

## **ESTRUTURAÇÃO URBANA E DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS**

Sílvia Regina Pereira<sup>1</sup>

### **Resumo**

A estruturação urbana nas cidades capitalistas interfere no cotidiano dos cidadãos à medida que estes necessitam locomover-se constantemente para realizarem as mais diversas funções e atividades, e para adquirir bens e serviços, os quais se encontram dispersos nesse espaço e são necessários à reprodução da vida. Definimos uma metodologia para analisarmos o cotidiano de diferentes tipos sociais (mulher trabalhadora, dona-de-casa, estudante, desempregado, idoso, portador de deficiência física e residentes em cidades vizinhas a Presidente Prudente), por meio de entrevistas e acompanhamentos de percursos intra-urbanos, no intuito de avaliar a mobilidade e o grau de acessibilidade para a reprodução da vida. As condições para a vida urbana resultam em graus de mobilidade variados que vão determinar o grau de acessibilidade em relação aos espaços diferenciados, nos quais se busca realizar a vida urbana, implicando no exercício do direito à cidade. Mas, quem de fato exerce esse direito? Como os diferentes segmentos sociais vivenciam a cidade? A tese que se apresenta é a de que a situação espacial associada à condição socioeconômica do cidadão pode fazer com que ele seja integrado, segregado ou auto-segregado em relação à cidade.

**Palavras-chave:** Direito à cidade; Desigualdades socioespaciais; Estruturação urbana.

---

<sup>1</sup>Professora Doutora do Curso de Geografia da Universidade Estadual do Oeste do Paraná (UNIOESTE), Campus de Francisco Beltrão-Paraná, Brasil. Membro do Grupo de Estudos Territoriais (GETERR). E-mail: silviarpereira@hotmail.com

## Introdução

Nosso objetivo era trabalhar com a relação entre localização e fluxos, de forma a apreender o movimento que dá vida à cidade e, por meio do qual, realiza-se ou não a sua apropriação. Com isso, optamos em trabalhar com uma análise qualitativa e não com a definição de amostras significativas para um tratamento estatístico da informação e, para tal, elegemos a definição de perfis de tipos sociais que nos pareceram expressivos para se apreender diferentes interesses e práticas em espaços urbanos.

Consideramos as áreas de inclusão/exclusão para selecionar os locais de residência desses tipos sociais, que foram os nossos entrevistados. Além disso, levamos em conta as diferenças de poder aquisitivo, os diferentes meios de deslocamentos utilizados por eles para realização das atividades de trabalho, educação, saúde, lazer, esportiva e o consumo de bens e serviços na cidade de Presidente Prudente, no interior do Estado de São Paulo. Após a definição desses perfis, procuramos cuidadosamente encontrar as pessoas que os representassem. A partir de então realizamos uma entrevista<sup>1</sup> (que foi gravada e transcrita) com cada um deles. Buscamos, por meio dessa metodologia, compreender as práticas espaciais de diferentes tipos sociais, nessa cidade que mesmo sendo de porte médio, já evidencia situações vividas nas grandes cidades.

Nosso objetivo foi entender a acessibilidade dos diferentes entrevistados, dificultada ou facilitada pelos meios de deslocamentos utilizados para ter acesso às diferentes áreas no interior da cidade, onde se apropriam dos espaços e podem realizar as diferentes funções que se encontram muitas vezes concentradas e, ao mesmo tempo, dispersas no interior dessa urbe, fenômeno que reflete a cidade capitalista, que se expande, reestrutura-se e se fragmenta no processo de produção/reprodução/apropriação do espaço urbano. Procuramos, a partir dessas entrevistas, refletir sobre o processo de reestruturação do espaço urbano do qual resulta a reprodução/reorganização dos espaços de moradia periferias pobres e periferias dos condomínios fechados), de trabalho e de consumo de bens e serviços (como área central, subcentros, *shopping centers*, vias e eixos).

Visamos a compreender como se dá o acesso à cidade capitalista frente às desigualdades socioespaciais expressas nos espaços urbanos contemporâneos. Consideramos sempre a questão espacial por meio da análise de onde residem e para onde se deslocam nossos entrevistados, bem como o poder aquisitivo destes, para que

possamos apreender essa diferenciação e, a partir de tais condições, discutirmos processos como o de segregação socioespacial e fragmentação urbana.

Consideramos que o ambiente urbano e o espaço produzido resultam das inter-relações entre meio físico e sociedade e que as formas de produção do espaço urbano, nos moldes como se dão no âmbito do capitalismo, proporcionam grandes e graves diferenças na qualidade de vida, em função de diferentes dinâmicas de diferenciação socioespacial.

Para Santos (1990), há grandes variações entre os bairros, no que diz respeito aos serviços públicos, influenciadas pela renda de sua população e determinadas pela “[...] *decisão política de satisfazer certas camadas da população em detrimento de outras, mesmo quando estão em jogo os serviços essenciais*” (p.58).

A cidade se expande e se reestrutura diante dos interesses que a permeiam, estando associada à lógica de produção e reprodução do espaço, sendo este uma condição e expressão da produção/reprodução do modo capitalista de produção que favorece a diferenciação socioespacial, gerando e recriando áreas melhor servidas com meios de consumo coletivo em contraposição a outras que são precariamente atendidas, o que acaba por implicar no padrão e na qualidade de vida dos moradores.

## **Metodologia**

Para a caracterização dos perfis dos entrevistados (Quadro 1), consideramos a localização de sua residência (áreas de inclusão/exclusão); o poder aquisitivo (faixa salarial de até 05 salários mínimos para os entrevistados representativos de segmentos de menor poder aquisitivo, e uma faixa salarial maior que 05 salários mínimos para os de melhor condição socioeconômica); o meio de deslocamento utilizado (a pé, de bicicleta, de transporte coletivo, de veículo próprio) e alguns tipos sociais definidos por faixa de idade e/ou forma ou não de inserção no mercado de trabalho e/ou condição de vida (idoso, mulher trabalhadora, dona-de-casa, estudante, desempregado, portador de deficiência física e residente em cidade vizinha a Presidente Prudente). A classificação compõe-se, então, de sete tipos sociais e, para cada um, três perfis.

