

Fragmentação socioespacial e experiências urbanas

Eliseu Savério Sposito, Victor Hugo Quissi Cordeiro da Silva

Resumo

A fragmentação socioespacial é um processo que permite compreender como na estruturação da cidade as práticas espaciais dos cidadãos definem e são definidas no contexto urbano propenso a acentuar as desigualdades socioespaciais. É a partir dele que observamos a condição de sujeitos que vivem em conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV) (faixa 1) e em espaços residenciais fechados (ERF) de alto padrão em Presidente Prudente/SP, utilizando a diferenciação e as desigualdades socioespaciais como caminho para se revelar, na escala do cotidiano, a relação das pessoas com a cidade. Levamos em consideração as diferenças entre os contextos socioeconômicos e espaciais de cidadãos, e as mudanças advindas no contexto pandêmico. Como metodologia, os percursos urbanos casa-trabalho-casa e os espaços de consumo ou lazer foram registrados para se apreender o cotidiano e elaborar uma análise da passagem da lógica centro-periférica para uma lógica fragmentária não como determinante apenas, mas como forma-conteúdo do modo de pensar, fazer e viver a cidade. Os resultados alcançados revelam a discrepância entre a autonomia dos moradores de ERF e as limitações impostas aos residentes dos bairros construídos com recursos do PMCMV (faixa 1). Portanto, pudemos demonstrar que novos conteúdos passaram a compor a chamada periferia, tornando-a mais complexa e desafiadora para os estudos urbanos.

Palavras-chave: Fragmentação socioespacial; Práticas espaciais; Percursos urbanos; Presidente Prudente – SP; Brasil.

Abstract

Socio-spatial fragmentation is a process to understand how, in the structuring of the city, the spatial practices of city dwellers define and are defined in the urban context prone to accentuating socio-spatial inequalities. Considering that we observe the condition of living in housing complexes of the Minha Casa Minha Vida Program (PMCMV) (range 1) and high stand gated communities (ERF) in Presidente Prudente/SP, Brazil, using differentiation and socio-spatial inequalities as a way to reveal, on a daily scale, the relationship between people and the city. We take into account the differences between the socioeconomic and spatial contexts of city dwellers, and the changes arising in the pandemic context. As methodology, the urban routes home-work-home and spaces of consumption or leisure were recorded to understand everyday life and develop an analysis of the transition from the center-peripheral logic to a fragmentary logic not only as a determinant, but as a form-content of thinking, doing and living the city. The results achieved reveal the discrepancy between the autonomy of ERF residents and the limitations imposed on residents of neighborhoods built with PMCMV resources (range 1). Therefore, we were able to demonstrate that new content began to make up the so-called periphery, making it more complex and challenging for urban studies.

Keywords: Socio-spatial fragmentation; spatial practices; urban routes; Presidente Prudente – SP, Brazil.

Introdução¹

O processo de fragmentação socioespacial é uma possibilidade para compreendermos como, na estruturação da cidade, as práticas espaciais dos cidadãos definem e são definidas no contexto urbano que acentua as desigualdades socioespaciais. É a partir deste processo que observaremos a condição dos sujeitos que vivem em conjuntos habitacionais do Programa “Minha Casa, Minha Vida” (PMCMV) (faixa 1) em Presidente Prudente/SP e dos condomínios fechados (ERF) com residências de alto valor de troca, buscando objetivar a diferenciação e as desigualdades socioespaciais como caminho para se revelar nas escalas do cotidiano a sua inserção na cidade.

Os procedimentos metodológicos se dividiram em *percursos acompanhados casa-trabalho-casa e entrevistas com cidadãos*. O nosso objetivo inicial era identificar as práticas espaciais de moradores das periferias de uma cidade média situada no interior do estado de São Paulo (Brasil), relacionando os processos socioespaciais que caracterizam a urbanização da cidade. Entre as práticas espaciais e os processos socioespaciais pode haver diferenças e complementariedades a serem exploradas. As práticas espaciais e os processos socioespaciais podem se diferenciar pela duração e/ou intensidade, sendo as primeiras mais curtas e menos intensas que os segundos. No entanto, como apontado por Corrêa (2007), ao analisar as práticas e processos é possível constatar como essas dimensões se articulam, ou seja, como os processos que caracterizam a urbanização podem condicionar práticas espaciais.

