a posição de Silva (2005, p. 119) quando ele enfatiza a necessidade de uma estratégia política, a qual "[...] deve obrigatoriamente se apoiar na presença e na ação justamente dos indivíduos que são vítimas desse processo de segregação".

Considerações Finais

Concluímos que os estabelecimentos comerciais e de serviços identificados no Conjunto Habitacional "João Domingos Netto" são insuficientes para atender às necessidades de consumo da população. Como medida possível para resolução deste problema, consideramos extremamente necessária a ocupação dos lotes comerciais do referido conjunto habitacional.

A partir da limitação do conjunto habitacional quanto à oferta de bens e de serviços, podemos caracterizá-lo como um espaço no qual predomina o *comércio de vizinhança*, ou seja, a oferta de bens e de serviços é pouco variada, os estabelecimentos atendem apenas demandas cotidianas locais e esta modalidade de comércio tem força reduzida para atrair consumidores de outras áreas da cidade. Deste modo, avaliamos que seria imprescindível a ampliação dos estabelecimentos comerciais ao ponto de se constituir um *subcentro* neste bairro. Não obstante, o subcentro não se estabelece por intermédio da ação do poder público municipal; é necessário que iniciativas privadas decidam atuar em determinadas porções do espaço urbano. Sendo assim, há a necessidade de atuar em prol da resolução deste problema referente à insuficiência de estabelecimentos comerciais e de serviços no Conjunto Habitacional "João Domingos Netto", mediante a implementação de ações que promovam maior mobilidade e acessibilidade urbanas da população para o centro principal e para as demais áreas comerciais de Presidente Prudente.

Através das entrevistas, foi possível identificar o posicionamento de três segmentos fundamentais para a pesquisa realizada: moradores do conjunto habitacional; poder público municipal e empresas de transporte público coletivo. Embora estes dois últimos segmentos reconheçam, no que tange à mobilidade e à acessibilidade urbanas dos residentes no Conjunto Habitacional "João Domingos Netto", que melhorias precisam ser implementadas, eles consideram que, tomando como base as condições atuais, os citadinos ali residentes possuem mobilidade e acessibilidade adequadas não apenas para terem acesso às mais importantes áreas comerciais de Presidente Prudente, mas também para todas as áreas da cidade. Considerando o ponto de vista dos citadinos, eles reconhecem que, de fato, é possível se deslocar pela cidade a

fim de consumir bens e serviços, todavia, este deslocamento é extremamente árduo devido às inadequadas condições referentes ao atendimento do transporte público. Deste modo, destacamos quatro conclusões a partir das entrevistadas realizadas com os citadinos: 1) A quantidade de ônibus e a periodicidade nos atendimentos são insuficientes; 2) O trajeto único direcionado ao centro principal não atende adequada e diversificadamente às necessidades de consumo; 3) A maioria dos entrevistados considera a tarifa elevada face ao serviço prestado; 4) A maioria dos citadinos considera que possuía maior mobilidade e acessibilidade urbanas em sua antiga área de residência.

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

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

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

Partindo de todos os resultados obtidos, mediante a realização dos diferentes procedimentos metodológicos, e tomando como padrão de análise a utilização do transporte público coletivo para termos acesso a nossa área de estudo, deslocamentos estes que nos permitiram identificar os orçamentos espaço-tempo alocados pelos citadinos, obtivemos a conclusão de que os moradores do Conjunto Habitacional "João Domingos Netto" possuem baixa mobilidade e acessibilidade urbanas, o que impede-os de vivenciarem plenamente a vida urbana e, portanto, de terem acesso ao exercício do "direito à cidade".

Agradecimento

Agradecemos ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pelas bolsas de iniciação científica concedidas no período de agosto de 2016 a julho de 2018.

Notas

[1] Este artigo é uma síntese dos resultados obtidos na pesquisa de iniciação científica intitulada "(I)mobilidade e consumo em Presidente Prudente: um estudo sobre o Conjunto Habitacional 'João Domingos Netto' ", a qual foi financiada pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e resultou na monografia de bacharelado em Geografia denominada "As vozes dos citadinos: Uma análise sobre a (i)mobilidade, a (in)acessibilidade e o consumo dos residentes no Conjunto Habitacional 'João Domingos Netto' em Presidente Prudente - SP", a qual foi defendida em 2017.

[2] Embora tenhamos feito, para este artigo, algumas correções do tempo verbal e também algumas contextualizações necessárias, optamos por, no geral, manter a apresentação dos resultados obtidos utilizando o tempo presente, da maneira apresentada em nossa monografia.

