



MOBILIDADE ESPACIAL E ACESSIBILIDADE À CIDADE¹

Sílvia Regina Pereira

Departamento de Geografia da UNIOESTE-PR

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. Dessa forma, a situação espacial de cada um pode facilitar ou dificultar esses deslocamentos intra-urbanos. Associado a ela está o poder aquisitivo que definirá os meios de locomoção a serem utilizados para que ocorram o uso e a apropriação do espaço urbano. As cidades médias, em sua maioria, como o caso de Presidente Prudente-SP, têm apresentado características que eram, até pouco tempo, comuns apenas nos espaços metropolitanos. Isso tem ocorrido em função das diferenças socioespaciais estarem mais presentes, e do espaço urbano tornar-se cada vez mais compartimentado, expressando os processos de segregação e auto-segregação, os enclaves e as novas periferias, os novos espaços voltados para o consumo de mercadorias e a possibilidade da ocorrência da fragmentação urbana. Nesse sentido, nosso objetivo foi entender como essas manifestações se apresentam nesta cidade e interferem na vida dos cidadãos, no que diz respeito ao exercício do direito à cidade. Para a compreensão do fato, analisamos o cotidiano de diferentes tipos sociais (mulher trabalhadora, dona-de-casa, estudante, desempregado, idoso, portador de deficiência física e residente em cidade vizinha 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. Definimos três perfis para cada tipo social, considerando para isso a faixa salarial, a faixa etária, o lugar de residência e os meios de deslocamentos. A partir desse estudo foi possível entender os entrevistados como segregados, diferenciados ou auto-segregados socioespacialmente, de acordo com a relação entre situação espacial e a condição socioeconômica, que define o meio de deslocamento e interfere no acesso diferenciado à cidade. Essas configurações refletem a lógica de produção, apropriação e consumo do espaço urbano, que favorece a diferenciação socioespacial no interior da cidade e interfere na vida dos cidadãos.

Palavras-chave: percursos urbanos, mobilidade, acessibilidade, diferenciação socioespacial, segregação socioespacial, fragmentação urbana, direito à cidade.

Resumen

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. Dessa forma, a situação espacial de cada um pode facilitar ou dificultar esses deslocamentos intra-urbanos. Associado a ela está o poder aquisitivo que definirá os meios de locomoção a serem utilizados para que ocorram o uso e a apropriação do espaço urbano. As cidades médias, em sua maioria, como o caso de Presidente Prudente-SP, têm apresentado características que eram, até pouco tempo, comuns apenas nos espaços metropolitanos. Isso tem ocorrido em função das diferenças socioespaciais estarem mais presentes, e do espaço urbano tornar-se cada vez mais compartimentado, expressando os processos de segregação e auto-segregação, os enclaves e as novas periferias, os novos espaços voltados para o consumo de mercadorias e a possibilidade da ocorrência da fragmentação urbana. Nesse sentido, nosso objetivo foi entender como essas manifestações se apresentam nesta cidade e interferem na vida dos cidadãos, no que diz respeito ao exercício do direito à cidade. Para a compreensão do fato, analisamos o cotidiano de diferentes tipos sociais (mulher trabalhadora, dona-de-casa, estudante, desempregado, idoso, portador de deficiência física e residente em cidade vizinha 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. Definimos três perfis para cada tipo social, considerando para isso a faixa salarial, a faixa etária, o lugar de residência e os meios de deslocamentos. A partir desse estudo foi possível entender os entrevistados como segregados, diferenciados ou auto-segregados socioespacialmente, de acordo com a relação entre situação espacial e a condição socioeconômica, que definem o meio de deslocamento e interferem no acesso diferenciado à cidade. Essas configurações refletem a lógica de produção, apropriação e consumo do espaço urbano, que favorece a diferenciação socioespacial no interior da cidade e interfere na vida dos cidadãos.

Palabras-clave: trayectos urbanos, movilidad, segregación socio-espacial, fragmentación urbana, derecho a la ciudad.

Introdução

A partir do enfoque da mobilidade espacial, buscamos, neste capítulo, analisar a acessibilidade à cidade. As pessoas entrevistadas residem em diversas áreas de Presidente Prudente e utilizam diferentes meios de deslocamento para realizarem suas atividades cotidianas.

Tomamos a perspectiva de que:

La forma urbana es el marco sobre el que las personas, las mercancías y la información se mueven, de ahí su importancia cuando queremos realizar un estudio sobre movilidad urbana (GUERRERO, 2003, p. 18).

A forma urbana é uma dimensão específica e restrita da cidade. Partimos dela, mas estamos analisando a estruturação urbana que é mais abrangente porque compreende a forma e os fluxos que se estabelecem em um dado espaço urbano.

Nosso estudo busca compreender o espaço urbano de uma cidade média, diferenciado socioespacialmente² por apresentar os problemas que, anteriormente, eram apenas visíveis e sentidos nas grandes cidades. Partimos da hipótese de que as condições socioespaciais definem e reafirmam o tipo de inserção que os cidadãos estabelecem com relação à cidade onde vivem, podendo estar segregados ou não.

Consideramos para essa análise: a) a situação espacial, ou seja, o local de moradia, em relação ao centro; b) os meios de deslocamento utilizados, avaliando-se o tempo e a frequência dos mesmos; c) o poder aquisitivo destes; e d) as formas de utilização e consumo de diferentes áreas da cidade. A partir dessas considerações, foi possível verificar a mobilidade dos entrevistados, procurando saber se são segregados, os graus de acessibilidade e se conseguem se apropriar do conjunto da cidade.

Partimos do entendimento da estruturação que se estabelece no espaço urbano, por meio dos percursos realizados pelo transporte público, visando a entender como ocorre o acesso dos diferentes segmentos a esse meio de transporte, bem como o atendimento, ou não, às suas demandas e, por conseguinte, como isso implica na definição do grau de acessibilidade dos cidadãos à cidade.

Posteriormente, analisamos o espaço urbano como locus do automóvel particular, em contraposição aos espaços dos pedestres e do transporte coletivo, e as interferências e problemas que se apresentam para o tráfego urbano. Analisamos, também, os deslocamentos e os meios de transporte utilizados pelos entrevistados, para entender como se dá a acessibilidade destes ao espaço urbano, segundo suas condições socioespaciais.

Para finalizar o capítulo, avaliamos a mobilidade dos entrevistados, no intuito de verificar as dificuldades e facilidades de deslocamento de cada um deles, concluindo, então, se há ou não acessibilidade para todos.

Transporte público e espaço urbano

Com o intuito de relacionar a questão do transporte público com o espaço urbano, apresentamos alguns aportes de estudos de casos que tratam desse

assunto, mesmo que estejam relacionados com outras realidades e outros períodos históricos, para que seja possível entender como o tema é abordado, de modo geral e a partir de então, saber se é plausível o estabelecimento de correlações.

Pelo fato de termos tido a oportunidade de realizar um estágio em Barcelona, vivenciando, assim, um pouco daquela realidade, e também pela leitura de obras sobre a temática aqui abordada, incluímos na discussão algumas referências à questão da mobilidade nessa cidade, com base em dois trabalhos. Em seguida, destacamos as idéias de um estudo que aborda esse assunto na metrópole de São Paulo. A partir de então, consideramos a cidade em estudo, buscando estabelecer analogias entre esses níveis escalares, suas diferenças, bem como os contextos históricos que a ensejam.

Em relação aos trabalhos indicados, o de Oyón (1992) discute o transporte tranviário³ em Barcelona no período de 1872 a 1914, destacando que as redes de transportes tiveram um papel decisivo no crescimento das cidades européias desde o século XIX. Para ele, a relação transporte-crescimento urbano é bastante complexa e, no caso dessa cidade, foi operada simultaneamente ao crescimento urbano em forma de *ensanche*⁴ e de suburbanização, sendo que nem todas as áreas e nem todas as classes sociais participaram da democratização do transporte, por ter sido este um processo bastante lento e seletivo, fortalecendo as diferenciações existentes. Segundo o autor, faz-se necessário questionar a divisão social do espaço provocada pelo tráfego urbano em Barcelona e todas as conseqüências sobre o crescimento urbano.

Es necesario preguntarnos primero sobre quién usaba el transporte y a qué costes para poder examinar después en detalle posibles efectos físicos en la expansión de la ciudad. El espacio histórico que se abarca es el de la era de transporte caro, caracterizada por un no intervencionismo municipal y la gestión de las redes técnicas urbanas a través del sistema de concesiones a compañías privadas. El control municipal del transporte fue voluntariamente tibio, pero esa misma reluctancia a intervenir y los particulares sistemas de regulación liberal impuestos facilitaron un sistema de gestión empresarial, unas políticas tarifarias, de trazado y extensión de líneas de consecuencias profundas en la estructura urbana (OYÓN, 1992, p. 108).

Para compreender as interferências do transporte público na estruturação urbana de Barcelonano referido período, Oyón faz uma recuperação da implantação de infra-estruturas de transporte e dos tipos que foram instalados a partir de 1848, como os *ferrocarriles*⁵ para grandes distâncias, os chamados *ómnibuses*⁶ e os

tranvias (de tração animal, a partir de 1872, com o vapor, em 1889, e o elétrico, em 1903).

Com o *tranvia* houve uma valorização de áreas como do *ensanche* e dos “bairros altos”, em termos de longitude de vias e de superfície urbana atendida, pois as companhias visavam ao atendimento das áreas que poderiam oferecer maior rentabilidade, já que o transporte era considerado caro para a época. Entre 1892 e 1896 houve um grande impulso do transporte público, diante das reduções de tarifas em várias linhas e, no período de 1898-99 a 1906, com a eletrificação. A partir de 1909 ocorreu um decréscimo na utilização do *tranvia*, aumentando novamente a partir de 1914-1919. O uso do transporte público, a partir de 1922, em relação à época do *tranvia* de tração animal aumentou, mas, mesmo assim, ainda era inferior ao seu uso nas cidades britânicas, alemãs e em outras cidades européias de tamanho similar ao de Barcelona, que se destacava em relação à frequência no uso diário. Essas variações do tráfego *tranviário* refletem os altos e baixos da economia da época, caracterizando uma elementar democratização do transporte barcelonês entre 1883 e 1914, marcado por oscilações, principalmente para aqueles que não podiam custear o uso desse meio de transporte, já que não era acessível a todos os segmentos (OYÓN, 1992).

Em Barcelona, para o período destacado pelo autor, os *tranvias* e os *ferrocarriles* foram os meios de transporte utilizados apenas por alguns segmentos sociais, por serem extremamente seletivos, e desse modo, não acessíveis a todos, em especial pelo custo, trazendo implicações para a mobilidade dos cidadãos, o que não possibilitava efetiva acessibilidade. Segundo o autor, o caminho para uma democratização do transporte público foi traçado a partir de 1914, quando do aumento nos salários, permitindo a alguns trabalhadores o pagamento pelo transporte. O fato, no entanto, não significou acessibilidade a todos. Nesse período de democratização do *tranvia*, com o uso em diferentes áreas sociais, aparece um outro meio de transporte, privado, o automóvel, que teve grande influência no fortalecimento da divisão e da diferenciação do espaço urbano e dos segmentos.