O debate sobre a fragmentação socioespacial esteve por muito tempo associado ao contexto metropolitano, sendo que no Brasil o estudo pioneiro de Santos (1990) é um dos exemplos mais importantes. Entretanto, se expandirmos o olhar para contribuições de outros países latino-americanos e de trabalhos mais recentes que abordam o tema da fragmentação em cidades médias, podemos agregar subsídios de grande importância aos nossos estudos, como nos exemplos dos trabalhos de Prévôt-Schapira (2001); Prévôt-Schapira e Pineda (2008); Guzmán e Hernández (2013); Sposito e Sposito (2020). Dessa forma, partimos

1 Este texto é resultado de uma pesquisa vinculada ao Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais (GAsPERR) e a Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe) e visa contribuir com os trabalhos realizados no âmbito do Projeto Temático financiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), intitulado “Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos” (Processo 2018/0771-8).

da noção de fragmentação socioespacial como um aprofundamento da desigualdade e da diferenciação, porque indica a tendência à separação entre aqueles que são “diferentes” em termos econômicos e/ou sociais e que, nas suas práticas cotidianas, situam-se e se deslocam por diferentes meios em tempos e espaços diversos, como condicionante e como resultado de decisões próprias.

As formas de apropriação do espaço urbana e as condições para a (re)produção da espaço-temporalidade dos cidadãos demonstram as desigualdades, distanciando as pessoas não apenas na dimensão do habitar – situação na qual o conceito de segregação já seria suficiente para a compreensão da realidade – mas incluem dimensões outras, como o trabalhar, o consumir e o lazer. Contribuem, para esta separação, barreiras que podem ser físicas, socioeconômicas e estigmas territoriais, possíveis de serem observados nos seguintes exemplos: disseminação de muros, grades e sistemas de vigilâncias (principalmente em espaços residenciais fechados e *shopping centers*), nas distâncias que precisam ser vencidas pela população de baixa renda e que significam custos adicionais ao orçamento familiar e na carga simbólica negativa que espaços segregados costumam carregar.

De acordo com Sposito e Sposito (2020), o processo de fragmentação socioespacial pode se relacionar com outros tipos de interações espaciais, como segregação e autosegregação socioespaciais. No entanto, como asseguram os autores, não podemos confundir esses conceitos, tomando-os como sinônimos. Apesar das possíveis associações e da não exclusão dos demais processos, cada um deles apresenta suas características e singularidades. Nestes casos, o confronto dos conceitos com a realidade empírica é fundamental para a identificação da maneira pela qual essas dinâmicas se relacionam. Apresentaremos, em suma, os resultados obtidos com moradores do Programa Minha Casa Minha Vida (faixa 1) e de espaços residenciais fechados (ERF) de alto padrão em Presidente Prudente/SP.

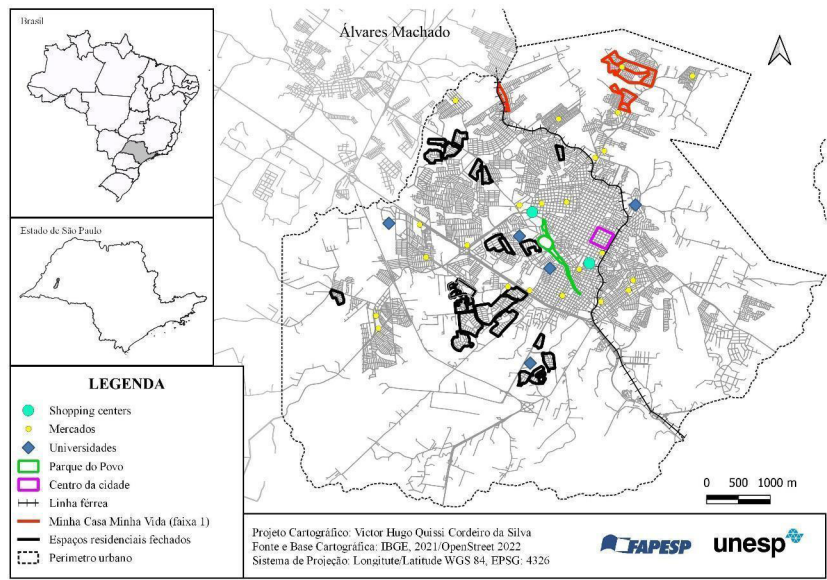
Presidente Prudente: formas e processos

Presidente Prudente possui uma população de 225.668 habitantes de acordo com o último censo demográfico, realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, em 2022. No que se refere à rede urbana, a cidade ocupa a posição hierárquica como Capital Regional B, polarizando 57 municípios (IBGE, 2020). A cidade foi fundada em 1917, como parte do processo de expansão do cultivo de café para o oeste do estado de São Paulo, marcado por uma violenta expulsão

da população indígena original e pelo roubo de terras públicas por parte de grandes proprietários de terras (Abreu, 1972). A cidade rapidamente ganha protagonismo e passa a desempenhar uma função importante na distribuição de mercadorias e serviços, reforçando sua centralidade urbana e regional.