Com relação a estes, para cada categoria, definimos que os três entrevistados teriam a mesma faixa etária e se diferenciariam por local de moradia e condição sócio-econômica, de tal modo que dois, entre os três entrevistados de cada categoria, teriam

faixa salarial inferior a cinco salários mínimos, ambos não possuindo veículo próprio, sendo que um deles teria que residir próximo à área central e o outro distante, em loteamentos periféricos ocupados por população de menor poder aquisitivo. O terceiro teria uma renda salarial maior, com moradia em área de inclusão ou de auto-segregação (os loteamentos fechados) e com veículo próprio. Com isso, totalizamos vinte e um entrevistados.

Essas diferenciações de perfis nos possibilitam avaliar as determinantes socioeconômicas e a diferenciação associada à dimensão socioespacial. Vale ressaltar que o portador de deficiência física, que compõe o grupo dos residentes em áreas centrais ou em loteamentos fechados, não possui uma renda acima de cinco salários mínimos, pelo fato de não termos conseguido um entrevistado com essas características. Resolvemos incluí-lo pelo fato de ter veículo adaptado para portadores de deficiência física, ter uma grande mobilidade, residir em uma área considerada central e possuir uma renda que, segundo ele, por ser solteiro, é razoável para a manutenção de seus custos.

No sentido de obter dados que fundamentassem nossos objetivos, realizamos procedimentos metodológicos transversais, ou seja, além da realização de entrevistas, acompanhamos alguns percursos realizados pelos entrevistados, para a coleta mais eficaz de algumas informações, como as relativas à aquisição de serviços como saúde, consumo de bens necessários à manutenção da vida, realização de atividades como trabalho, lazer, educação, ou seja, os deslocamentos efetuados no interior da cidade e os espaços apropriados.

**Quadro 1- Caracterização dos entrevistados**

<b>Nome e Categoria</b>	<b>I dade</b>	<b>Faixa Salarial *</b>	<b>Meio de deslocamento</b>	<b>Local de Residência</b>	<b>Área de Residência</b>
Rosa (Mulher trabalhadora)	3 9	Até 05	Trans porte coletivo	Brasil Novo	Periferi a Pobre
Dona Antônia (Mulher trabalhadora)	5 7	Até 05	Trans porte coletivo	Vila Santa Teresa	Próxim a à área central
Eliana (Mulher trabalhadora)	3 9	Acima de 05	Veícu lo próprio	Lotea mento Dahm a I	Loteam entos fechados e áreas centrais

Irailda (Dona-de-casa)	2 8	Sem renda fixa	A pé	Jardi m Morada do Sol	Periferi a Pobre
Vilma (Dona-de-casa)	2 4	Até 05	A pé	Parqu e Furquim	Próxim a à área central
Dona Vera (Dona-de-casa)	5 5	Acima de 05	Veícu lo próprio	Lotea mento João Paulo II	Loteam entos fechados e áreas centrais
Ieide (Estudante )	2 2	Até 05	Trans porte coletivo	Jardi m Morada do Sol	Periferi a Pobre
Márcio (Estudante )	2 7	Até 05	Trans porte coletivo	Jardi m Paulista	Próxim a à área central
Zumira (Estudante )	2 3	Acima de 05	Veícu lo próprio	Jardi m Bela Daria	Loteam entos fechados e áreas centrais
Senhor Olegário (Desempregado)	5 7	Sem renda fixa	Bicicl eta	Jardi m Morada do Sol	Periferi a Pobre
Maria de Fátima (Desempregada)	4 3	Até 05	A pé	Vila Iolanda	Próxim a à área central
Eduardo (Desempregado)	4 8	Acima de 05	Veícu lo próprio	Lotea mento João Paulo II	Loteam entos fechados e áreas centrais
Senhor Francisco (Idoso)	6 4	Até 05	A pé	Parqu e José Rota	Periferi a Pobre
Senhor Afonso (Idoso)	7 3	Até 05	A pé	Jardi m Itapura I	Próxim a à área central
Senhor Sebastião (Idoso)	6 1	Acima de 05	Veícu lo próprio	Jardi m Santa Helena	Loteam entos fechados e áreas centrais
Zilá (Port. deficiência física)	3 4	Até 05	Cadei ra de rodas	Jardi m Humberto Salvador	Periferi a Pobre
Paulo (Port. deficiência física)	4 2	Até 05	Cadei ra de rodas	Vila Malaman	Próxim a à área central
Manoel (Port deficiência física)	3 7	Até 05	Cadei ra de rodas e veículo adaptado	Cidad e Universitária	Loteam entos fechados e áreas centrais

Rose (Trabalhad ora)	3 1	Até 05	Trans p. interurbano e intra-urbano	Pirapo zinho	Residen te em cidade vizinha
Celina (Estudante )	1 8	Até 05	Trans p. interurbano e intra-urbano	Álvar es Machado	Residen te em cidade vizinha
Dona Marta (Consumid ora)	4 2	Acima de 05	Veícu lo próprio	Regen te Feijó	Residen te em cidade vizinha

\* Faixa Salarial em salários mínimos

Organização: Sílvia Regina Pereira - Fonte: Trabalho de campo/2004

A realização de entrevistas nos permitiu identificar os espaços apropriados na cidade, os circuitos criados pelos seus deslocamentos, a acessibilidade ou a dificuldade de acesso, bem como o direito à cidade diferenciada socioespacialmente. A partir dessas informações procuramos discutir as questões relacionadas à segregação socioespacial e à fragmentação urbana.

Para cada um dos entrevistados produzimos um mapa, no sentido de se representar os espaços apropriados na cidade entendendo, assim, o fácil/difícil acesso, avaliado a partir dos deslocamentos realizados por eles, para a realização de diferentes funções e aquisições de bens e serviços, bem como o meio de deslocamento utilizado, a frequência e a diversidade desse consumo.

A partir de leituras e da interpretação do Estatuto da Cidade, procuramos compreender as proposições e considerações, no que diz respeito ao oferecimento de meios de consumo coletivo (infra-estrutura, equipamentos e serviços urbanos) para os cidadãos, entendendo como é tratada, neste, a questão do direito à cidade.

Essa metodologia associada às leituras realizadas possibilitou-nos reunir informações e elementos para refletirmos sobre como ocorre a produção do espaço urbano, entendendo o processo de diferenciação socioespacial que se expressa nas cidades capitalistas.