Um outro trabalho mais recente sobre Barcelona é o de Guerrero (2003), no qual o autor retrata a questão da estrutura urbana e da mobilidade entre residência e trabalho. Aborda os deslocamentos e a oferta de transportes no século XIX, com a utilização da tração animal, das caminhadas e, posteriormente, com a utilização do *ómnibus*, como meio de transporte urbano.

La demanda de movilidad se hallava directamente condicionada por la reducida oferta y por la estructura espacial de las ciudades. A grandes rasgos la forma espacial de la ciudad preindustrial se configuraba como unidad orgánica, compacta, muy bien delimitada, con alta densidad de población, cuyo interior encontraba una alta integración entre amplia variedad de funciones (tanto residenciales, como comerciales y de producción); además comprendía distintos

estratos sociales, presentando, en cuanto a su desarrollo en el espacio, una forma orgánica, con un entramado urbano generalmente complejo formado por calles angostas (GUERRERO, 2003).

A introdução das inovações tecnológicas nos sistemas de transporte permitiu ampliar a mobilidade urbana por meio da implementação do transporte público (que era caro) e pela generalização do seu uso. O custo elevado nos transportes deu-se, em especial, no período entre 1830 e 1900, com os *tranvías*, trens e *ómnibus* que, além das tarifas elevadas, possuíam inadequação de horários, tornando-se acessíveis somente para a burguesia, enquanto os trabalhadores deslocavam-se quase sempre a pé ou de bicicleta. Com a eletrificação, a municipalização dos transportes e a inclusão de trolebus⁷, houve uma redução nos custos, possibilitando um aumento na utilização desse meio por volta da segunda metade dos anos 30 do século XX, o que permitiu a ampliação dos limites espaciais das cidades industriais (GUERRERO, 2003).

O modo de produção fordista incitou a necessidade de maior espaço para o desenvolvimento de funções produtivas, fazendo com que a localização da produção industrial urbana passasse do centro para as periferias. Concomitante a isso, a função residencial também foi deslocada para a periferia, devido ao aumento do uso do automóvel.

No pós-fordismo (com as mudanças no processo de produção, nas práticas laborais e no processo de consumo), a introdução de novas tecnologias resultou em elemento chave no processo de flexibilização e nos transportes. Houve um crescimento forçado da mobilidade, diante da complexidade dos fluxos intrametropolitanos, com a descentralização dos centros de produção e de consumo e com o crescimento da interação territorial. A oferta de serviços de transporte necessitava ser adequada à realidade da policentralidade e da diversificação de atividades, com os novos fluxos entre subcentros, para então melhorar a mobilidade (GUERRERO, 2003).

Assim, no que diz respeito à Barcelona, pelos estudos apresentados, a forma urbana atual reflete as decisões que foram sendo tomadas ao longo dos anos, definindo e redefinindo a sua organização espacial que, segundo o último autor, pode sintetizar o confronto de duas estratégias de planejamento.

La traducción urbanística de este conflicto se concentra básicamente en la confrontación de dos modelos alternativos de crecimiento urbano: un modelo de crecimiento radial, que busca mediante la generación de centralidad revalorizar el suelo del centro histórico de la ciudad (defendido por los propietarios del suelo); y otro, representado por el Plan Cerdà, que busca la extensión mediante el ensanche sobre el llano de Barcelona, con la intención última de aumentar la oferta de suelo sin incrementar el precio del mismo (GUERRERO, 2003, p. 20).

O plano de Ensanche de Ildefons Cerdà foi aprovado em 1859 e, no princípio do século XX, a cidade consolidava sua expansão, anexando núcleos de populações já existentes como Sants, Gràcia, Sant Andreu, Sàrria etc. Em 1905, o Plan Jaussely propunha uma cidade como unidade funcional de produção e consumo, rechaçando o Plan Cerdà, mas não chegou a ser posto em prática, embora o Plan General de Urbanización de 1917 tenha levado em conta algumas de suas propostas como limitação do crescimento, grandes artérias radiocêntricas que orientam o crescimento de acordo com os anéis concêntricos com base no preço do solo e zoneamento de atividades. Outros planos também foram propostos, como o Regional *Planning*, de 1932, para a região metropolitana, e o Plan Macia, de 1934, para Barcelona, com a colaboração de Le Corbusier e com vistas à aplicação do conceito de cidade funcional. O ordenamento territorial foi retomado nos anos cinquenta por meio da metropolização da cidade e do aumento do transporte privado. O Plan Comarcal, de 1953, visava ordenar essa metropolização, primando o uso do transporte privado à medida que organizava o espaço para esse meio, criando uma extensa rede viária e deixando de lado outros meios e os pedestres. Em 1976, com o governo democrático, foi aprovado o Plan General Metropolitano que procurou corrigir as ações urbanísticas anteriores e valorizar o interesse coletivo, de acordo com Guerrero (2003).

Essas ações ao longo do tempo são protagonizadas por agentes urbanos que influenciam e direcionam o ordenamento, o planejamento e a estruturação espacial que se estabelece nas cidades.

Resumidamente, a estruturação atual, nessa cidade européia, em termos de oferecimento de transporte público, é composta por metrô, ônibus, *tranvias* e trens, entre os quais há uma integração no intervalo de uma hora e quinze minutos. As tarifas para os percursos na área urbana e metropolitana se diferenciam de acordo com a divisão por zonas. A demanda por transporte é bastante grande, sendo ainda acentuada pelos turistas, em função da falta de áreas para estacionamentos de automóveis individuais e de seu custo elevado. Há um grande número de automóveis particulares e de táxis gerando um tráfego bastante tumultuado.

É possível apreender que as afirmações anteriores dizem respeito a um outro contexto histórico, mas também podem ser perfeitamente relacionadas à realidades capitalistas atuais. O fato de haver uma estruturação dos transportes que privilegia algumas áreas em detrimento de outras, de não atender a demanda dos usuários que mais necessitam, de ser um serviço de alto custo para a grande maioria da população, de não haver um planejamento desse sistema de modo que seja eficiente e que se torne uma opção mais atrativa em relação ao uso do automóvel privado, são características que se aplicam a diferentes contextos socioespaciais. Nossa preocupação, portanto, é a de destacar a necessidade de uma reestruturação do sistema de transporte público considerando os seus usuários, as diferenças socioespaciais, o aumento do uso do transporte privado e,

com isso, a concorrência pelas vias de circulação, bem como a grande importância de se efetivar a acessibilidade à cidade.

Após essas considerações sobre a realidade de Barcelona, apresentamos Vasconcelos (2001) que analisa, para a cidade de São Paulo dos anos 1960 a 1990, as relações entre transporte urbano, espaço e equidade em países em desenvolvimento, numa perspectiva política e social, buscando entender os deslocamentos humanos no espaço urbano e seus condicionantes. Segundo o autor, as condições de transporte são insatisfatórias para grande parte da população, principalmente para aquelas que não têm acesso ao transporte privado. As políticas e investimentos em políticas públicas poderiam propiciar uma melhora nas condições de vida dos segmentos de menor renda. Concomitante a isso a política de transporte urbano poderia gerenciar o crescimento urbano que não fosse tão excludente em termos ambientais e sociais. Propõe ainda que haja uma abordagem sociológica da circulação para analisar a oferta, a operação e o uso das estruturas e meios de circulação em função das necessidades de produção e reprodução.

Primeiramente, o autor faz uma distinção entre os enfoques da política de transporte e trânsito, sendo que o enfoque técnico limita-se a cálculos gerais sobre quantidades e custos, o social, por outro lado, diz respeito à contabilidade dos impactos sociais, enquanto o sociológico complementa a análise numérica, considerando os padrões de viagem em função de condições sociais, políticas, econômicas e institucionais que condicionam as decisões de pessoas e entidades.

O autor faz um aporte geral de como foi sendo redefinido o planejamento de transporte nos países industrializados. Neles, após a Segunda Guerra Mundial, com o aumento no uso do automóvel e o considerável crescimento territorial urbano, eram utilizadas técnicas sofisticadas de planejamento, predominando a função do engenheiro de tráfego, que procurava a acomodação para o automóvel, por meio de planos e propostas técnicas sem a adoção de enfoques sociais e políticos. Já nos anos de 1960, a Sociologia e a Ciência Política passaram a estudar a área dos transportes, considerando-se, a partir daí, os impactos sociais e ambientais, mesmo que esse planejamento ainda continuasse sendo unidirecional e com uma visão estreita definida pela relação custo-benefício. Após os anos de 1970, houve uma reavaliação do planejamento do transporte com uma melhor utilização da Sociologia para a análise da estrutura e das mudanças sociais (VASCONCELOS, 2001). Essas metodologias eram, geralmente, transpostas para outros países, como ocorreu com o Brasil, em função da aceleração da urbanização após a Segunda Guerra Mundial quando as maiores cidades começaram a vivenciar problemas de transporte e trânsito. O período militar, com a centralização política e a falta de recursos locais para investimentos em sistemas de transporte público, fez com que o planejamento nessa área fosse desenvolvido junto ao Governo Federal, no Ministério dos Transportes (à exceção de São Paulo, que contava com agências próprias). A metodologia utilizada era tradicional, ou seja, um enfoque técnico com incursões na área social. Como as condições de

transporte não se alteraram significativamente, houve uma forte crítica a esse tipo de planejamento tradicional no final da década de 1960.

O tema transporte não era abundantemente abordado, enquanto aqueles relacionados à habitação e à educação recebiam maior atenção. Aos poucos, na década de 1980, foi se privilegiando a incorporação do tema e dos atores sociais, bem como a sua participação na construção do espaço urbano, significando uma transição em relação ao uso da metodologia da sociologia urbana francesa dos anos de 1970 (VASCONCELOS, 2001).

Este autor considera, em sua análise, a estrutura de produção, que se refere ao ambiente construído onde grande parte da produção e da gestão ocorre com a indústria, o comércio e serviços e as empresas públicas; a estrutura de reprodução, onde ocorre a produção biológica, social e cultural das pessoas, destacando-se a residência, a escola, locais de lazer e de realização de outras atividades sociais e políticas, bem como dos serviços médicos; e a estrutura de circulação, que são as vias públicas, calçadas, terminais, ou seja, onde ocorre a circulação.

A circulação é extremamente essencial para que haja o deslocamento das pessoas até seus locais de trabalho já que, normalmente, há uma separação entre este e o local de moradia, bem como das demais atividades necessárias à sua reprodução, o que implica em custos que, muitas vezes, não podem ser pagos, fazendo com que as pessoas busquem outras alternativas, como ir a pé ou de bicicleta.