A expansão para o oeste do estado de São Paulo teve como indutora a construção de linhas férreas que ligavam as áreas de produção agropecuária do interior do estado ao porto de Santos, no litoral, conformando a atual rede urbana paulista. A partir dos anos 1970 a ferrovia foi gradualmente substituída pelo modal rodoviário, até ter suas atividades encerradas nos anos 1990. Entretanto, a presença da linha férrea marca, na cidade de Presidente Prudente, uma divisão do espaço em termos socioeconômicos e de estigma territorial. O chamado “além linha” caracteriza as áreas mais ao leste e ao norte da cidade, nas partes que ficam separadas pela linha ferroviária, como podemos observar na Figura 1. Estas porções da cidade são marcadas pelos piores índices sociais e econômicos, além de carregar um forte estigma como bairros perigosos e inseguros.

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



A escolha dos espaços residenciais fechados de alto padrão e dos conjuntos habitacionais do PMCMV (faixa 1), se deu na medida em que buscamos analisar as transformações que a periferia urbana de Presidente Prudente passou nas últimas décadas. Historicamente a noção de periferia esteve associada a precariedade, carência, insegurança etc., verificável inclusive no discurso popular. Ainda que estas características não tenham desaparecido, novos conteúdos passaram a fazer parte das áreas mais afastadas do centro, com destaque para a construção de amplos espaços murados destinados ao público de renda alta. Por outro lado, podemos constatar, pela leitura da Figura 1, que todos os empreendimentos do PMCMV (faixa 1), foram construídos na periferia norte da cidade, incluindo áreas que já eram estigmatizadas como “além linha” antes desses conjuntos habitacionais.

As áreas do PMCMV e os ERF abriram novos vetores da expansão urbana e da valorização fundiária, redefinindo o que era central e periférico (e a relação entre ambos) em Presidente Prudente. A periferia, em termos de distância física, da cidade já não pode ser tratada como sinônimo de periferia social (Whitacker, 2017), como poderíamos verificar em estruturas marcadas pela lógica centro-periferia. Calixto e Redón (2021) chamam essa redefinição dos espaços urbanos em cidades médias de uma nova espacialização da desigualdade, na qual a associação do centro principal com o espaço de moradia das camadas médias e alta não é mais um padrão necessariamente verdadeiro, tendo em vista os novos vetores da expansão urbana.

Na literatura brasileira encontramos inúmeras contribuições sobre o Programa Minha Casa, Minha Vida e os seus desdobramentos nas cidades, dos quais vamos apresentar aquelas características que mais se destacam. Este programa habitacional foi iniciado em 2009 como resposta à crise econômica global de 2008, elaborado durante o segundo mandato do governo Lula (Luiz Inácio Lula da Silva). Esta política habitacional passou por mudanças significativas ao longo dos anos, principalmente após o golpe político de 2016 sofrido pela presidente Dilma Rousseff. Entretanto, o programa manteve a divisão por faixas de renda como critério para delimitação do subsídio público ao financiamento dos imóveis, sendo o faixa 1 a linha de subsídio voltada ao público de mais baixa renda². Desde a sua inauguração foram entregues

2 Atualmente o faixa 1 do PMCMV é destinado a família com renda mensal bruta de no máximo R\$ 2.640,00, aproximadamente US\$ 463.25 (cotação pelo Banco Central do Brasil no mês de outubro de 2024).

mais de 1,5 milhão de moradias apenas na faixa 1 em todo o Brasil, sendo que, em Presidente Prudente, foram 3.444 unidades habitacionais.