[3] Presidente Prudente - SP é uma dentre as seis cidades médias que foram estudadas no projeto temático ao qual a nossa pesquisa de iniciação científica estava vinculada. Desta forma, a opção por estudar essa cidade explica-se pela necessidade de escolher uma cidade abrangida pelo projeto temático.

[4] O referido projeto temático estudou as relações entre reestruturação urbana e reestruturação da cidade, tendo sido o consumo analisado a partir de três planos analíticos: " 1) as NOVAS LÓGICAS DE LOCALIZAÇÃO DAS EMPRESAS, desenvolvidas como estratégias dos agentes econômicos, orientadas pela ampliação e pela diversificação do consumo, geram NOVAS PRÁTICAS ESPACIAIS entre os que se apropriam do espaço urbano; 2) essas práticas, tanto quanto essas lógicas, redefinem o processo de estruturação urbana, promovem REESTRUTURAÇÃO URBANA e inserem as redes urbanas em escalas mais abrangentes, revelando uma divisão interurbana do trabalho mais complexa, bem como expressam vetores do processo mais amplo de mundialização da economia e de globalização dos valores; 3) elas reorientam o processo de estruturação dos espaços urbanos, podendo-se reconhecer uma REESTRUTURAÇÃO DAS CIDADES, expressando uma nova divisão econômica e social do espaço, que revela aprofundamento das desigualdades socioespaciais, tanto quanto reconstitui as diferenças socioespaciais, agora orientadas, sobretudo, pelas novas formas de consumo. Para esta proposta de pesquisa, esses três planos analíticos só ganham sentido em suas articulações, de modo a contemplar, na análise, as condicionantes subjetivas e objetivas, as dimensões sociais e econômicas. As práticas espaciais e as lógicas econômicas são tomadas [...] como possibilidades de se fazer a leitura das transformações urbanas e das cidades, sendo este o foco central da análise. O consumo é considerado como o meio a partir do qual as práticas e as lógicas podem ser apreendidas no período atual, razão pela qual ele foi eleito como importante para esta pesquisa, ainda que não seja o objeto de nossa investigação. O ponto de vista que justifica tomar o consumo como um caminho para compreender as práticas e as lógicas está fortemente apoiado na ideia de Bourdin (2005), para quem o consumo mudou de intensidade e conteúdo, bem como de *status*, conformando o mundo e se associando à tendência de individualização da experiência e aos processos de diferenciação" (SPOSITO, 2011, p. 2). Para o conhecimento dos resultados desse projeto temático, indicamos a leitura do livro "Consumo, crédito e direito à cidade", publicado em 2019.

5 Devido ao limite de páginas para a execução deste artigo, optamos por não aprofundar na discussão sobre as cidades médias. Por ora, destacamos que elas são aquelas de porte médio que "[...] desempenham papéis intermediários e/ou regionais no conjunto da rede urbana [...]" (SPOSITO, 2004, p. 331). Maiores discussões sobre as cidades médias podem ser consultadas em nossa monografia.

[6] Sposito e Góes (2013) explicam que, para a compreensão da segregação, é necessário distingui-la de diferenciação, haja vista que, segundo elas, "a segregação resulta da radicalização e do aprofundamento de múltiplas formas de distinção, de segmentação, de desigualdades e, portanto, de diferenciação [...]. Há inúmeras formas de diferenciação que não representam, efetivamente, segregação" (SPOSITO; GÓES, 2013, p. 280 e 281). A partir desta compreensão inicial, torna-se importante ressaltar, também, que, dada a polissemia do conceito de segregação (SPOSITO, 2013), é necessário salientar que na pesquisa realizada, o adjetivo "socioespacial" foi privilegiado para caracterizar o substantivo "segregação", pois, conforme explicam as autoras, a segregação é de natureza espacial, contudo, este processo só poderá ser compreendido através das articulações entre esta condição (espacial) e a condição social, ressaltando, assim, a perspectiva geográfica do conceito.

[7] Compreendemos que o transporte público coletivo é o modal de deslocamento imprescindível no âmbito da mobilidade urbana. Contudo, em nossa monografia, defendemos que o mesmo está inserido "na cidade do automóvel", ou seja, apresentamos e trabalhamos várias concepções, a partir de Vasconcellos (2000), que permitem-nos compreender os motivos pelo quais o automóvel é tão relevante na sociedade contemporânea, sendo ele responsável por influenciar, decisivamente, na vida da população urbana.