Historicamente, a provisão dos meios de transporte foi sendo paulatinamente transferida do empregador para o Estado à medida que não mais interessou ao capital. Condições específicas do modo capitalista de produção – luta em torno do valor da força de trabalho, das necessidades sociais de reprodução e dos salários determinados pelo mercado – levam a uma incapacidade permanente do sistema para prover todas as necessidades da força de trabalho [...]. No caso de São Paulo, por exemplo, a construção de moradias junto às fábricas pelos empregadores garantia a residência e o transporte (a pé) dos trabalhadores no início da industrialização (VASCONCELLOS, 2001, p. 35).

Essa situação foi sendo alterada com o aumento do número de trabalhadores e dos custos para a habitação, e com o fato dos empregadores passarem, aos poucos, os encargos de transporte para o Estado e para os próprios trabalhadores (VASCONCELOS, 2001).

No que diz respeito a esses encargos, as pessoas com menor renda sempre terão que resolver questões básicas relativas à sua reprodução, ou seja, precisam conseguir habitação e emprego, além do deslocamento para realizar essas e outras atividades, geralmente por meio de transporte coletivo. Muitas vezes moram distante do trabalho e não têm como custear os seus deslocamentos,

tendo que sair mais cedo de sua residência e ir a pé ou de bicicleta, e, em muitos casos, precisam percorrer longas distâncias. Uma acessibilidade adequada não faz parte da vida desses segmentos sociais.

Essas questões correspondem ao fato do espaço urbano ser produzido, reproduzido e apropriado de acordo com os ditames da lógica capitalista e se encontrar cada vez mais dividido e segmentado socioespacialmente. Nesse sentido, a circulação e a mobilidade de pessoas, bens e mercadorias, nesse espaço, dão-se diferentemente, de acordo com os fatores econômicos, políticos e sociais.

As pessoas, enquanto seres políticos, apropriam-se do espaço de formas variadas, algumas condizentes com as formas previstas e outras não, interferindo nos pressupostos formais das políticas de transporte e trânsito. O exemplo mais claro está no trânsito, em que a ocupação violenta do espaço pelos motoristas reflete um aspecto da luta de classes. Se no campo do trabalho o conflito principal se dá entre os detentores dos meios de produção e os trabalhadores, no trânsito o conflito básico se dá entre a classe média e os trabalhadores, na forma automóvel versus ônibus/pedestres (VASCONCELLOS, 2001, p. 205).

No caso específico de São Paulo, Vasconcellos (2001) faz uma análise de alguns aspectos e dimensões da política de transporte em dois grandes períodos distintos: um entre 1960 e 1980, caracterizado pelo regime militar e pelo crescimento econômico com grandes transformações no espaço dessa cidade e, pós 1980, quando ocorre a redemocratização da política, estagnação econômica, inflação e desemprego.

Com os processos de urbanização e industrialização, a cidade se reestrutura e a localização das diferentes atividades também se reorganiza de acordo com o uso do solo, com o direcionamento da expansão urbana e com as infra-estruturas. Para essa estruturação espacial se constituir são necessários os meios de transporte, que poderão ser públicos ou privados, de acordo com o poder aquisitivo dos usuários. Tanto a estruturação espacial quanto a ordenação dos meios de transportes públicos não são tão simples e espontâneas, estando permeadas por interesses diferenciados dos agentes urbanos. Com isso não há, portanto, uma situação favorável que permita fluir a circulação de maneira adequada, já que há inúmeros problemas nos sistemas de transporte público e uma grande presença do automóvel particular, implicando na mobilidade e acessibilidade de muitas pessoas, principalmente das que possuem uma renda menor.

Voltando-nos para Presidente Prudente⁸ destacamos, a seguir, as informações reunidas por Sperandio (1992), que fez uma análise da legislação relativa ao transporte coletivo, a partir do início de 1950, onde se encontram as premissas

que nortearam a prestação desse serviço, por meio da concessão e da permissão do mesmo à empresas particulares.

A autora analisa a prestação de serviços de transporte coletivo nas diferentes administrações da cidade, demonstrando como o oferecimento desse serviço à população foi se estruturando. No governo de Luiz Ferraz de Sampaio (de 1961 a 1964) foi criada a Empresa de Transportes Brasília S/A (1961), que prestou serviços ilegalmente até 1963, ano em que foi outorgada a primeira permissão para que a empresa operasse na legalidade. De 1965 a 1968, com o prefeito Watal Ishibashi, essa permissão foi renovada, não considerando o prazo de cinco anos previstos para a renovação. No período posterior, com Antonio Sandoval Neto (1969 a 1972), essa mesma empresa continuou sendo beneficiada, já que o edital para a prestação desse serviço estipulava o mínimo de dez anos de experiência no ramo de transportes coletivos para participar da concorrência. Ela possuía esses requisitos, além de não existir naquele momento outra empresa que pudesse concorrer (SPERANDIO, 1992).

A situação não se diferenciou nos dois mandatos posteriores, de 1973 a 1980, com os governos de Valter Soares e Paulo Constantino. Não houve nem mesmo a prorrogação da permissão prevista para 1977 e 1978. A empresa criava e ampliava linhas de acordo com seus interesses. Nos anos de 1981 e 1982, no governo de Benedito Pereira do Lago, houve a renovação da permissão, mas sem uma concorrência pública e, conseqüentemente, a regularização de linhas criadas anteriormente.

No mandato de Virgílio Tiezzi Júnior (1985 a 1988), a prorrogação da permissão foi realizada mais uma vez sem grandes alterações. O prefeito Paulo Constantino teve um segundo mandato, de 1989 a 1992, constituindo-se o último período analisado pela autora citada, o qual foi marcado por conflitos entre a Prefeitura Municipal e a empresa que atuava no ramo dos transportes coletivos, já que esse empresário, Virgílio Tiezzi, demonstrou interesse em concorrer no setor, uma vez que já atuava no ramo de transporte coletivo. Ele tinha empresas de transporte intermunicipal e interestadual e também de transporte urbano nas cidades de Araçatuba, Franca, no Estado de São Paulo, e Campo Grande, no Estado de Mato Grosso do Sul (SPERANDIO, 1992).

Os empresários proprietários da Empresa de Transportes Brasília sempre atuaram visando o lucro. Criaram e suprimiram linhas quando julgaram necessário, as quais foram legalizadas no momento da renovação da permissão, sem que houvesse a interferência do poder público, legítimo representante dos interesses dos usuários. Essa realidade começou a ser alterada a partir de 1993, quando o decreto de 1991 entrou em vigor determinando a concorrência pública em igualdade de condições e a proibição da prorrogação da permissão dos serviços. Ficou expresso, também, que poderia/deveria operar mais de uma empresa na prestação desse serviço por meio da setorização da cidade, dividindo entre elas as áreas a serem servidas (SPERANDIO, 1992).

Por meio das considerações feitas, é possível compreender que houve um monopólio com relação à prestação de transporte coletivo em Presidente Prudente, o que foi, de certa forma, apoiado pelo poder público durante a maior parte do tempo de atuação da empresa citada, legitimando as suas ações. Fica evidente que os usuários eram os mais prejudicados com essa omissão do poder público em propiciar melhores condições de deslocamento à população prudentina, ao permitir que a empresa administrasse o transporte coletivo de acordo com os seus interesses.

O transporte coletivo, na cidade de Presidente Prudente, foi gerenciado por essa empresa até o ano de 1993 e, a partir de 1994, passou a ser operado por duas empresas, a Transporte Coletivo Presidente Prudente (TCPP) e a *Pruden Express*, que permanecem até o momento como prestadoras do serviço. Segundo consta extra-oficialmente, as duas empresas são de propriedade do ex-prefeito Paulo Constantino. Esse fato, se confirmado, evidencia que não houve mudanças com relação à manutenção do monopólio. As linhas de transporte coletivo somam, nas duas empresas, um total de 47, sendo que a TCPP opera em 27 linhas (dentre estas, quatro são com veículos adaptados a portadores de deficiência física) e a *Pruden Express* opera um total de 20 (destas, três são com veículos adaptados).

A frequência de ônibus (em termos de maior número de veículos e menor intervalo de tempo) é maior nas linhas que servem o centro e as suas imediações, enquanto há um maior intervalo de tempo entre os que circulam numa mesma linha comparativamente àquelas que compreendem trajetos mais longos entre áreas periféricas e centro da cidade, chegando até a 40 ou 50 minutos. Nos horários de pico, com maior demanda, os veículos estão sempre lotados, influenciando na qualidade do serviço prestado. O preço do transporte é considerado alto para essa cidade de porte médio, sem contar que não há terminal de integração. Muitas pessoas não podem pagar R\$ 1,80 (um real e oitenta centavos), principalmente as de renda mais baixa, portanto, não é acessível a todos.

Com relação à estruturação do transporte público e do espaço urbano de Presidente Prudente, lembramos que a expansão cafeeira a que esteve associada a fundação da cidade, interferiu na implantação de suas vias de circulação, já que os veículos eram, em sua maior parte, individuais, como carros e charretes, sendo ausente uma visão urbanística que orientasse um plano urbano com vias mais largas que, mais tarde, pudessem ser mais apropriadas para o tráfego, em especial ao de ônibus (SPERANDIO, 1992).

Compõem a estrutura urbana⁹ atual de Presidente Prudente uma área central e pericentral com ruas estreitas que dificultam o tráfego e, em contraposição, um grande número de loteamentos em áreas distantes, com a permanência de vazios urbanos intermediários resultantes da especulação imobiliária, implicando na mobilidade e acessibilidade da população.

No que se refere ao uso das vias na cidade, há uma concorrência entre os ônibus que realizam o transporte coletivo e os veículos privados e individuais que, associados a uma estruturação viária não adequada, geram congestionamentos e uma menor fluidez nos horários de pico. Além disso, o alto custo desse meio de transporte faz com que diversas pessoas se desloquem a pé ou de bicicleta por grandes distâncias, o que se torna ainda mais dificultoso pela declividade do sítio urbano.

Além das características do sistema viário, não há também na cidade um sistema de transporte coletivo integrado que facilite a acessibilidade da população. Neste sentido, o poder público tem que atuar com o intuito de possibilitar uma melhor integração entre as diversas áreas da cidade, por meio do transporte público e oferecer melhores condições para a população de menor renda, que geralmente se encontra distante das áreas melhores servidas com equipamentos de uso coletivo, de comércio e serviços etc. No caso de Presidente Prudente, os setores norte e leste abrigam um grande contingente populacional de baixa renda e, no setor sul, esse fato pouco ocorre, porque a ocupação é feita pelo segmento de maior poder aquisitivo.

Apesar das diferenças de escala, de países, de contexto histórico, das camadas sociais, do número de habitantes etc, as cidades capitalistas estão cada vez mais se estruturando para o uso do automóvel em contraposição ao transporte coletivo, que tem seu custo cada vez mais alto, e, com isso, a diferenciação socioespacial amplia-se em função das dificuldades de acessibilidade, como já dito, principalmente para os segmentos de menor poder aquisitivo. Assim, entendemos que a análise da mobilidade é fator primordial para a compreensão de como ocorre o direito à cidade.