O PMCMV dividiu as atribuições do programa da seguinte maneira: ao governo federal coube a responsabilidade de garantir o financiamento dos projetos habitacionais com os subsídios por faixa de renda; as empresas construtoras privadas ficaram com a execução das obras e os governos municipais com a escolha do terreno, o cadastramento das famílias e pelos projetos de infraestrutura urbanas básica (escolas, serviços de saúde, transporte público, segurança, lazer, etc.) (Cardoso, 2013). Ao deixar a questão da localização na esfera municipal, que historicamente reproduz os interesses dos proprietários de terra local, o programa tende a reproduzir o padrão de segregação residencial que marca da urbanização no Brasil (Amore et al., 2015).

Se, por um lado, o PMCMV reforça a tendência à segregação em Presidente Prudente, a partir dos anos 1990 vimos o processo de autosegregação ganhar força. A partir desta década, a boa localização residencial passou a significar os espaços residenciais fechados, em geral distantes de áreas fortemente adensadas, mas que pudessem garantir o acesso rápido por meio de vias de circulação rápida que conectam esses bairros às áreas centrais da cidade (seja o centro histórico, sejam as superfícies de compras no varejo, sejam os *shopping centers*, seja o aeroporto etc.). Dessa forma, no dizer de Sposito (2003, s. p.), uma “onda” de loteamentos fechados passou a comparecer como a nova forma de *habitat* urbano, que continha os valores associados à valorização e, mais, ao símbolo de qualidade de vida, advindo da presença de áreas verdes e de lazer, e da opção pela residência unifamiliar”. Os loteamentos fechados foram implantados, principalmente, na área mais ao sul da cidade, em uma posição diametralmente oposta aos bairros do PMCMV que estão mais ao norte.

Dispersão urbana e fragmentação socioespacial

As tendências do processo de urbanização atual vêm sendo interpretadas pela ótica da dispersão urbana, nas suas diferentes abordagens, incluindo expressões comumente utilizadas como suburbanização, periurbanização, rururbanização, desurbanização etc. Estas expressões buscam destacar o crescente interesse na incorporação da periferia ao tecido urbano e “con ellos se han desplazados los tradicionales límites precisos de las ciudades en favor de grandes áreas urbanas, cada vez más extensas, integradas en lo funcional, aunque no en lo territorial,

dando lugar a expresiones distintas de ciudad-región” (Cebrián e García, 2015, p. 397).

A incorporação de novas áreas e novas tipologias habitacionais condiciona os deslocamentos cotidianos e as possibilidades de apropriação do espaço urbano. O tecido urbano – estendido, mal integrado, polarizado socialmente – e, como consequência, com maiores distâncias a serem percorridas impõe desafios à mobilidade daqueles que residem em áreas marcadas pela segregação. A disseminação do automóvel, incluindo parcelas das populações de baixa renda, configura-se como um dos principais elementos que possibilitaram a incorporação de terras de maneira cada vez mais periférica na cidade (Cebrián e Jovel, 2012). O protagonismo do automóvel nos deslocamentos cotidianos pode ser interpretado por meio da apropriação fragmentada do espaço urbano, porque contribui para a segmentação dos espaços e dos tempos do cotidiano.

A dispersão urbana como fenômeno multifacetado coloca-nos diante do desafio de correlacionar diferentes fatores que condicionam a redefinição do espaço urbano, em diferentes escalas geográficas. Apresentamos uma síntese do processo a partir da contribuição de Cebrián (2015), representada no Quadro 1. Este quadro permite identificar pontos de convergência entre as realidades observadas pelo autor e o nosso objeto de estudo.

Quadro 1. Fatores do processo de dispersão urbana em cidades médias

1. Novos hábitos de consumo e valores da sociedade – mais diversificados e estandardizados
2. Generalização do uso do automóvel – sociedade do automóvel
3. Novas infraestruturas viárias de alta capacidade – geralmente localizadas no entorno urbano
4. Crescimento da mobilidade diária da população
5. Preferência por novas tipologias habitacionais – maior qualidade ambiental, mais privacidade e espaço
6. Generalização do uso das novas tecnologias da informação e comunicação

Fonte: elaborado pelos autores; adaptado de Cebrián (2015).

A terra como mercadoria ou a apropriação privada do solo urbano são conceitos-chave para a compreensão crítica da produção do espaço urbano. A renda da terra, em suas diferentes manifestações, foi a base da contribuição teórica de Sposito (1990), ao identificar a renda da terra que produz a segregação, mostrando que o conceito de segregação socioespacial pode ser lido também a partir da renda da terra urbana. Esta discussão está ligada ao papel dos agentes envolvidos no processo de produção do espaço urbano (Sposito, 1983). A atuação dos agentes foi fundamental para a redistribuição espacial das desigualdades nas cidades médias, sobretudo nas últimas três décadas. Os vetores desses processos foram encabeçados por agentes privados, incentivados ou não pelo Estado, que alcançaram, como consequência de suas ações, o alargamento dos limites urbanos de Presidente Prudente.