[8] Todos os nomes citados ao longo do artigo são pseudônimos.

[9] Devido ao limite de páginas para a execução deste artigo, apresentaremos apenas os depoimentos de alguns entrevistados. Contudo, os outros depoimentos obtidos nas entrevistas, assim como os demais resultados e discussões teóricas que realizamos, podem ser obtidos na monografia, cujo título consta na primeira nota e está acessível em formato digital no site da biblioteca da Unesp de Presidente Prudente.

[10] O supermercado Walmart encerrou as suas operações em Presidente Prudente em 2020.

[11] Em abril de 2019, o poder público de Presidente Prudente alterou o nome desta secretaria, a qual passou a ser denominada como Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Cooperação em Segurança Pública (SEMOB).

[12] "O GEIPOT foi criado pelo Decreto nº 57.003, de 11 de outubro de 1965, com a denominação de Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes e com sua direção superior formada pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, Ministro de Estado da Fazenda, Ministro Extraordinário para o Planejamento e Coordenação Econômica e pelo Chefe do Estado Maior das Forças Armadas, conforme foi sugerido pelo Acordo de Assistência Técnica firmado naquele ano entre o governo brasileiro e o Banco Internacional para a Reconstrução e

Desenvolvimento (BIRD).O Decreto-Lei nº 516, de 7 de abril de 1969, transformou esse grupo interministerial em Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes, subordinando-o ao Ministro de Estado dos Transportes. Essa subordinação foi mantida pela posterior Lei nº 5.908, de 20 de agosto de 1973, que transformou esse Grupo de Estudos em Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, preservando a sigla GEIPOT" (BRASIL/Ministério da Infraestrutura, 2019, sem paginação".

[13] Em 2017, a Pruden Express venceu o processo de licitação do transporte público coletivo de Presidente Prudente, passando a operar, a partir de 2018, sozinha neste setor. Desde então, a referida empresa adota a denominação "Prudente Urbano".

[14] O argumento do direito à cidade foi construído por Lefebvre (2001) com base em um fenômeno chave: a segregação. De acordo com Lefebvre (2001, p. 97, *destaques do autor*), "a *segregação* deve ser focalizada, com seus três aspectos, ora simultâneos, ora sucessivos: *espontâneo* (proveniente das rendas e das ideologias) - *voluntário* (estabelecendo espaços separados) - *programado* (sob o pretexto de arrumação e de plano)". Assim, a segregação denominada por Lefebvre (2001) como voluntária se associaria à *autossegregação*, materializada, nos espaços urbanos, na habitação em loteamentos fechados e condomínios horizontais de alto padrão, enquanto que a segregação programada se aproximaria da *segregação imposta*, a qual ocorre sob a ação do Estado e da gestão e planejamento urbanos, cristalizada, principalmente, no afastamento socioespacial dos pobres para as periferias das cidades no âmbito das políticas habitacionais, por exemplo. Optamos por não inserir a discussão referente à segregação socioespacial neste artigo. Contudo, na monografia, apresentamos uma discussão sobre esta temática e avaliamos que a baixa mobilidade e acessibilidade urbanas constatadas é relevante para a ampliação da segregação socioespacial e da exclusão social do Conjunto Habitacional "João Domingos Netto".

REFERÊNCIAS

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

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

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

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

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

BRASIL. MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. **Inventariança da Antiga Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT.** 2019. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/acesso-a-informacao/orgaos-extintos/geipot>. Acesso em: 16 mar. 2021.

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

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

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

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

IBGE cidades. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA online. 2020. **Apresenta estimativas da população dos municípios brasileiros para o ano de 2020.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/presidente-prudente/panorama>. Acesso em: 10 set. 2020.

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

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

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

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

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

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

PORTAL G1. **Prefeitura abre licitação para lotes comerciais em conjunto habitacional.** 2016. Disponível em: <http://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-regiao/noticia/2016/08/prefeitura-abre-licitacao-para-lotes-comerciais-em-conjunto-habitacional.html>. Acesso em: 08 nov. 2017.

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

SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos. **Espaço, Tempo e Contradições:** Do Banco Nacional de Habitação ao Programa "Minha Casa, Minha Vida" em Presidente Prudente/SP.

2016. 124f. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

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

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

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

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

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria. (Orgs.). **A cidade contemporânea:** segregação espacial. São Paulo: Contexto, 2013, p. 61-93.

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

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

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Transporte urbano, espaço e equidade.** 2 ed. São Paulo: Annablume, 2001.

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

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