A princípio, é mister e necessária uma inter-relação entre planejamento urbano, ordenação dos meios de transportes públicos e circulação dos transportes privados, de modo que as pessoas que residem em áreas mais afastadas não sejam tão prejudicadas em seus direitos de ir e vir nas cidades, que estão cada vez mais caracterizadas pela diferenciação socioespacial. Faz-se necessária a ação conjunta dos agentes envolvidos nessas questões: o poder público, o poder privado e a população.

A seguir, a análise se dará entendendo a cidade como lócus do automóvel privado e individual que cada vez mais se beneficia dos espaços urbanos em contraposição ao transporte público e coletivo.

A Cidade do automóvel

A predominância do automóvel no espaço urbano é destacada a seguir por ser este considerado um meio de deslocamento flexível e mais veloz em comparação às condições de transporte coletivo. O fato traz graves implicações, já que há uma disputa pelos espaços de circulação por esse meio de transporte, gerando

congestionamentos, aumento da poluição, necessidades de novas áreas para estacionamento e o uso bastante diferenciado, já que muitos o utilizam individualmente, enquanto o transporte coletivo pode atender a um número mais significativo de pessoas.

A maioria das idéias que se seguem estão baseadas em referências bibliográficas européias, mas elas retratam o que acontece em outras realidades sobre a influência do automóvel no espaço urbano. Barcelona será novamente citada, mas não realizamos uma análise sobre a realidade brasileira ou prudentina, pois o objetivo aqui é fazer a apresentação das idéias que justificam o item, ou seja, a cidade como lócus do automóvel para, posteriormente, abordamos os deslocamentos e os meios de transporte utilizados por nossos entrevistados.

Tras la II Guerra Mundial el paradigma de ciudad industrial está completamente afianzado en los países desarrollados, potenciado desde diversos terrenos: en el económico, por la evolución del modo de producción industrial hacia procesos fordistas; en el transporte, por la consolidación del transporte privado como medio de transporte hegemónico, y en el terreno del pensamiento urbano, con la puesta en práctica de las ideas del pensamiento funcionalista en la planificación urbanística de las ciudades (GUERRERO, 2003, p. 14).

Na Espanha, o automóvel foi sendo cada vez mais utilizado e, nos anos de 1960, teve seu uso ainda mais elevado em função da diminuição dos custos de fabricação e pelo fato de propiciar flexibilidade, privacidade e velocidade. Em outras palavras, pôde-se verificar que ocorreu, de fato, um aumento na mobilidade, multiplicando a intensidade e o número de fluxos obrigatórios dos indivíduos nos espaços urbanos (GUERREIRO, 2003).

Como já citado, a renda é determinante para a escolha do tipo de transporte a ser utilizado, sendo que os segmentos de menor poder aquisitivo levarão sempre em conta esses custos no seu orçamento mensal, enquanto os de maior poder aquisitivo podem optar pela comodidade e flexibilidade dos meios de circulação privados e individuais.

Nesse sentido, a cidade vai sendo cada vez mais lócus da circulação realizada por meios de transporte privados e individuais que competem nas vias com os meios de transporte coletivo, sendo progressivamente adaptada para o uso daqueles em detrimento destes. É necessário propiciar o uso coletivo dos espaços urbanos e, com isso, possibilitar uma circulação mais fluida, melhorando o tráfego, os congestionamentos e a qualidade do ar (por meio da diminuição da quantidade de monóxido de carbono emitido), privilegiando-se, inclusive, os pedestres.

Para isso é importante que haja a implementação de medidas que regulem o uso do solo urbano e promovam a acessibilidade dos cidadãos à cidade enquanto conjunto. Além disso, é preciso atrair os usuários para a utilização do transporte

coletivo. Para Guerrero a “[...] medida más efectiva para cambiar la tendencia de incremento de uso del automóvil el ahorro en los tiempos de viaje de los transportes públicos” (2003, p. 38).

Em função dos problemas no oferecimento de transporte público, é preciso considerar a oferta e a demanda, de modo que haja uma eficácia, uma melhoria, para que de fato os usuários sejam contemplados com um meio de deslocamento eficiente.

Dado que la demanda no es constante a lo largo del tiempo, sino que tiene puntas, si se quiere evitar la congestión, la capacidad del sistema tiene que adecuarse al máximo de la demanda. Este es el panorama que tenemos que contemplar: los mínimos de capacidad tienen que ser suficientes para absorber el máximo de demanda. El problema sería trivial si las diferencias entre máximos y mínimos de capacidad de oferta y entre las de demanda fueran insignificantes; el problema es grave porque ocurre todo lo contrario. La consecuencia es una infraestructura infrautilizada durante 16 horas al día, acompañada de una deficiencia de capacidad durante 8 horas diarias que representan los máximos de demanda. Es decir, congestión acompañada de una utilización antieconómica de la infraestructura (LORCA, 1971, p. 28).

Essa situação é observada em muitas cidades com veículos de transporte coletivo super lotados nos horários de maior utilização, quando deveria haver uma maior oferta que atendesse essa demanda. Por outro lado, nestes mesmos períodos do dia observa-se o maior número de carros nas vias, sendo que a maior parte deles tem apenas um passageiro. Assim, há o transporte individual e privado ocupando a maior parte das áreas das vias, mas, com uma densidade baixa quando se verifica a relação veículos x número de passageiros transportados por automóveis, ocorrendo o contrário no que concerne ao transporte coletivo.

As longas distâncias percorridas em transporte público podem tornar-se ainda mais extensas diante do tempo de espera, do tempo de viagem, da qualidade do serviço oferecido, influenciando, muitas vezes, na escolha pelo automóvel individual.

Os segmentos que possuem veículo próprio utilizam constantemente esse meio para os deslocamentos em funções das suas atividades, mesmo que elas se encontrem a curtas distâncias de sua residência. Esses segmentos podem residir em áreas mais centrais, como também nas áreas de expansão urbana mais recentes, caracterizadas pelos loteamentos fechados, que se encontram geralmente afastados da malha compacta sendo que, nesse caso, a escolha da área de residência leva em consideração a facilidade de deslocamentos por meio do transporte próprio.

A escolha do automóvel, por parte de quem tem possibilidade de escolher, decorre de uma avaliação racional de suas necessidades de deslocamento, frente aos condicionantes econômicos e de tempo, e frente ao desempenho relativo das tecnologias de transporte disponíveis. Neste sentido, a visão do automóvel como símbolo de status é superficial: a sua escolha não decorre de um “desejo natural” das pessoas, mas da percepção de que ele constitui um meio essencial para a reprodução das classes médias criadas pela modernização capitalista [...] (VASCONCELLOS, 2001, p. 38).

Para o caso de Barcelona, Guerrero (2003) ressalta que esse fato provoca uma elevada externalidade, com a saída de setores da população de rendas altas da área central para áreas mais afastadas, e com menos densidade, dependendo do automóvel para esses deslocamentos. Segundo ele, isto gera custos para o meio ambiente à medida que se prioriza o transporte privado e o poder público tem que investir constantemente no sistema viário, que, muitas vezes, não é utilizado de forma coletiva mas apropriado seletivamente por segmentos da sociedade.

El automovilista urbano sólo paga una parte del coste de la infraestructura con los impuestos. Sin embargo, hasta ahora no se ha resuelto el problema de establecer un sistema discriminatorio por la utilización de la infraestructura urbana en horas de punta (LORCA, 1971, p. 23).

Como solução para os problemas de trânsito e circulação, Lorca (1971) sugere que haja uma segregação de tráfegos, separando os diferentes tipos, evitando a interação entre eles e o congestionamento. O tráfego pode ser segregado de acordo com a distância da viagem, por meio de rondas ou cinturões, se o destino for mais exterior ao núcleo central, segregar o tráfego dos pedestres por meio de vias elevadas, segregação de corredores viários para transporte público e a segregação dos horários de abastecimento de mercadorias nos estabelecimentos centrais. Essas sugestões poderiam ser implementadas para as diferentes realidades urbanas, tendo em vista a melhor mobilidade e acessibilidade da população.

Lorca (1971) ainda ressalta que, do ponto de vista individual, o automóvel é o meio de transporte mais caro e, se forem agregados os custos sociais, esse meio torna-se ainda mais oneroso. Ele afirma que não quer defender com isso, que o automóvel deva desaparecer, mas que para evitar males maiores é necessário:

[...] robustecer el sistema de transportes colectivos en la ciudad y racionalizar el sistema de precios para que tengan éstos algo que ver con los costes de los diferentes servicios y así construir las bases que hagan posible una elección lógica por parte del individuo del medio de transporte utilizado (p. 23-24).

A cidade cada vez mais está sendo reestruturada, levando-se em conta a circulação que tem aumentado bastante. Parte desses fluxos é constituída por transporte privado, ocorrendo a apropriação desigual dos espaços da cidade por alguns segmentos que se beneficiam desse meio. Em função do automóvel, a cidade é sempre modificada, como destaca Fábregas (1971):

Desde el trazado de sus calles hasta las señales reguladoras del tráfico. Desde la mentalidad de sus ciudadanos hasta los "slogans" publicitarios. Desde la mano de obra empleada en la industria automovilística hasta los agentes de la autoridad, pasando por los programas de actuación pública, están impregnados, condicionados y colocados a servicio del automóvil (p. 37).

Que a cidade está estruturada em função do automóvel, isso é fato, mas devemos ampliar nossas considerações levando em conta o papel de agentes que promovem esse espaço para a utilização desse meio, em contraposição ao uso pelo transporte coletivo público. "*¿Quién crea los automóviles?, ¿quién utiliza los automóviles? y ¿quién construye la infraestructura del transporte?*" (FÁBREGAS, 1971, p. 38).

Essas questões precisam permear as discussões sobre a influência do automóvel no espaço urbano, já que não é simplesmente um mero aumento do número de veículos privados, mas toda uma lógica que permeia a estruturação e reestruturação desse espaço que serve ao automóvel, que segrega os segmentos da população, que propicia a concentração de uso das infra-estruturas e equipamentos coletivos, ou seja, há que se demonstrar o papel dos agentes envolvidos na produção e apropriação dos espaços da cidade capitalista.

Fábregas (1971) salienta, considerando indicativos que para ele são fortes argumentos para se defender o uso do meio de transporte coletivo, que uma pessoa que viaja neste tipo de transporte ocupa uma sétima parte do espaço que ocupa a pessoa que viaja em automóvel e uma pessoa que viaja em motocicleta ocupa a quinta parte do espaço que ocupa a pessoa que se desloca por automóvel.

Circulando en autobuses se reduciría el espacio necesario a una séptima parte. Circulando en autobuses se reduciría el problema de los aparcamientos, de los embotellamientos, de la contaminación, etc. Circulando en motocicletas se reduce el espacio necesario destinado a tráfico en una quinta parte.