A opção por morar em espaços residenciais fechados de alto padrão e em descontinuidade ao tecido urbano consolidado implica não apenas na escolha de uma nova tipologia habitacional, mais ampla e com acesso a áreas de lazer privadas, mas também engloba novos hábitos de consumo e a escolha definitiva pelo modal automotivo de deslocamento. A radicalização da sociedade do automóvel encontra parte da sua explicação em uma nova geografia dos espaços residenciais e dos espaços e hábitos de consumo, com a preferência por espaços privados. Se, por um lado, as novas estruturas de consumo e lazer, como *shopping centers* e grandes redes supermercadistas, adotam estratégias locacionais e formas arquitetônicas que estimulam sua frequência por meio do automóvel, por outro lado, a própria escolha por morar em espaços residenciais fechados implica em se mover pela cidade utilizando um carro ou motocicleta.

As alterações entre técnica e espaço podem ser empiricamente observadas a partir dos novos meios de circulação de pessoas e mercadorias, como é o caso das autopistas e o uso generalizado do veículo particular que, “para unos autores se trata de una descentralización vinculada a los cambios propios de un momento científico-técnico-informacional (Santos, 1990), que posibilitan la fragmentación urbana” (Cebrián, 2007, p. 223). Além disso, as novas tecnologias da informação alteram os deslocamentos na cidade e podem contribuir para a mudança das práticas espaciais. As relações entre casa-trabalho ou casa-locais-de-consumo podem ocorrer a partir de distâncias mais amplas, dada a maior densidade da rede de integração entre os espaços da cidade.

La ciudad difusa genera a su vez dinámicas desestructuradoras: disolución de la trama urbana, fragmentación del tejido social,

y privatización del espacio. La conjunción de estos tres factores repercute de forma negativa y contribuye a la debilitación del espacio urbano como espacio público y de ciudadanía. El resultado es la aparición de espacios segmentados y separados, muchas veces monofuncionales, que solamente se salvan con el incremento en los desplazamientos. (Cebrián, 2007, p. 225)

Neste sentido, a redefinição do espaço urbano contemporâneo pode revelar práticas espaciais que tendem à fragmentação socioespacial. Como afirma Prévôt-Schapira,

El término supone que lo que debía mostrar un funcionamiento global estalló en múltiples unidades y que no habría ya una unidad del conjunto urbano. Se asistirá en el sentido geográfico y metafórico del término a una fragmentación cada vez mayor del mercado de trabajo, del sistema de transporte y a una involución del centro. (2001, p. 38)

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

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

curso em Presidente Prudente, “uma vez que, não apenas os espaços, mas os tempos, com os horários em que cada um pode utilizar os espaços da cidade são rigidamente demarcados” (Carvalho, 2019, p. 139).

Deste modo, buscamos diferenciar os termos habitar e *habitat* urbano. O primeiro está relacionado à garantia de participação e identidade política, já o segundo vincula-se tão somente à habitação, sem o sentido político de pertencer à cidade. O direito à cidade enquanto horizonte apresentado por Lefebvre (2001), está relacionado às lutas anticapitalistas, em contraposição ao urbanismo moderno que deixou como legado a intensificação da segregação socioespacial. A luta pelo direito à cidade traz consigo uma alternativa capaz de colocar no centro da discussão o direito dos “habitantes urbanos de construir, decidir e criar a cidade” (Carvalho, 2019, p. 147).

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

Ao analisar a mobilidade desde uma perspectiva mais ampla e que compreenda as relações entre diferentes dimensões da sociedade e os deslocamentos, devemos incorporar os principais fatores que condicionam a mobilidade das pessoas: renda individual ou familiar, gênero, escolaridade, faixa etária e condição física (Vasconcellos, 2016). Por essa razão, o autor descreve algumas correlações, ligando variáveis socioeconômicas e a circulação de pessoas. No Quadro 2 observamos, de maneira sistematizada, as diferentes formas de deslocamento, de acordo com os critérios que avaliam a recorrência, o tempo de retorno e se o destino é exterior ao espaço de vida do indivíduo.