### **Produção do espaço urbano: reafirmação da segregação socioespacial**

Ocorre uma disputa cada vez maior por parcelas do espaço, para a realização de muitas atividades diretamente ligadas à reprodução do capital, prevalecendo o valor de

troca, enquanto o valor de uso, relacionado ao espaço social e ao processo de reprodução da vida, é deixado em segundo plano, e muitas vezes, substituído por aquele.

O espaço é produzido diferentemente das outras mercadorias, tendo uma realidade material e uma propriedade formal que permite que ele contenha a realidade material de outras mercadorias e também as suas relações sociais. Ao contrário de outras mercadorias, ele recria relações sociais e é, ao mesmo tempo, objeto material ou produto, meio para as relações sociais e reproduzidor das mesmas e de objetos (GOTTDIENER, 1993).

Para Carlos (1994), por meio da divisão social e territorial do trabalho é possível identificar as formas que o processo de produção do espaço urbano assume, ou seja, o processo de produção socializado e a apropriação privada. Com isso, manifesta-se a grande contradição entre os interesses para a reprodução do capital e para o desenvolvimento da sociedade. Assim, haverá a disputa incessante pela apropriação do espaço para um determinado uso, que se efetiva com a propriedade privada da terra. Esta é reafirmada por instrumentos de políticas urbanas que vão definir e redefinir os usos, refletindo-se na estruturação que se estabelece no interior das cidades, criando e recriando enclaves, segregando e fragmentando os espaços.

Haverá sempre conflitos na disputa pelos usos, já que os interesses do capital são contraditórios. O capital sempre buscará sua reprodução por meio do processo de valorização e a sociedade visará a melhoria das condições para a reprodução da vida (CARLOS, 1994).

Na cidade não há somente concentração populacional, mas também de meios para a produção de mercadorias e reprodução da força de trabalho. Portanto a cidade reproduz-se para que haja a reprodução do processo produtivo e social mediante a aglomeração urbana e a reprodução territorial (SPOSITO, 1991).

A cidade é o lócus onde se expressam as relações e as condições para a reprodução da força de trabalho. Mora-se, trabalha-se, realizam-se atividades culturais e de lazer, percursos, consomem-se os mais variados produtos e serviços de maneira bastante diferenciada, de acordo, além de outros, com o poder aquisitivo de cada fração da sociedade.

A partir das distintas formas de uso, apropriação e consumo do espaço urbano produzem-se e reproduzem-se as diferenças socioespaciais, reafirmando um espaço

dividido, segmentado, segregado e fragmentado, implicando no acesso, também, diferenciado à cidade, por seus cidadãos.

Os usos do espaço urbano pelo produtor e pelo consumidor são diferenciados, de acordo com as suas necessidades, mas o produzir não exclui o consumo e esses dois atos estão diretamente relacionados no processo contraditório de produção do espaço urbano. O produtor utilizará equipamentos de infra-estrutura, informação, inovação, amplas instalações para efetivar sua produção. O consumidor, por sua vez, usará o espaço, principalmente, para sobreviver, necessitando habitar e trabalhar, podendo também, dependendo das suas condições, usufruir dos equipamentos de lazer, cultura, bens e serviços coletivos. Cada um, diante da sua situação socioeconômica, buscará se apropriar desse espaço urbano para satisfazer as suas necessidades. Necessidades essas que estarão permeadas pelos ditames de uma sociedade baseada na propriedade privada do solo, condição para seu uso, já que essa relação será sempre medida pelo mercado (CARLOS, 1994).

A apropriação e o uso do espaço urbano ocorrem de maneiras diferenciadas, mas a compreensão geral é de que todos são cidadãos, que todos o usufruem, não expressando de fato, a lógica da reprodução do sistema capitalista, que visa a manter e reproduzir essas diferenças. Por meio do entendimento sobre a apropriação da cidade, pelos diferentes segmentos sociais, podemos compreender o processo de segregação socioespacial que se estabelece e que, muitas vezes, apresenta-se “dissolvido” no tecido urbano, por meio de uma diferenciação tida como natural.

Cada um dos segmentos sociais terá acesso diferenciado às parcelas do espaço urbano, já que nem todos possuem a propriedade privada da terra, para por exemplo, estabelecerem sua moradia, sendo que essa localização implicará nos deslocamentos necessários para satisfazer suas necessidades e realizar as suas diferentes funções. Portanto, a condição econômica determina a situação socioespacial, reforçando ainda mais as dificuldades para a apropriação do espaço urbano pelos cidadãos de menor poder aquisitivo, ficando estes cada vez mais “distantes” da cidade.

Vale destacar que a produção espacial e também a sua apropriação são desiguais, por ser o espaço produto da produção social capitalista, que tem como pressuposto básico se realizar e se reproduzir desigualmente.

No contexto da produção do espaço na cidade capitalista e da estruturação espacial que se estabelece, ocorre a segmentação social, distanciando a população,



segregando e fragmentando o espaço, esvaziando o sentido da cidade como lócus de permanência, de encontro, de convivência entre os diferentes. A condição econômica define a situação espacial. E cada situação espacial influencia diferentemente o acesso à cidade, como totalidade. Os segmentos sociais vivenciam, de forma distinta, a diferenciação socioespacial existente na cidade capitalista, alguns se auto-segregando e outros sendo segregados.

No espaço desigual da cidade, algumas áreas, muitas vezes, recebem apenas a infra-estrutura básica (asfalto, rede de água, rede de esgoto, rede de energia elétrica), não sendo beneficiadas com outros investimentos e equipamentos urbanos (escolas, creches, postos de saúde, áreas e equipamentos de lazer). À medida que se instalam comércio e serviços, os agentes econômicos tendem a pressionar o poder público a implantar ou melhorar as condições que possam estar diretamente relacionadas com os seus estabelecimentos. Quais as determinantes que podem interferir nessas lógicas espaciais? Sabemos que há interesses contraditórios nas propostas e ações referentes ao urbano, os quais vão influenciar a sua estruturação.