[...] los responsables de la gestión pública en Barcelona se empeñan en la construcción de aparcamientos subterráneos que aplazan, pero no solucionan el problema, en las tentativas de diseñar un conjunto de vías rápidas a base de cambiar constantemente las direcciones y los sentidos de marcha y atravesar la ciudad longitudinalmente por autovías que

además de romper y dividir el barrio, constituyen un peligro y molestia para los transeúntes (p. 47).

Ainda de acordo com o autor, no que diz respeito à realidade europeia, especificamente a espanhola, os investimentos em infra-estrutura pública para o uso do automóvel beneficiam somente 15% das famílias. No caso de Barcelona, o que se obtinha com a cobrança para a circulação não cobria os custos com manutenção e conservação das infra-estruturas. *“Nuevamente aparece la desproporción entre los que contribuyen y los poseedores de automóvil privado al Municipio y el enorme gasto público que se realiza éste para aquéllos”* (p. 49-50).

A solução proposta por Fábregas (1971) para a realidade europeia, assim como a solução apontada por outros autores para outras realidades é a mesma, ou seja, *“la colectivización de los transportes. Sin embargo, esto es imposible mientras la clase dirigente se mueva sobre cuatro ruedas”* (p. 51).

É preciso uma conciliação e efetividade de políticas de transporte urbano para promover a mobilidade e a acessibilidade para/na cidade, de modo que se priorize a circulação do transporte público e coletivo, possibilitando a oferta de acordo com a demanda, em contraposição à presença massiva dos automóveis, principalmente nas áreas de concentração de equipamentos coletivos.

É fundamental permitir-se o acesso dos segmentos de menor poder aquisitivo, que em sua maioria necessitam do transporte coletivo para se deslocar à cidade. Estes se encontram cada mais segregados, não conseguindo realizar todos os deslocamentos que gostariam, enquanto os segmentos de maior poder aquisitivo e possuidores do veículo próprio não têm sua mobilidade prejudicada.

Os segmentos de menor poder aquisitivo já se encontram, em grande parte, distantes das áreas abastecidas e melhores equipadas das cidades e precisam, pelo menos, chegar até elas sem maiores prejuízos e dificuldades.

Lorca (1971) aponta que as moradias para esses segmentos estão:

[...] más alejadas de los centros de trabajo y son utilizadas por la parte de población con rentas económicas más bajas y matrimonios más jóvenes. Esta circunstancia hace que la mayor carga de costes de los transportes urbanos tenga que ser soportada por este sector de la población. Otro hecho que expresa la situación de esta población es que es el sector que va a tener que utilizar con más frecuencia el transporte público por carecer del privado, y si la calidad de éste se deteriora, sus oportunidades de acceso a las distintas partes de la ciudad disminuirán y, consiguientemente, lo harán sus oportunidades de trabajo, entretenimiento y de compras. La ciudad está quitando la movilidad a quien más la necesita (p. 32).

Portanto, os que mais necessitam dos deslocamentos não são atendidos como deveriam, restringindo a acessibilidade desses segmentos à cidade e aos bens e equipamentos de uso coletivo nela concentrados. Muitas vezes as estruturas produzidas socialmente não são utilizadas pelo simples fato de se encontrarem distantes do local de moradia de grande parte dos cidadãos e pelo fato de se ter que pagar caro para se chegar até elas, restringindo os deslocamentos para a realização de atividades como o trabalho e ensino. O possuidor do transporte privado pode encurtar as distâncias, aumentar o tempo disponível, enquanto os usuários do transporte coletivo têm um dispêndio maior de tempo em função das distâncias e da seletividade resultante do fato de que os espaços da cidade cada vez mais são os espaços para a circulação do automóvel.

Apresentamos, a seguir, os deslocamentos e os meios de transporte utilizados pelas pessoas entrevistadas, procurando entender a mobilidade destas no espaço urbano de Presidente Prudente.

Os deslocamentos e os meios de transporte utilizados

Necessitamos, constantemente, nos deslocarmos para a reprodução. Tanto as atividades a se desenvolverem, como os deslocamentos, dependerão de fatores, especialmente econômicos e espaciais, que podem restringir ou possibilitar a diversidade e a intensidade dos mesmos.

Dessa forma, consideramos as reflexões que alguns autores estabelecem a partir da realidade européia, mas que se aplicam a outras realidades, para focar em seguida, o deslocamento dos nossos entrevistados, bem como os meios utilizados por na realização de diferentes atividades no espaço urbano.

Os segmentos de menor renda, muitas vezes por falta de mobilidade que gera baixo grau de acessibilidade, não se movem pela cidade, desconhecendo muitas parcelas de seu território e não tendo oportunidade de apreendê-la como totalidade.

Los desplazamientos cotidianos, en relación con el trabajo y el ocio, constituyen un rasgo indiscutido de la vida actual, y el hombre moderno se desplaza más que ninguno de sus predecesores, no sólo en ámbitos comerciales, sino también en intercambio de ideas. La evidencia más patente de este hecho la encontramos en nuestras grandes ciudades que son puntos clave de industria, comercio y administración. Y es objetivo primordial de las autoridades municipales asegurar que las ruedas continúen girando: cualquier obstrucción aporta cierto grado de desorganización y su subsiguiente pérdida de eficacia (MACGREGOR, 1974, p. 437).

O mesmo autor ressalta ainda, que as cidades, locus de diversos deslocamentos, exercem influências para além de seus limites espaciais, e esse fato está

relacionado com as facilidades de transporte para os deslocamentos que se realizam.

Macgregor (1974) retrata, por meio de um estudo de caso, os deslocamentos cotidianos em Edimburgo. Ele inicia seu estudo ressaltando que, na Grã-Bretanha, ocorreu um despovoamento dessa comarca e a cidade se tornou inóspita com as restrições dos muros, o tráfego e os acidentes nas rodovias, havendo com isso, perda do sentido comunitário. Em razão desses resultados, ele apresenta alguns questionamentos sobre a possibilidade de reorganizar a expansão suburbana para frear os deslocamentos locais e diminuir o congestionamento no tráfego da cidade, por meio da criação de assentamentos de identidades próprias, exteriores à cidade. Nesse caso, as autoridades de administração e planejamento urbano teriam que melhorar a acessibilidade à mesma.

Guerrero (2003) salienta que a organização territorial é regida por cinco grandes princípios, o da interação espacial, o da aglomeração, o da acessibilidade, o da hierarquia e o da competitividade. Dentre esses, o da interação espacial estaria diretamente associado aos deslocamentos e à mobilidade no interior das cidades. No que se refere à questão da especialização funcional de algumas delas nas áreas metropolitanas, tendo em vista os custos com moradia, seria preciso implementar as políticas de transporte para favorecer esses deslocamentos, básicos para o exercício da função trabalho. Sobre Barcelona, ele ressalta que:

En la aglomeración central encontramos grandes variaciones entre municipios, así tenemos municipios especializados en residencia como Badalona, Hospitalet y especialmente Santa Coloma de Gramenet, frente la creciente especialización en trabajo de Barcelona (GUERRERO, 2003, p. 57).

Há, portanto, os deslocamentos cotidianos desses municípios da área metropolitana para a cidade de Barcelona onde muitas pessoas trabalham, necessitando, por isso, de condições favoráveis à mobilidade, ampliando o grau de acessibilidade para essas áreas. O autor adverte que há uma relação entre o aumento no consumo de energia e a mobilidade por meio de transportes diante do tipo de urbanização das cidades, sendo que as mais compactas possibilitam a redução desse consumo. Considera também que os aspectos sociais, econômicos, as políticas urbanísticas e as características físicas da cidade são fundamentais para a maior ou menor mobilidade.

[...] podemos indicar que las variables que afectan al coste colectivo de *commuting* son susceptibles de actuación política: tanto política sobre usos del suelo, como em política de formación educativa, o como en potenciación de desarrollo local; y que, por tanto, la tendencia al aumento de la externalidad generada por la movilidad puede ser controlada tanto de manera directa ofreciendo una red efectiva e

integrada de transportes como de maneira indirecta incidindo en las políticas [...] (GUERRERO, 2003, p. 63-64).

Essas variáveis destacadas pelo autor com relação à realidade espanhola, podem e são consideradas pelos agentes urbanos, como o poder público (que elabora a legislação e as políticas de planejamentos) e os atores econômicos (que influenciam as decisões de acordo com os seus interesses, não prevalecendo os interesses coletivos, pelos quais o poder público deveria zelar). Podemos entender que essa situação também se estabelece em outras realidades como, por exemplo, em Presidente Prudente, que possui um tecido urbano bastante diferenciado, com um grande número de vazios, que provoca uma expansão urbana para além da área compacta, aumentando a especulação imobiliária e influenciando na estruturação da periferia pobre, que é carente de infra-estruturas adequadas que permitam melhores condições de vida e acessibilidade. Aqui, não há o entrelaçamento entre a política urbana e a de transportes públicos, fato que pode propiciar melhores condições de deslocamento e mobilidade para a população, predominando a estruturação viária para os automóveis particulares e individuais, o que dificulta o acesso à cidade, agravado pelo aumento dos custos com os meios de locomoção públicos.

É preciso considerar que os deslocamentos:

[...] são determinados por fatores sociais, políticos e econômicos que variam no tempo e no espaço, de acordo com as classes sociais, regiões e países. Por exemplo, o nível e a diversidade do consumo de um habitante de classe média europeu são muito diferentes do que eram no início do século e são diferentes também dos atuais padrões de consumo de um habitante da África rural ou Brasil urbano. Conseqüentemente, as suas necessidades de transporte também são muito diferentes e estão diretamente ligadas às condições específicas de cada local (VASCONCELLOS, 2001, p. 37).

Para Vasconcellos (2001), os deslocamentos são condicionados pela ação dos indivíduos, mas também são influenciados por características familiares, como renda, escolaridade, idade e relações de gênero. Nesse sentido, o autor ressalta que, em um domicílio mononuclear, as pessoas mais jovens ou idosas estão sempre dependentes das necessidades dos adultos que trabalham (questão da idade), as inativas de acordo com as necessidades dos ativos (questão econômica) e as do sexo feminino conformam-se às necessidades das pessoas do sexo masculino (questão de gênero).

Observamos, com relação aos deslocamentos realizados pelos entrevistados em Presidente Prudente, que os moradores das áreas distantes (Mapa 1), da periferia mais empobrecida, como as do Jardim Morada do Sol, do Jardim Humberto Salvador, do Conjunto Habitacional Brasil Novo, com menor renda, deveriam ter a

possibilidade de se deslocarem, por meio de transporte coletivo, para a realização das suas atividades, fato este que não ocorre.

Dentre eles, a trabalhadora Rosa, residente no Conjunto Habitacional Brasil Novo, utiliza o transporte coletivo diariamente para ir trabalhar e, esporadicamente, para ir à casa de um familiar ou a alguma área de lazer pública, não realizando estes últimos percursos freqüentemente em virtude dos custos.