Quadro 2. Diferentes expressões da mobilidade geográfica

Movimento	Recorrente Tempo de retorno breve	Não recorrente Tempo longo ou sem retorno
Interno ao espaço de vida	Mobilidade cotidiana	Mobilidade residencial
Externo ao espaço de vida	Turismo (lazer e trabalho)	Migrações

Fonte: elaborado pelos autores; adaptado de Balbim (2016).

A partir das diferentes expressões da mobilidade geográfica, podemos identificá-las em quatro tipos: práticas espaciais, mobilidade de turismo para lazer ou trabalho, mobilidade residencial e migrações. As práticas espaciais e a mobilidade cotidiana estão mais próximas da nossa temática. Sposito (2010), ao discutir a expansão territorial das cidades e a formação de uma estrutura urbana multi(poli)nucleada, afirma que o aumento do uso do veículo particular possibilita a periferação do uso residencial e a dispersão das atividades econômicas. Além dos deslocamentos casa-trabalho, outras motivações ganham importância atualmente, como as atividades de lazer e consumo.

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

Ao mesmo tempo em que crescem os dispositivos de controle e contenção territorial (Haesbaert, 2015) que visam impedir o acesso a diferentes áreas e a livre circulação, vem à tona uma série de estratégias para se contornar as barreiras materiais e imateriais do tempo atual. Por esses motivos, o tema da mobilidade ganha, cada vez mais, relevância, não apenas na escala da cidade, chegando aos deslocamentos transfronteiriços e às fronteiras entre países. A mobilidade está inserida, portanto, numa dada divisão social e territorial do trabalho ou numa determinada configuração espacial que condiciona a vida de relações em diferentes escalas.

Experiências urbanas em Presidente Prudente

Considerando o debate sobre mobilidade urbana apresentamos os relatos de moradores do PMCMV e de espaços residenciais fechados (ERF), com destaque para as falas relacionadas aos deslocamentos cotidianos. Um primeiro aspecto a ser ressaltado é a grande dificuldade de circulação dos moradores do PMCMV. Além das limitações, também incorporamos ao texto as estratégias para superar o relativo isolamento vivenciado pelos colaboradores. Neste sentido, sobressaem-se as menções às alternativas individuais e associadas ao uso do carro e dos aplicativos de mobilidade (Uber e 99). A dificuldade no acesso a serviços básicos comparece na fala dos entrevistados e pode indicar que, a despeito da aquisição da casa própria, o direito à cidade (por meio dos serviços básicos, da circulação, pelo consumo e pelo lazer) ainda permanece enquanto horizonte distante.

No Quadro 3 há uma sistematização do perfil dos colaboradores da pesquisa, contendo informações relevantes para situar a condição socioeconômica e espacial de cada um deles. A seleção dos participantes da pesquisa se deu a partir dos seguintes critérios: a) buscamos uma mescla entre homens e mulheres, tendo em vista que os deslocamentos entre ambos podem mudar consideravelmente; b) focamos em pessoas em idade laboral e que estivessem empregadas; por isso, a dimensão do trabalho foi a mais destacada; c) tomamos cuidado para não restringir os percursos com moradores de apenas um bairro; e d) o meio de deslocamento tem uma importância significativa, ainda que a adoção do veículo próprio foi quase unânime entre os colaboradores, o que nos indica uma tendência diante das precariedades do transporte coletivo municipal.

Quadro 3. Perfil dos colaboradores do percurso urbano acompanhado

Habitat	Nome*, sexo e idade	Profissão	Meio de deslocamento	Nível escolar	Local de residência
ES	Samuel/M/48	Pintor	Veículo próprio	Fundamental incompleto	Parque dos Pinheiros/Álvares Machado
ES	Estela/F/55	Diarista	Ônibus	Fundamental incompleto	João Domingos Netto
ES	Gabriela/F/47	Cuidadora	Veículo próprio	Superior incompleto	João Domingos Netto
EA	Tiago/M/63	Oficial de justiça	Veículo próprio	Superior completo	Porto Madero
EA	João/M/58	Professor universitário	Veículo próprio	Superior completo	Damha I
EA	Amanda/F/45	Médica	Veículo próprio	Superior completo	Damha I

Fonte: elaboração própria extraída de Pesquisa de dados, 2022.

Observação: (*) Nomes fictícios. (ES) Espaços segregados; (EA) Espaços autoss segregados.