A renda é um dos indicadores de qualidade de vida urbana, o que prejudica os segmentos de menor poder aquisitivo pelo fato de terem que se instalarem cada vez mais distantes dos equipamentos e da infra-estrutura urbana; aspectos que fortalecem sua pobreza, que não é só resultado de causas econômicas, mas também de causas geográficas (SANTOS, 1990). Percebemos aqui a importância do espaço, sendo possível analisá-lo na escala intra-urbana, a partir das desigualdades espaciais que podem ser apreendidas por meio da compreensão da vida cotidiana dos cidadãos. Nesse sentido é que buscamos compreender a cidade mediante os percursos urbanos de distintos tipos sociais.

### **Os entrevistados residentes na periferia pobre e segregados socioespacialmente**

No trabalho que desenvolvemos fizemos entrevistas e análises de percursos com os seguintes entrevistados:

- mulher trabalhadora, dona-de-casa, estudante, desempregado, idoso e portador de deficiência física da periferia pobre;
- mulher trabalhadora, dona-de-casa, estudante, desempregado, idoso e portador de deficiência física das áreas próximas ao centro;

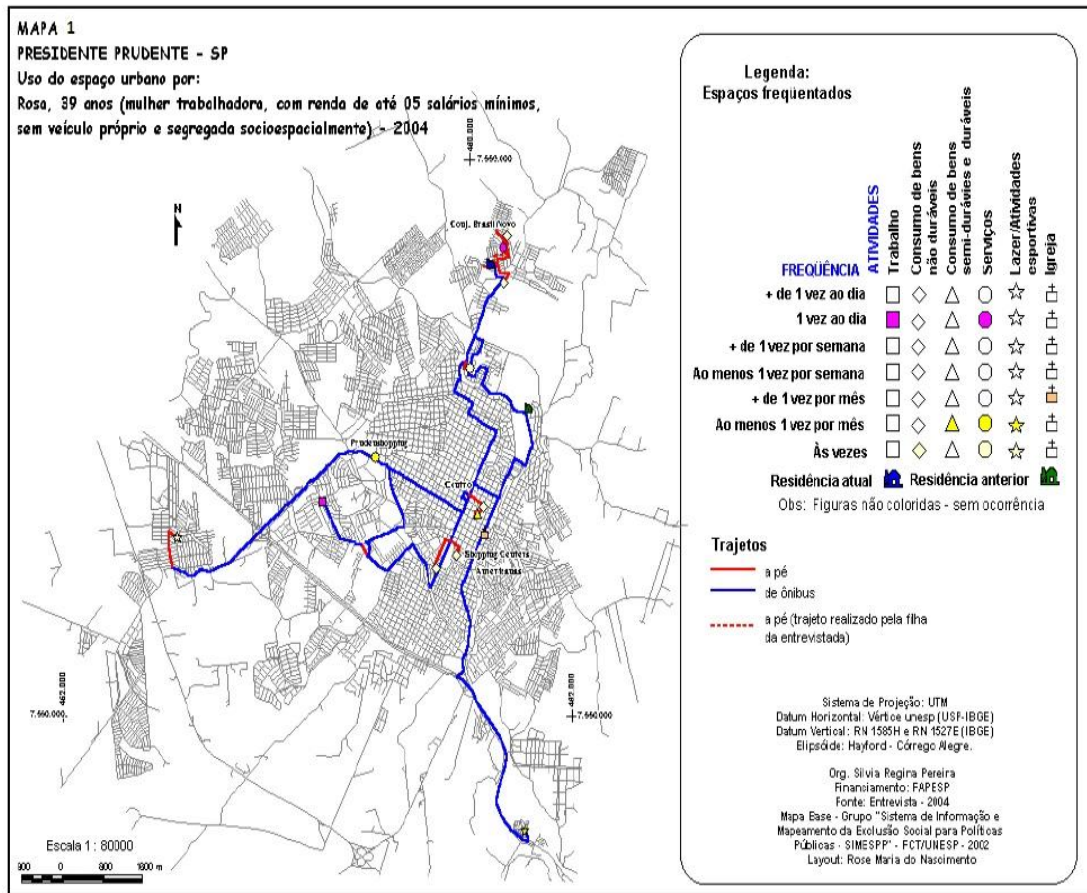
- mulher trabalhadora, dona-de-casa, estudante, desempregado, idoso e portador de deficiência física das áreas centrais ou condomínios fechados e

- residentes em cidades pequenas, próximas a Presidente Prudente: Regente Feijó, Álvares Machado e Pirapozinho.

Nesse texto faremos abordaremos somente os entrevistados da periferia pobre. Os mapas dos seis moradores entrevistados, da periferia pobre, são para ilustrar as áreas das quais se apropriam para ter acesso a bens, serviços e realizarem suas diferentes atividades. O conjunto de mapas referente aos espaços de apropriação dos moradores da periferia pobre possibilita-nos verificar que todos eles são segregados socioespacialmente, tendo em vista suas condições socioeconômicas e a localização de suas moradias no espaço urbano.