No Jardim Morada do Sol reside a dona-de-casa Irailda que, em função da baixa renda e pequeno grau de mobilidade, não tem acesso ao conjunto da cidade de Presidente Prudente. A jovem estudante leide, que também reside nessa mesma área, usa esse meio de deslocamento diariamente para trabalhar, tendo que servir-se de duas linhas para ir ao local de trabalho e duas para voltar à sua residência, o que aumenta seus gastos e não permite que ela utilize esse transporte para outras atividades, dificultando, por exemplo, o seu acesso à educação formal, já que não há a oferta de escolas na área de sua residência. O Senhor Olegário, desempregado, residente nesse bairro, utiliza a sua bicicleta para se deslocar para as diferentes partes da cidade por não possuir recursos suficientes para o pagamento do transporte coletivo, fator que restringe o desenvolvimento de outras atividades e de freqüência à áreas de lazer públicas, como por exemplo, o Parque do Povo.

Os outros dois entrevistados da periferia pobre, apresentados a seguir, não utilizam freqüentemente o transporte coletivo.

O idoso¹⁰, Senhor Francisco, residente no Parque José Rota, quase não utiliza o transporte público¹¹, realizando os trajetos a pé ou por meio de caronas de amigos.

A portadora de deficiência física Zilá, residente no Jardim Humberto Salvador, não usa esse tipo de transporte principalmente pelo fato de não existir uma linha, com ônibus adaptado¹² para os portadores dessa deficiência, que realize o trajeto entre o local de sua moradia e o de seu trabalho. Ela também não pode usufruir do serviço em função dos ônibus, que fazem o percurso entre a sua residência e outras áreas da cidade às quais ela deseje ir, não possuírem este tipo de adaptação. É servida somente pelo ônibus convencional, o que dificulta o seu acesso à cidade por meio do transporte público. Dessa forma, além de ser um meio considerado caro por ela, não há condições estruturais, nos ônibus que circulam por essa área que permitam seu deslocamento. Fica ainda mais restrito o seu direito de ir e vir pois, na maioria das vezes, ela tem que ser conduzida em sua própria cadeira, enfrentando os declives e aclives do sítio urbano.

Para o conjunto de entrevistados que compõe a periferia pobre e distante, podemos afirmar que a renda baixa e o alto custo do transporte coletivo não possibilitam a acessibilidade à cidade, mantendo-os segregados socioespacialmente¹³.

Ao retratarmos as áreas mais próximas ao centro da cidade, no entanto, percebemos a diferença no padrão de acessibilidade de alguns entrevistados que residem nessas áreas.

A mulher trabalhadora Dona Antônia utiliza diariamente o transporte coletivo para trabalhar, não sendo prejudicada pelo fato da oferta desse serviço ser mais freqüente nessa área e também por realizar percursos a pé em função da proximidade em que se encontra.

Um fato interessante, que destoa dos observados em relação aos demais entrevistados residentes na área central e pericentral, refere-se à dona-de-casa Vilma que, como a dona-de-casa residente na periferia pobre Iralda, possui um baixo grau de mobilidade, mesmo residindo em área de fácil deslocamento para outras partes da cidade. Essa quase imobilidade deve-se ao fato de que seu poder aquisitivo não propicia o desenvolvimento de atividades que estejam além das imediações de sua residência, como o contato com a vizinhança, familiares, deslocamento para levar os filhos à escola e creche nas proximidades, que é também o local onde realiza o consumo de bens e serviços necessários à sua subsistência. Para Vilma, a mobilidade está relacionada com esse tipo de consumo e, segundo ela, sua renda não permite o deslocamento em direção a outras áreas da cidade. Já Iralda ressalta que, se residisse mais próximo das áreas centrais, teria uma mobilidade maior, mesmo que fosse somente para olhar e não consumir bens.

O estudante Márcio desloca-se diariamente para trabalhar e estudar por meio de transporte coletivo, não tendo grandes dificuldades, como a estudante da periferia pobre, pois reside mais próximo da área central onde a freqüência desse meio de transporte é maior, além de poder realizar percursos a pé para as atividades de lazer.

A desempregada Maria de Fátima, por residir em uma área de fácil acessibilidade, realiza os percursos a pé, não necessitando pagar o transporte coletivo, já que a sua situação socioeconômica não possibilita custear esse meio de deslocamento.

O idoso Senhor Afonso desloca-se muito a pé em razão da atividade que desenvolve para complementar sua renda. Vende bilhetes de loteria e, para ele, se não fosse a possibilidade de ir e vir a pé propiciada pela área em que reside, não poderia trabalhar com essa atividade, pois, assim como o Senhor Francisco, ele não utiliza o transporte coletivo, mesmo que para ele este seja gratuito em razão das mesmas justificativas que esse outro senhor também apresentou.

O portador de deficiência física Paulo tem uma mobilidade reduzida pelo fato de não conseguir deslocar-se sozinho, o que o faz dependente de um familiar. É também o que ocorre com a portadora dessa deficiência Zilá, já citada anteriormente. A diferença entre eles está no meio de deslocamento utilizado. Ele sempre é conduzido por amigos em veículos particulares ou por meio de transporte público, como ambulâncias ou peruas da Prefeitura Municipal, para a

realização das atividades esportivas e atendimento médico. Assim, tem mais acessibilidade que ela, podendo realizar atividades esportivas e de lazer, enquanto ela realiza os seus deslocamentos prioritariamente para trabalhar. Na verdade, entendemos que o que os diferencia não é a situação socioeconômica, mas a situação espacial em que se encontram, bem como o fato dele ser contemplado por uma política pública que oferece transporte coletivo para os portadores de deficiência realizarem alguns deslocamentos e atividades, como, por exemplo, a prática de esportes. Paulo é autônomo e realiza sua função profissional na sua casa, enquanto Zilá tem que cumprir horários em um local de trabalho público, fato que não permite a ela uma flexibilidade para realização de outras atividades. O deslocamento principal é para trabalhar e, para isso, não é contemplada por uma política pública.

Quando o deslocamento é feito por meio de veículos privados, a mobilidade é maior e a acessibilidade se efetiva. Os entrevistados motorizados, com renda mais elevada e residentes em área central ou próxima a ela, ou ainda, em loteamentos fechados, permitiram-nos verificar que a condição socioeconômica aliada ao fácil deslocamento por meio de veículo próprio possibilita a realização de um número maior de atividades e uma maior acessibilidade à cidade.

No caso da mulher trabalhadora Eliane, a mobilidade e a realização de diferentes atividades é bem semelhante à da dona-de-casa Vera, justamente pelo maior poder aquisitivo e pela utilização de veículo próprio. Ambas residem em loteamentos fechados.

Essa dona-de-casa, ao contrário das duas outras donas de casa (Irailda, da periferia pobre, e Vilma, da área próxima ao centro), têm uma grande mobilidade para a realização de diversas atividades do seu dia-a-dia, propiciada pelo transporte privado e por sua condição socioeconômica.

A estudante Zumira que compõe esse grupo, apesar de ter um dia-a-dia bastante preenchido com atividades da sua profissão e com o seu estudo, desloca-se facilmente, não tendo grandes dificuldades para ir e vir. Na fase de realização de estágios exigidos pelo curso que está fazendo, tem uma agenda bastante cheia e, para poder realizar todas as suas atividades, tem sido fundamental o fato de possuir um meio de deslocamento próprio, o que facilita seu ir e vir com agilidade.

Entrevistamos um desempregado, Eduardo, que reside em um condomínio fechado, possui veículo próprio e que também desloca-se facilmente, basicamente para estudar e consumir bens e serviços, já que outras atividades não são realizadas em razão de sua situação econômica no momento.

O idoso Senhor Lourival possui uma boa condição socioeconômica e um veículo próprio para realizar algumas atividades, que, segundo ele, são suficientes. Não realiza uma grande mobilidade frequentemente, mas também não pode ser caracterizado por uma simples imobilidade. Assim, essa menor mobilidade é

decorrência de sua idade e das demandas e interesses que ele julga serem necessários satisfazer nessa fase da vida.

Uma outra diferença é notável entre o portador de deficiência física desse grupo Manoel, pois, mesmo com poder aquisitivo, não o é tão mais elevado que o dos outros dois portadores de deficiência física (Zilá, da periferia pobre, e Paulo, da área próxima ao centro). Por possuir um veículo próprio adaptado, possui também maior mobilidade, não dependendo de alguém para conduzir sua cadeira. Essa condição possibilita que ele trabalhe e desfrute de atividades esportivas e de lazer, tendo uma boa acessibilidade.

No que diz respeito às entrevistadas que residem em cidades vizinhas à Presidente Prudente, destacamos que a entrevistada Rose, residente em Pirapozinho, que se desloca diariamente pra trabalhar por meio de transporte público para Presidente Prudente, também tem um fácil acesso a essa cidade quando precisa de bens e serviços que não encontra na sua. Não há problema em residir lá pois o tempo necessário para o deslocamento entre essas cidades é também menor que entre alguns dos bairros de Presidente Prudente. Além disso, essa entrevistada possui uma grande mobilidade em Presidente Prudente, freqüentando-a constantemente para a realização de atividades de lazer e visitas familiares, utilizando o transporte coletivo e o serviço de moto-táxi.

A estudante Celina, residente em Álvares Machado, desloca-se diariamente pra estudar por meio de transporte coletivo para estudar, realizando basicamente apenas esse trajeto e algumas vezes um percurso até o centro ou ao *shopping* da cidade para consumir algum bem. Ela não possui uma mobilidade no interior da cidade, mas possui uma mobilidade interurbana, já que o deslocamento que realiza entre a cidade de sua residência e o local de estudos é mais rápido que no espaço interno de Presidente Prudente. Segundo ela há boas condições para residir em uma cidade pequena e, quando necessita, desloca-se facilmente para a cidade maior.

Já a entrevistada Dona Marta, residente em Regente Feijó, que se desloca algumas vezes para Presidente Prudente por meio de veículo próprio, poderia ter uma mobilidade maior, mas não tem, já que vem à cidade para ir a pontos específicos, sendo que seus deslocamentos são maiores e mais freqüentes na cidade de origem, onde ela, também como as demais, realiza a maioria do consumo de bens e serviços.

Para esse grupo constituído por residentes em cidades vizinhas a mobilidade e a acessibilidade que se estabelecem realizam-se na escala interurbana, salientando que as distâncias entre essas cidades e Presidente Prudente é relativamente pequena¹⁴, sendo os deslocamentos realizados em tempo menor comparativamente ao necessário entre algumas áreas da cidade.

Os deslocamentos cotidianos da maioria da população são para o exercício do trabalho e, dependendo do tamanho da cidade e da diferenciação socioespacial

existente, seus cidadãos têm suas mobilidades afetadas já que, para as grandes distâncias, é necessária a utilização de transporte público que, na maioria dos casos, é insuficiente e caro, restringindo o uso.