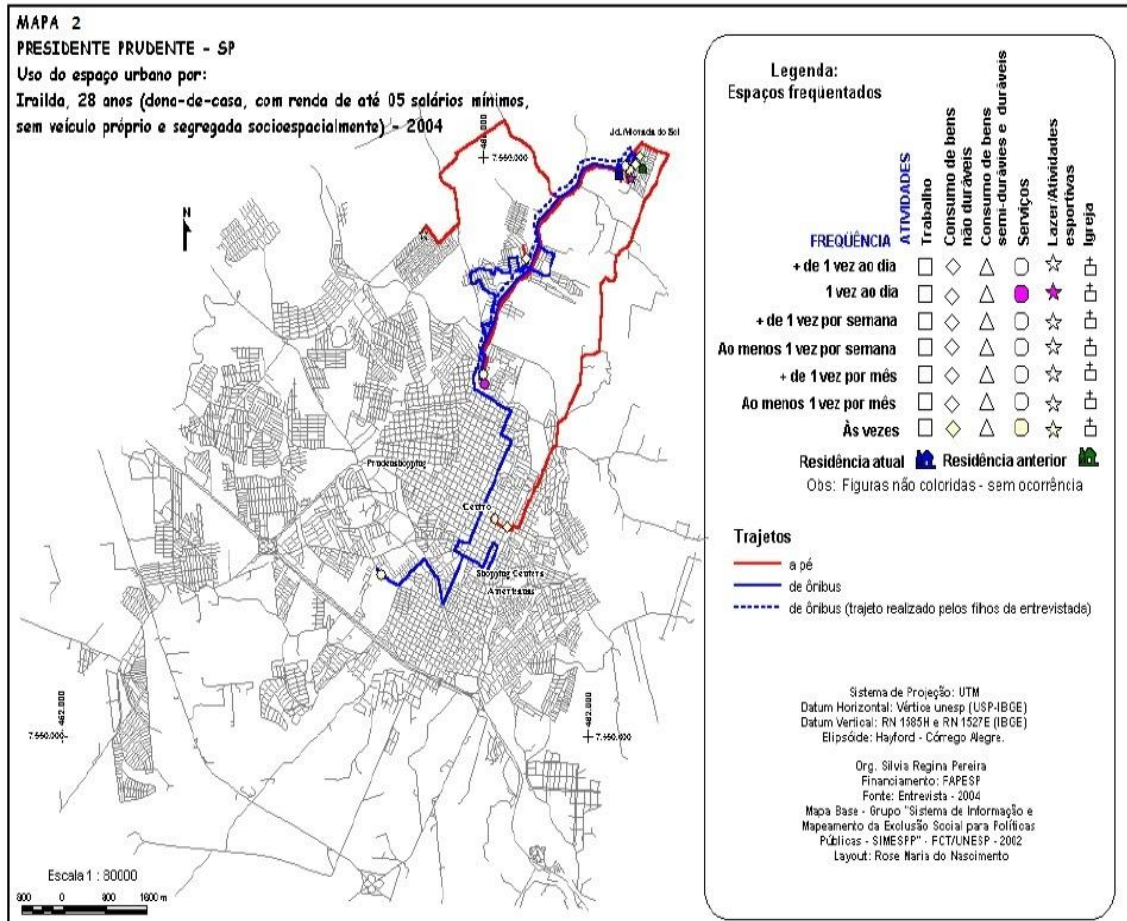
- **Rosa (mulher trabalhadora):** ao visualizarmos seu trajeto no Mapa (1), podemos facilmente verificar que os seus deslocamentos são feitos predominantemente por meio de transporte coletivo, já que se encontra bastante afastada das demais áreas, nas quais realiza suas atividades. A linha vermelha, utilizada para representar os deslocamentos feitos a pé, restringe-se ao seu bairro de moradia, à área do quadrilátero central, *shopping center* e área de lazer. Ou seja, para chegar a esses locais necessita do transporte coletivo, só podendo deslocar-se a pé para a área onde efetivamente vai consumir. A linha tracejada refere-se aos deslocamentos realizados por sua filha no próprio bairro para estudar diariamente.

No nosso entendimento ela é segregada em virtude de seu baixo poder aquisitivo, da localização de sua moradia em relação à área central, dos longos deslocamentos que precisa realizar por meio de transporte coletivo (nesse caso, encarecendo seu custo de vida) que não são suficientes para integrá-la a toda cidade. Associando esta análise à realizada por García (2003), percebemos que a estruturação espacial da periferia associada aos custos que se têm com a mobilidade para as demais áreas da cidade definem o grau de segregação dessa entrevistada.



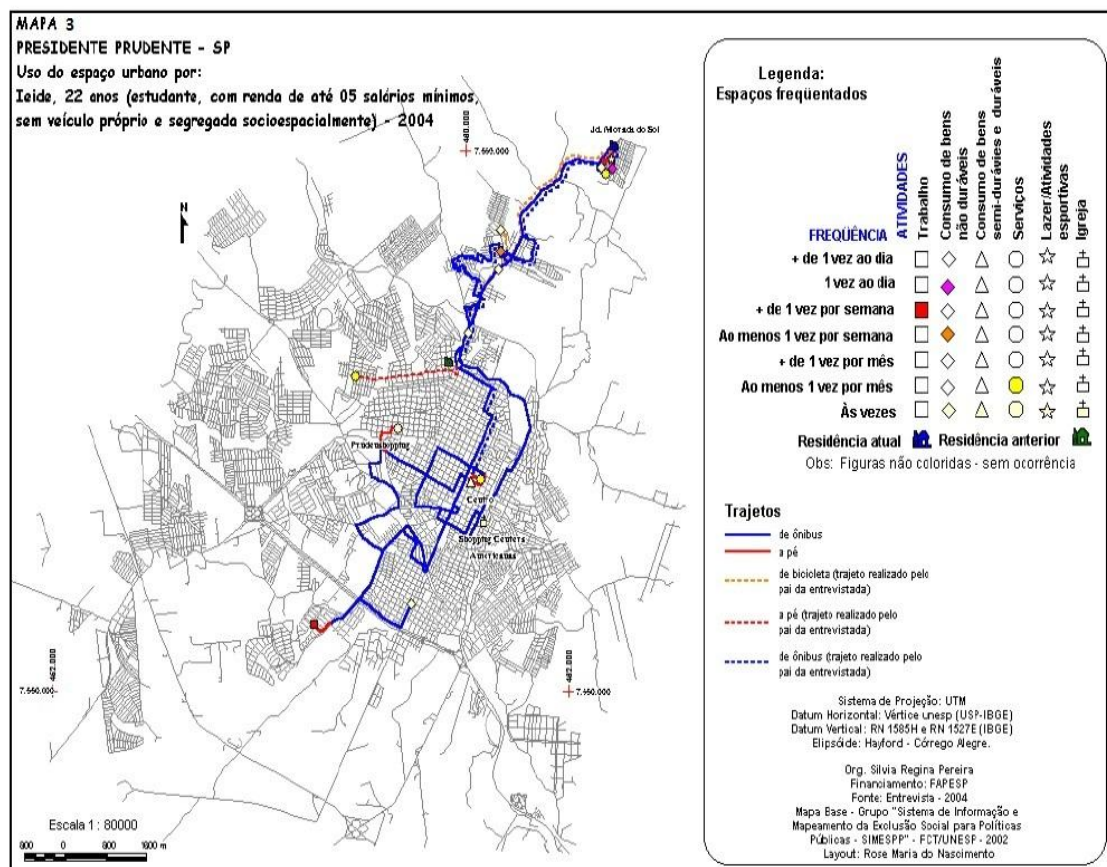
- **A dona-de-casa Irailda**, que reside no Jardim Morada do Sol, tem uma situação socioespacial ainda mais segregada, já que seu esposo encontra-se desempregado. No Mapa 2, o predomínio é da cor vermelha, ou seja, dos trajetos realizados a pé, justamente pelo fato de não possuir condições de pagar transporte coletivo. Podemos notar que a linha vermelha que liga sua área de residência ao centro é bem extensa, mas esse trajeto é a única opção possível para poder poupar o que gastaria com transporte coletivo, para então comprar produtos na área central, onde são mais baratos. A linha azul pontilhada demonstra o deslocamento diário dos seus três filhos para a escola onde estudam, por meio de transporte coletivo gratuito. Já a linha da mesma cor e contínua representa o seu deslocamento, que acontece quando é necessário, para o Hospital Universitário. São três linhas para ilustrar seus trajetos, mas somente um deles acontece diariamente e é realizado pelos filhos, o que significa que ela permanece totalmente isolada no bairro onde reside. Quando acontecem esses deslocamentos, isso não ocorre de forma adequada e agradável, pois são feitos a pé, considerando a longa

distância, sob sol a pino. Ela mesma pergunta-se e responde: “para que sair daqui? Não tenho o que gastar, não tenho como sair”.



- **A estudante Ide** também necessita diariamente de dois ônibus para ir e dois para voltar de seu emprego, no loteamento fechado Dahma I. Pelo Mapa 3 que representa seus trajetos, percebemos que possui um dia-a-dia bastante preenchido, restringindo-se aos deslocamentos para trabalhar e estudar, quando é possível. Por não possuir uma disponibilidade maior de tempo, a aquisição de produtos alimentícios e o pagamento de contas são tarefas realizadas por outros membros da família. Seus deslocamentos são evidenciados pela linha azul contínua, de um extremo (zona norte, onde está sua moradia) para o outro extremo da cidade (zona sul, no loteamento fechado), por meio da utilização de duas linhas de transporte coletivo para a ida e para a volta, totalizando quatro passagens, o que eleva seu custo de vida, já que não recebe vale transporte.

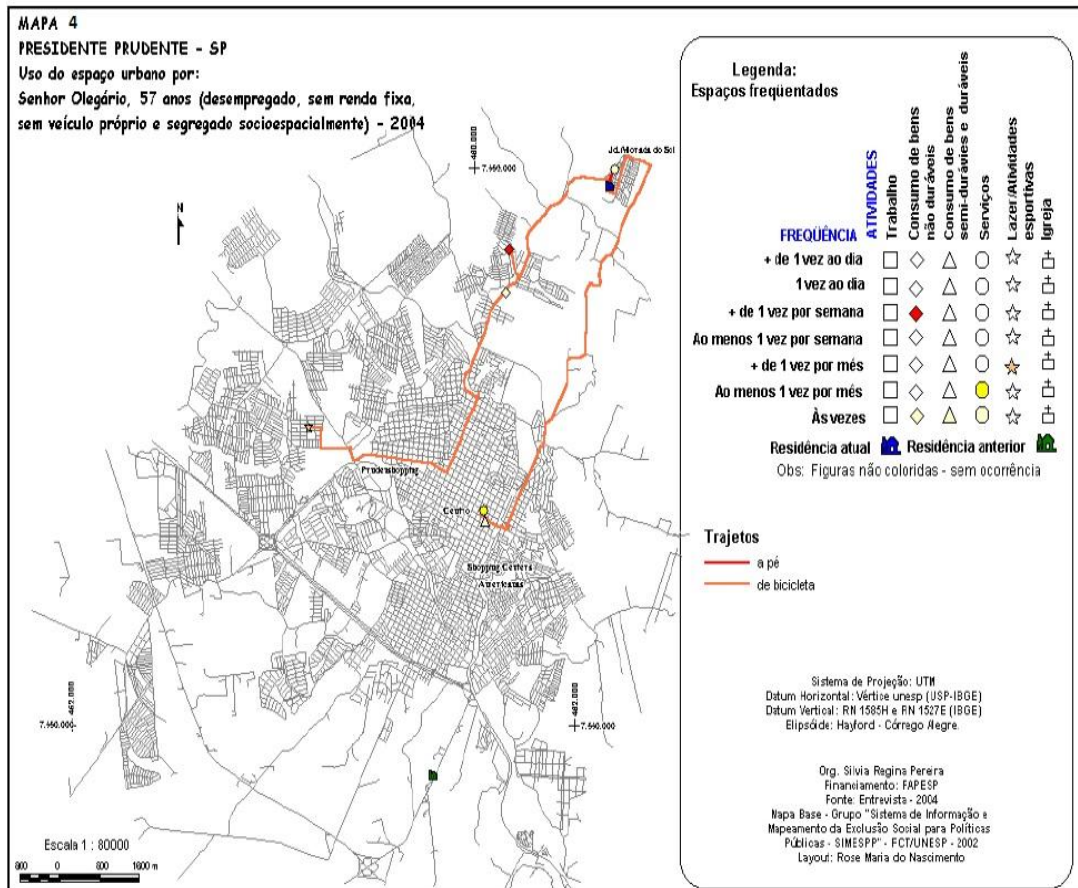
Não podemos deixar de considerá-la uma estudante de 22 anos de idade que tem a vida restrita à atividade laboral. O lazer? Essa atividade é realizada, segundo o que ela considera como tal, de vez em quando no próprio bairro, em um *trailer* onde são vendidos lanches. Ao destacar suas angústias, na rotina do dia-a-dia cheia de privações, considerando sua distância espacial e sua situação econômica, fez questão de frisar que não gosta de morar em Presidente Prudente. Disse que preferia ter continuado morando em São Paulo, onde a vida que levava era menos precária e complicada. Assim como a dona-de-casa, também não se sente moradora dessa cidade por estar dela espacialmente afastada.