Os segmentos de menor poder aquisitivo e que residem nas áreas mais distantes procuram outras alternativas, como o uso da bicicleta, a caminhada, ou até mesmo o pedido de carona aos que possuem veículo próprio, para que possam deslocar-se para o trabalho e para pagamento de contas e algum consumo esporádico em áreas centrais, quando isso é possível. Em outros casos, a imobilidade pode predominar se não houver uma atividade obrigatória a cumprir, como o trabalho. Nestas condições, outras atividades podem até mesmo deixarem de ser realizadas, como, por exemplo, estudar, freqüentar parques e praças públicas ou simplesmente circular pelos espaços da cidade. Para muitos, utilizar-se do espaço urbano e por ele circular está relacionado com o consumo de bens e serviços, ainda que sejam também importantes os tipos de circulação relativos à vida urbana, em seu sentido mais amplo, ou seja, aqueles que propiciam a apropriação do espaço urbano para a vida social e política.

Diante das considerações realizadas, apresentamos, a seguir, uma análise sobre a mobilidade dos entrevistados, com intuito de avaliar se ela é facilitada ou dificultada.

Mobilidade e acessibilidade: para todos?

Abordamos, em nossa análise, a importância de uma mobilidade que seja eficaz e permita a ocorrência da acessibilidade. Essa acessibilidade deve estar associada à estruturação urbana que se estabelece em diferentes contextos para que assim, haja de fato a possibilidade de exercício do direito à cidade.

Será que todos os cidadãos possuem uma mobilidade que lhes permita a acessibilidade?

[...] ¿Cuáles son los beneficios que podría ofrecer la movilidad al ser urbano? Veamos algunos de los más importantes:

a)La movilidad aumenta las posibilidades de trabajo; la gran ciudad, con sus economías de aglomeración, ofrece al individuo una amplia gama de trabajos, la movilidad del individuo dentro de la ciudad ofrece la posibilidad de elegir entre éstas la más adecuada a sus deseos y aptitudes.

b)La movilidad va a dar más oportunidades de acceso a los lugares de entretenimiento.

c)Uno de los beneficios más importantes de la movilidad es el aumento del tiempo disponible: tiempo-trabajo y tiempo-ocio.

Las ventajas del aumento del tiempo son claras, disminución de costes, aumento de producción, etc.

d)Aumento del espacio disponible es otra de las ventajas, espacio-trabajo, espacio-entretenimiento, espacio-escuela, etc. La movilidad da la oportunidad de poder utilizar toda esa serie de espacios (LORCA, 1971, p. 18).

De acordo com os apontamentos destacados, podemos avaliar a importância da mobilidade para o funcionamento do sistema urbano, bem como para a reprodução social, uma vez que os indivíduos necessitam realizar constantes deslocamentos para satisfazer necessidades referentes a essa reprodução. Sabemos, porém, que a efetivação dessa mobilidade nem sempre acontece de forma simples e adequada, estando relacionada com inúmeras determinações políticas, sociais e econômicas.

No lado prático, o processo de reprodução requer mobilidade física para realizar as atividades. Ele também implica a disponibilidade de meios de transporte, seja os meios não-motorizados e pessoais (a pé, de bicicleta), seja os meios motorizados, públicos ou privados. Finalmente, implica a ligação física e temporal adequada entre os meios de transporte e os destinos desejados. Portanto, o processo de reprodução é uma combinação entre meios pessoais, o sistema de circulação e os destinos desejados. Isso requer uma melhor compreensão das diferenças entre uma visão simplista da mobilidade pessoal e uma visão mais abrangente da acessibilidade (VASCONCELLOS, 2001, p. 40).

A mobilidade, como um fim a ser obtido por um meio de transporte, varia de acordo com o meio em que ela é realizada. Em alguns casos e situações podemos nos movimentar, movermo-nos pelo espaço urbano a pé, para realizar algumas atividades. À medida que a extensão territorial desse espaço se amplia e parte dos equipamentos coletivos ainda permanece centralizada, faz-se necessário o deslocamento por meio de transporte motorizado. Esses meios podem ser públicos e coletivos ou privados e individuais de acordo com a renda dos usuários, sendo que, a oferta, qualidade, eficiência e o tempo de deslocamento entre eles serão bastante diferenciados, implicando em menor grau de acessibilidade dos que dependem do transporte coletivo.

Nesse sentido, nem sempre a mobilidade possibilita a acessibilidade. Para que a equiparação entre mobilidade e acessibilidade ocorra é necessária uma adequada política de transportes atrelada ao planejamento e às políticas urbanas, de modo a favorecer a melhoria e a eficácia dos deslocamentos por meio de transporte público coletivo, contribuindo para que o acesso aos equipamentos de uso coletivo e aos espaços para as realizações das diferentes funções e atividades seja adequado, o que garante essa condição principalmente para os segmentos que se utilizam desse meio e que se encontram cada vez mais afastados da área central.

Vasconcellos (2001) salienta que a mobilidade, na visão tradicional, refere-se meramente ao ato de movimentar-se de acordo com condições físicas e econômicas. Esta visão deixa a idéia incorreta de que a política de transporte deveria aumentar o número de meios de transporte, atendendo aos preceitos da modernização capitalista, segundo os quais o tempo, como valor econômico, é cada vez mais presente. Já a acessibilidade é entendida como a mobilidade para a realização das necessidades para a reprodução, ou seja, não é simplesmente movimentar-se, mas chegar aos destinos desejados. Nesse sentido, com um enfoque mais amplo que o da mobilidade, ao se tratar de acessibilidade, considera-se que há uma conexão entre a oferta do sistema de circulação e a estrutura urbana, e ela refere-se ao modo como o indivíduo pode usar o espaço da cidade.

De acordo com a estruturação que se estabelece em cada espaço urbano, poderá haver aumento ou redução nos deslocamentos para a realização de determinadas funções segundo a localização das atividades no interior da cidade, conforme suas áreas centrais e as mais periféricas.

La dispersión de la localización de trabajos y viviendas puede teóricamente llevar a minimizar el tiempo (o distancia) medio de viaje pero también puede llegar a maximizarlo dependiendo de cuáles sean los orígenes y destinos de los desplazamientos. El policentrismo, a pesar de desconcentrar los empleos y residencias a lo largo del territorio ofrece ventajas de proximidad local que reducen tanto el tiempo como la distancia de los viajes. Sin embargo, esta ventaja se diluye si la densidad de los subcentros es reducida [...] (GUERRERO, 2003, p. 33-34).

A constituição de subcentros é considerada, no caso do policentrismo, como um tipo de estruturação que se faz presente em muitas cidades, tanto européias quanto latino-americanas, e que, a nosso ver, poderia contribuir para facilitar a acessibilidade aos meios de consumo coletivo, à medida que eles fossem sendo descentralizados nesses vários núcleos urbanos, e para ampliar e melhorar a eficácia da circulação, já que os fluxos não precisariam ser todos para a área central. Isso não quer dizer que a mobilidade tenha que ser propiciada somente nas imediações desses núcleos, mas a utilização desses subcentros estaria atrelada a uma acessibilidade para a cidade como um todo, por meio de um sistema de transporte público eficaz e mais descentralizado, comparativamente à constituição de sistemas de transporte coletivo exclusivamente radiais, cujos fluxos convergem somente para a área central principal.

Associado a isso poder-se-ia “[...] incrementar los niveles de densidad residencial; y la adopción de políticas de transporte que proporcionen un sistema de servicios públicos alternativo al transporte privado [...] así como desincentivar el uso del automóvil” (GUERRERO, 2003, p. 31).

Outra medida importante para propiciar a acessibilidade é ampliar as oportunidades de uso do transporte público pelos segmentos carentes e que se encontram distanciados das áreas melhor servidas de meios de consumo coletivo. Para Lorca (1971), seria interessante se houvesse reduções das tarifas de transporte nos horários de pico para beneficiar a classe trabalhadora que se utiliza basicamente desse meio para se deslocar. A redução das tarifas, um maior conforto, maior velocidade e flexibilidade fariam com que o transporte coletivo fosse mais atrativo, podendo contribuir para uma menor utilização do transporte individual e privado, o que implicaria na melhoria do tráfego, na diminuição dos tempos médios de deslocamento e na qualidade do ar.

Sousa (2003) analisou a mobilidade e a acessibilidade dos moradores de um bairro de baixa renda que se utilizam do transporte coletivo na área suburbana de Guarulhos, indicando que a mobilidade está vinculada a aspectos socioeconômicos e a acessibilidade está relacionada ao uso do solo e à forma urbana, que se referem ao processo de funcionamento da cidade. Ele ressalta que os entrevistados utilizam o transporte coletivo para trabalhar na área central de Guarulhos ou em São Paulo. Na cidade de São Paulo, uma pessoa que se desloca por meio de transporte privado ocupa oito vezes o espaço físico de uma pessoa que utiliza o transporte coletivo no horário de pico, ocorrendo uma apropriação desigual do território da cidade, gerando um desequilíbrio na circulação e no uso do espaço urbano. Nessa cidade, houve também uma diminuição no uso do transporte coletivo e um aumento no transporte individual a partir dos anos de 1990, resultado da inserção do transporte alternativo. O índice de mobilidade tem caído, mesmo com o aumento do transporte privado, devido ao baixo investimento em transporte coletivo, aumento no preço das tarifas, aumento do desemprego e má ocupação do solo (SOUSA, 2003).

Segundo esse autor, a mobilidade faz parte das pré-condições do desenvolvimento político e cultural de um povo, pois as pessoas necessitam estar em constante movimento para realizar diferentes funções como trabalho, lazer, educação, práticas religiosas, consumo de bens e serviços. A mobilidade está vinculada à renda que define o tipo de transporte a ser utilizado e as diferentes acessibilidades.

Merlin, *apud* Sousa (2003), fez uma distinção entre as mobilidades realizadas no espaço urbano, classificando-a em quatro grupos, que são:

- mobilidade residencial: é a circulação entre o local de moradia em direção a qualquer outro ponto em meio a um mesmo espaço urbano. É o desejo de adaptar as características do local às necessidades familiares;
- mobilidade ocasional: não obedece um período determinado. Os motivos são: profissional, lazer, visita a parentes, etc.;

- mobilidade semanal: está relacionada aos trabalhadores e estudantes que exercem atividades longe de suas residências, repetindo-se as viagens semanalmente;
- mobilidade cotidiana: é quase obrigatória. É o circuito de ligação diário entre o local de moradia e os locais de trabalho e escola (SOUSA, 2003, p. 32-33).

Sousa (2003) também retrata o movimento pendular como forma de mobilidade entre moradores de áreas distantes e desprovidos de condições adequadas para a vida urbana, em direção às centrais, em busca de bens e equipamentos de uso coletivo.

A acessibilidade é o acesso fácil, qualidade do que é acessível. A falta de acessibilidade no transporte coletivo está associada às grandes distâncias e longas viagens. O tempo é o momento ou a ocasião apropriada para que um fato se realize. A pouca acessibilidade no transporte está associada ao tempo excessivo de execução de uma viagem. Trata-se da relação tempo-espço (SOUSA, 2003, p. 40).

A acessibilidade aos equipamentos de uso coletivo pode ser prejudicada se a mobilidade para essas áreas não for eficaz o que dependerá do meio de transporte utilizado.