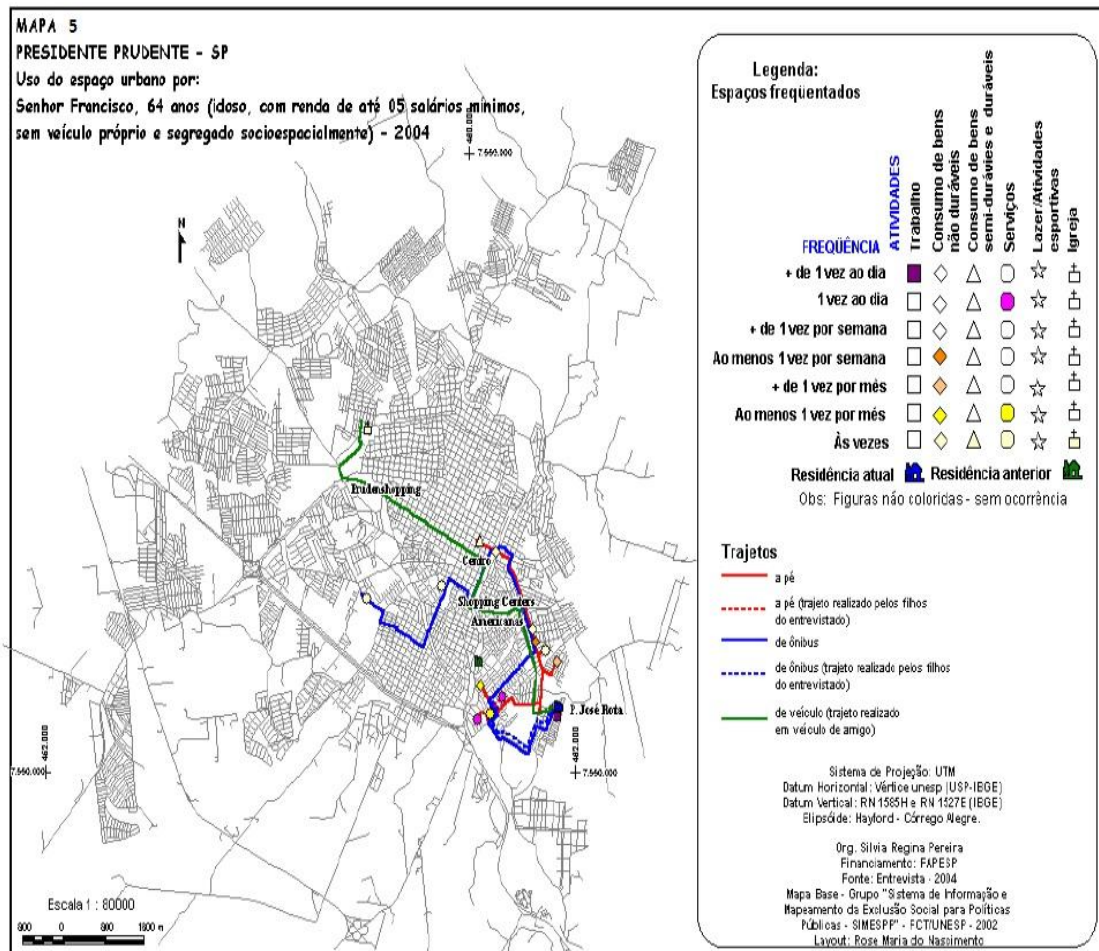
- O desempregado Senhor Olegário tem como meio de deslocamento a sua bicicleta, devido ao alto custo do transporte coletivo. O trajeto representado no Mapa 4 está desenhado com a linha laranja, que representa o deslocamento realizado por meio de bicicleta. A linha vermelha é quase imperceptível, de tão pequena, pois está no bairro de residência do desempregado dessa periferia distante. Desloca-se para qualquer área



da cidade, seja qual for a distância, por meio de sua bicicleta, pelo fato de não possuir condições econômicas que custeiem deslocamentos via transporte coletivo.

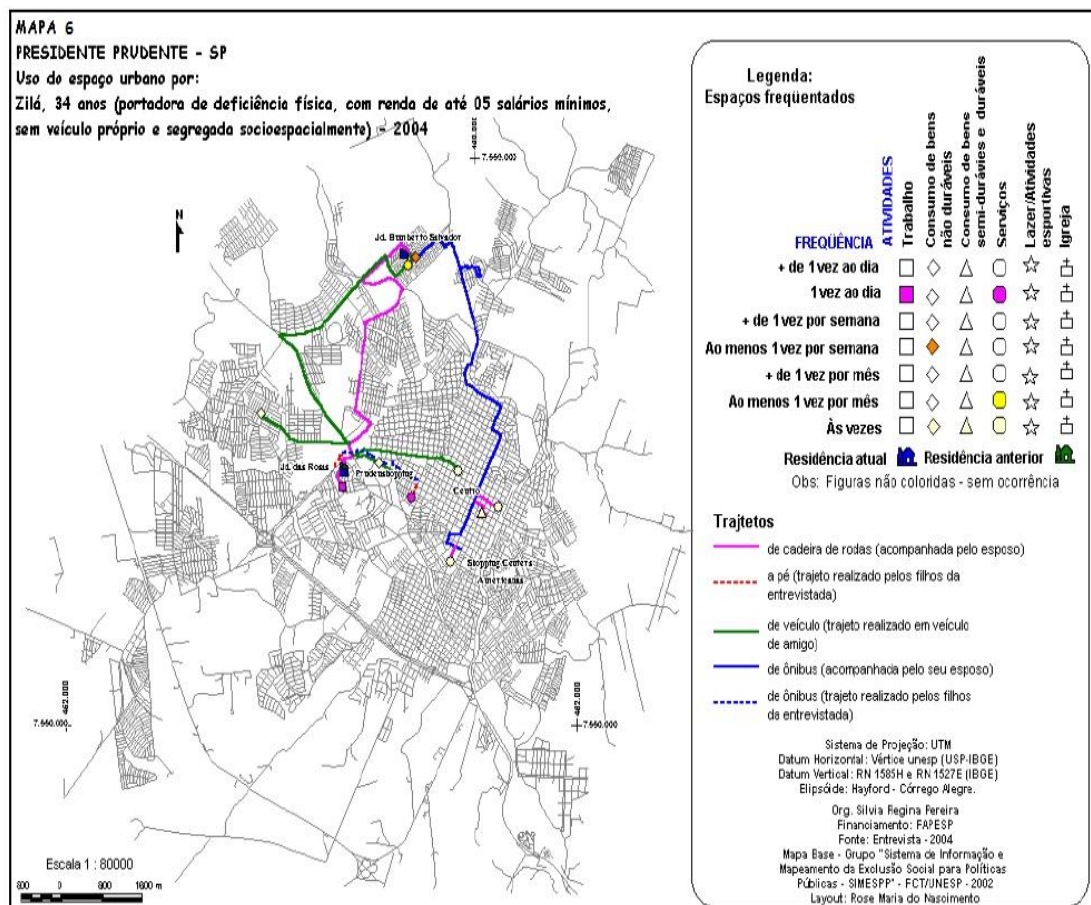


- O idoso Senhor Francisco residente no Parque José Rota, na Zona Leste, que morava anteriormente no Jardim Planalto (no mesmo setor da cidade), desloca-se por



transporte coletivo, de carona ou a pé. O Mapa (5) desse idoso apresenta linhas de três cores. Apesar da linha verde (a do veículo próprio) ser consideravelmente extensa, destacamos que esse trajeto está relacionado com a sua ida à igreja, que acontece de vez em quando, por meio de carona em veículo de amigo, já que o mesmo não possui automóvel. O deslocamento tracejado em azul (complementado pela linha tracejada vermelha, do ponto de ônibus até à escola) é realizado diariamente pelos seus filhos, utilizando também o passe gratuito para ir à escola, que não se encontra muito distante, levando em conta a topografia daquela área. Dessa forma seus deslocamentos quase não ultrapassam a Zona Leste, apesar de não se encontrar tão distante das áreas centrais, mas sua condição socioeconômica acaba por isolá-lo nas imediações de seu bairro, caracterizando a sua segregação espacial.

- **A portadora de deficiência física Zilá** residia anteriormente no Jardim das Rosas, onde se localiza seu local de trabalho, (Termas) e atualmente passa cinco dias nesse bairro, na casa de sua mãe, e dois no Jardim Humberto Salvador, onde reside (Mapa 6). Isso se deve ao fato de não ter uma linha de transporte coletivo com ônibus adaptado para portadores de deficiências físicas, que circule pelo bairro. Para trabalhar vai em sua cadeira de rodas empurrada por seu esposo, uma vez por semana (terça-feira), realizando um percurso de uma hora. De terça-feira a domingo (dias de funcionamento do Termas), fica na casa de sua mãe. No domingo à tarde retorna para o Humberto Salvador, em transporte coletivo convencional, já que nesse dia não há muito movimento de passageiros. Realiza seu consumo de bens não duráveis aproximadamente uma vez por semana, no próprio bairro, em função das dificuldades de deslocamento, embora ressalte a falta de variedade e os altos preços.



Observando o Mapa 6, notamos que a linha de cor magenta é a que representa o trajeto para o trabalho, uma vez por semana. A dimensão do trajeto ajuda a compreender



porque ela não pode retornar à casa todos os dias. Pelo fato de não possuir escola no Jardim Humberto Salvador, seus filhos estudam próximo ao centro.

### **Considerações**

Os entrevistados, moradores da periferia pobre, se encontram totalmente segregados. A mobilidade e acessibilidade dos mesmos para as distintas áreas da cidade não são adequadas, implicando no direito à cidade.

Faz-se urgente e necessária a elaboração de políticas públicas de transporte coletivo que propiciem uma maior mobilidade espacial dos cidadãos, associada à acessibilidade para a realização das funções e para adquirir os bens e os serviços dispersos no espaço urbano. É preciso considerar as diferenças de renda, a estruturação da malha urbana, a concentração dos equipamentos coletivos e as dificuldades de locomoção dos portadores de deficiências físicas, para que o acesso, por meio desse transporte favoreça a comunicação entre as áreas da cidade, propiciando o ir e vir.

Uma das medidas a serem consideradas para uma melhoria na acessibilidade, por meio desse transporte, é a implantação de tarifas diferenciadas de acordo com a renda dos usuários, já que nem todos podem custeá-lo, tendo os deslocamentos prejudicados. Associada a isso está a integração entre as linhas de ônibus, para que haja um maior aproveitamento, uma melhor oferta de linhas e veículos, de acordo com as demandas geradas ao longo do dia, além de torná-lo um meio mais atrativo ao uso, contribuindo para a redução do transporte privado em circulação e de muitos problemas por ele gerado.

As relações entre as condições socioeconômicas e a situação espacial, as quais interferem na acessibilidade, precisam ser levadas em consideração pelos dirigentes públicos para que todos tenham o direito à cidade, o que não se verifica atualmente. A cidade precisa também ser entendida na sua diversidade e na pluralidade, para que a equidade territorial urbana se faça presente e haja um equilíbrio entre áreas distintas, provendo-as de acordo com suas necessidades, favorecendo assim uma melhor acessibilidade dos moradores, bem como as condições de vida na cidade. Desejamos que essa utopia se faça realidade. Ela pode resultar da mudança e da inversão de prioridades nas ações do poder público, o qual deve representar e agir para o coletivo,

buscando para isso, investimentos para as áreas carentes, amenizando as diferenças socioespaciais.

No nosso entendimento o desenvolvimento de subcentros, nas áreas mais distanciadas, com o oferecimento de bens e serviços essenciais, contribuindo para melhorias nas condições dessas áreas, associado a uma melhor estruturação do transporte coletivo para propiciar uma mobilidade espacial e assim uma efetiva acessibilidade, são ações que podem contribuir para amenizar os problemas do cotidiano urbano, principalmente dos menos favorecidos socioespacialmente, que não têm, ainda, o pleno direito à cidade.

### **Referências**

CARLOS, Ana Fani A. **A (re)produção do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 1994.

GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: EDUSP, 1993.

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

SANTOS, Milton. **Metrópole corporativa fragmentada: O caso de São Paulo**. São Paulo: Nobel, 1990.

SPOSITO, M.E.B. Reflexões sobre a natureza da segregação espacial nas cidades contemporâneas. **Revista de Geografia**, Dourados (Associação dos Geógrafos Brasileiros), n. 4, 1996.

\_\_\_\_\_. **O chão arranha o céu: a lógica da (re)produção monopolista da cidade**. 1991. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade São Paulo, São Paulo.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.