A mobilidade e a acessibilidade estão atreladas ao uso de meios de transporte, considerando a relação espaço-tempo, e se encontram vinculadas à estruturação urbana, que deve ser resultado de políticas e planejamento que direcionam o uso do solo, mas, na maior parte dos casos, como o de Presidente Prudente, resultam sobretudo das iniciativas e interesses dos agentes privados. O planejamento urbano deve priorizar os interesses coletivos e deve estar associado à estruturação do sistema de transporte público, que proporcione a acessibilidade à cidade, considerando as diferentes áreas onde se localizam as atividades de trabalho, educação, saúde, lazer, comércio e serviços. Quando a acessibilidade não é favorecida fortalece-se ainda mais a diferenciação socioespacial.

Vasconcellos (2001) avalia a acessibilidade a partir da oferta de linhas de transportes públicos para os usuários freqüentes e da densidade de vias para os usuários de automóveis privados, o que determina o tempo de espera e de viagem.

Por meio dessas considerações sobre mobilidade e acessibilidade e avaliando os deslocamentos realizados pelos entrevistados em nosso trabalho, já descritos no item 3, podemos inferir que:

A) De maneira geral, os residentes na periferia pobre (Jardim Morada do Sol, Conjunto Habitacional Brasil Novo, Parque José Rota e Jardim Humberto Salvador) possuem uma mobilidade reduzida, que está diretamente relacionada ao:

- cumprimento da função trabalho por meio de transporte público, como é o caso da mulher trabalhadora Rosa, da estudante Leide e da portadora de deficiência física Zilá; e
- deslocamento para a realização de algumas atividades não tão frequentes como pagamentos de contas e visitas familiares, no caso do desempregado Senhor Olegário, que se desloca por meio da sua bicicleta, e do idoso Senhor Francisco, que se desloca a pé para a realização do consumo de bens e serviços.

Já a dona-de-casa Irailda, possui uma quase imobilidade, em função da não realização de qualquer função fora de sua residência, da distância em que se encontra e dos custos para se deslocar.

Assim, para esse grupo, além da mobilidade reduzida não há uma acessibilidade à cidade.

B) Os residentes das áreas mais próximas ao centro (Jardim Paulista, Vila Santa Tereza, Vila Iolanda, Jardim Itapura, Parque Furquim e Vila Malaman) possuem uma mobilidade maior, que está relacionada à:

- ida ao trabalho, por meio do transporte coletivo, para a mulher trabalhadora Dona Antônia, e para o estudante Márcio, que também o utiliza para estudar;
- realização de diferentes atividades e funções, pela desempregada Maria de Fátima, que se desloca sempre a pé; e
- complementação da renda, pelo idoso Senhor Afonso, que também se desloca a pé.

O portador de deficiência física Paulo têm uma mobilidade mais reduzida, deslocando-se sempre com ajuda de um familiar ou amigo para a realização de atividades de lazer, esportivas e de outros serviços. A dona-de-casa Vilma, mesmo residindo em área relativamente próxima à central, desloca-se muito pouco.

Nesse grupo podemos dizer que a mulher trabalhadora Dona Antônia, o estudante Márcio e a desempregada Maria de Fátima possuem uma maior mobilidade, como também uma acessibilidade à cidade, diante das condições socioespaciais dos mesmos. Em contraposição a eles, o idoso Senhor Afonso, apesar de seu potencial grau de mobilidade, não têm acessibilidade em função da situação socioeconômica que, segundo ele, restringe seu acesso a alguns meios de consumo coletivo. O portador de deficiência física Paulo têm mobilidade e acessibilidade reduzidas diante das suas condições físicas e socioeconômicas. Uma

quase imobilidade é a característica marcante para a dona-de-casa Vilma, resultado da sua condição socioeconômica.

C) No que diz respeito ao grupo constituído pelos entrevistados de maior poder aquisitivo, que possuem também veículo próprio, podemos ressaltar que, de maneira geral, todos eles possuem mobilidade e acessibilidade à cidade, sendo beneficiados pela condição socioeconômica que possuem. Destacamos que o idoso Senhor Lourival têm menor mobilidade nesse grupo em função de circular menos, o que ele próprio considera uma opção para a fase de vida em que se encontra, realizando os mínimos deslocamentos para as atividades que julga necessárias, como lazer, compras e outros serviços. Nesse caso não é a renda nem a dificuldade de mobilidade que influenciam. O portador de deficiência física, Manoel, têm uma mobilidade e acessibilidade maior que os outros dois portadores (Zilá, da periferia pobre, e Paulo da área próxima ao centro), em razão de sua condição socioeconômica que possibilita que o mesmo tenha um meio de transporte próprio e adaptado para realizar seus deslocamentos.

D) As pessoas residentes em cidades vizinhas têm mobilidade e acessibilidade para a cidade de Presidente Prudente sem grandes dificuldades de deslocamento. A mobilidade no interior desta é maior para a entrevistada Rose, que se desloca todos os dias para trabalhar. As três entrevistadas se utilizam mais do espaço urbano da cidade de origem, que são cidades pequenas, para o consumo de bens e serviços, em comparação à frequência com que realizam este tipo de atividade em Presidente Prudente, que é uma cidade média. A cidade de destino é utilizada por Rose para a realização da sua atividade profissional, além do consumo de alguns bens e de algumas áreas de lazer. A estudante Celina têm como objetivo principal cursar a Universidade, não realizando um consumo considerável de mercadorias e das áreas de lazer. Marta, apesar da fácil acessibilidade por meio de transporte próprio, não consome prioritariamente em Presidente Prudente.

Consideramos que é necessária e urgente a efetivação de políticas públicas de transporte urbano que permitam a acessibilidade dos cidadãos à cidade para a realização das suas mais diferentes atividades que se encontram dispersas pelo espaço urbano. Sabemos que a maior determinante é a diferença de renda, portanto, uma das medidas que poderia viabilizar a acessibilidade é a diferenciação de tarifas de acordo com o poder aquisitivo da população. Os de menor renda precisam receber subsídios para utilizar o meio de transporte público, que deve ser eficiente e atender à demanda existente de modo a tornar-se mais atrativo que os meios de deslocamento privados. Assim, ocorrerá a redução dos inúmeros problemas que são gerados com a presença massiva do automóvel.

Notas

¹ Esse texto é o primeiro capítulo da Tese de Doutorado intitulada "Percurso urbano: mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade", defendida em Junho de 2006 junto ao Programa de Pós-Graduação da FCT/UNESP de Presidente Prudente-SP, sob orientação da Professora Maria Encarnação Beltrão Sposito e com financiamento da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

² Inicialmente faremos o uso do termo diferenciação para referenciar-nos ao processo social que se expressa no espaço urbano, para posteriormente nos posicionar em relação à adoção dos conceitos de segregação socioespacial e fragmentação urbana.

³ Transporte realizado por meio dos tranvias, que são trens que circulam em vias férreas exclusivas, sobre o espaço urbano.

⁴ É um tipo de planejamento proposto por Ildefonso Cerdà, em 1855, com a definição de traçados urbanísticos dispostos em quadriculas quase regulares, combinando cada quarteirão com blocos de casas e áreas verdes, e outros para equipamentos coletivos, adotando disposições distintas entre esses blocos, convertendo a monotonia das quadriculas em atrativos. Ele concebe o ensanche como uma grande ampliação artificial da cidade antiga e leva em conta a circulação nessas vias.

⁵ São os trens utilizados para o deslocamento entre Barcelona e outros municípios.

⁶ Foi o segundo meio de transporte que surgiu, caracterizado por pequenos ônibus, que eram mais rápidos e também alugados para passeios aos povoados da província de Barcelona.

⁷ Foi um tipo de ônibus utilizado na época que funcionava com eletricidade.

⁸ Sobre a formação histórica de Presidente Prudente, ver ABREU, Dióres Santos. Formação histórica de uma cidade pioneira paulista: Presidente Prudente. Presidente Prudente: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Presidente Prudente, 1972.

⁹ Ver SPOSITO, Eliseu Savério. Produção e apropriação da renda fundiária urbana em Presidente Prudente. São Paulo: USP, 1990 (Tese de Doutorado em Geografia) e SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. O chão em Presidente Prudente: a lógica de expansão territorial urbana. Rio Claro: IGCE/UNESP, 1983 (Mestrado em Geografia).

¹⁰ De acordo com a Lei N^o 10.741 de 1^o de Outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso, é considerado idosa pessoa com idade igual ou superior a 60 anos.

¹¹ Apesar de poder se deslocar por transporte público sem pagá-lo, por ser idoso, ele disse que não se sente à vontade, sentindo-se constrangido pelas condições em que eles são transportados, devendo ficar restritos aos poucos assentos da frente (antes da catraca), muitas vezes sentindo que atrapalham a entrada de outros passageiros.

¹² É o ônibus que possui uma estrutura com uma base que é retrátil, rebaixada até o nível da calçada e sob a qual o cadeirante se posiciona. O motorista do veículo coloca a trava de segurança e essa base é suspensa até o interior do ônibus. No interior do mesmo há também um espaço reservado para os cadeirantes permanecerem.

¹³ Esse conceito será discutido no capítulo três.

¹⁴ As distâncias aproximadas entre Presidente Prudente e Pirapozinho são 19 km, e entre aquela e Álvares Machado são 12 km, e em relação a Regente Feijó são de 15 km.

Referências

FÁBREGAS, Simó. El automóvil. In: Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares. Movilidad urbana. Barcelona: A.T.E., 1971, p. 37-51.

GUERRERO, Rafael Sergio Porcar. La relación entre estructura urbana y movilidad obligada residencia – trabajo. Teoría, evidencia e implicaciones en el diseño de políticas: el caso de la región metropolitana de Barcelona. 2003. Treball de recerca. Universidad Autónoma de Barcelona, Barcelona.

LORCA, Alejandro. Algunos aspectos del problema del transporte urbano. In: Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares. Movilidad urbana, Barcelona (A.T.E.), 1971, p. 17-33.

MACGREGOR, D. Ronald. Desplazamientos cotidianos: estudio de distancias y tiempos en el área de Edimburgo. In: THEODORSON, G. A. Estudios de ecología humana. Traducción de Javier González Pueyo. Barcelona: Editorial Labor, 1974. p. 437-449.

OYÓN, José Luis. Transporte cara y crecimiento urbano. El tráfico tranviario en Barcelona, 1872-1914. In: Ciudad y Territorio, Madrid (Instituto Nacional de Administración pública), n. 94, 1992, p. 107-123.

SOUSA, Marcos Timóteo Rodrigues. Uma abordagem sobre o problema da mobilidade e acessibilidade do transporte coletivo, o caso do bairro Jardim São João no município de Guarulhos-SP. 2003. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil), Universidade de Campinas, Campinas.

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

E-mail para contato: silviarpereira@yahoo.com.br

Recebido em: 06/06/2007

Aprovado em: 30/06/2007