Como a referência metodológica dos percursos casa-trabalho-casa é qualitativa, não houve necessidade de se buscar uma amostragem estatística, mas foi por meio do aprofundamento na análise das falas dos colaboradores que foi possível identificar as diferenças entre as práticas ligadas ao trabalho e ao consumo de diferentes pessoas em diferentes áreas da cidade.

A partir dos apontamentos registrados durante a realização dos percursos urbanos, constatamos as dificuldades de deslocamento dos moradores da periferia pobre de Presidente Prudente. Ressaltamos que, no caso dos conjuntos do PMCMV (faixa 1), a mudança para o bairro implicou em agravamento das dificuldades cotidianas, dada a escassa presença de comércio e serviços e as dificuldades para o deslocamento, além do distanciamento da moradia em relação aos estabelecimentos de serviços básicos como educação e saúde. Somam-se a esses elementos a precária condição das linhas de ônibus e a combinação de aumento

dos custos e do tempo de deslocamento. Podemos constatar estas afirmações por meio dos excertos retirados dos relatos feitos durante os percursos, como são os casos de Gabriela e Estela³.

No começo eu sofri muito, eu ia de ônibus eu não sabia dirigir. E andar de ônibus, não é fácil. Hoje melhorou bastante! No começo era bem difícil, era muito precário, os ônibus quebravam no meio do caminho. Vixe⁴, era um horror. No começo era difícil. Não tinha posto de saúde, não tinha mercado, era tudo longe, era difícil. Então assim, depois começou a abrir um mercadinho, inaugurou o posto de saúde, aos poucos foi indo. (Gabriela, 47 anos, Cuidadora, João Domingos Netto [PMCMV], Presidente Prudente)

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

Mesmo com as novas dificuldades adquiridas após a mudança de residência, segundo a colaboradora, elas são compensadas pela aquisição da casa própria e pela redução dos gastos mensais em aluguel. As parcelas pagas por Gabriela custam R\$ 63,00 e terminarão em 2026. Se comparamos com o valor pago para morar no Jardim Paulista (antigo local de moradia da entrevistada) em 2016 (R\$ 650,00)⁵, podemos entender quanto o custo do aluguel afetava o orçamento familiar. Na fala de Gabriela, que utiliza o ônibus para se deslocar, a dificuldade no acesso a serviços básicos refere-se ao fato de que o trajeto de ônibus é

3 Nomes fictícios atribuídos aos colaboradores e colaboradoras.

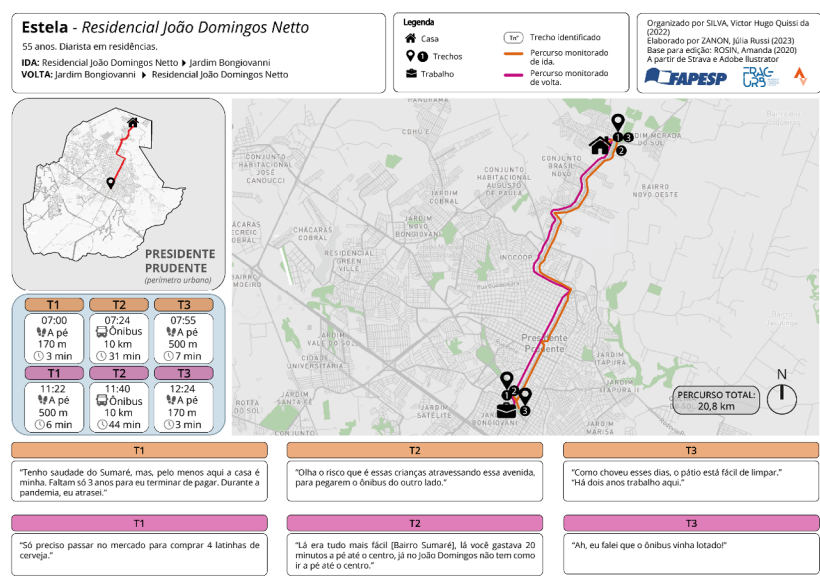
4 Expressão de espanto utilizada em todo o Brasil, principalmente na região Nordeste. Inicialmente, seria uma referência à Virgem Maria.

5 O valor corrigido pela inflação para dezembro de 2023 é de R\$ 1.184,11, muito próximo do salário-mínimo para o mesmo ano, R\$ 1.302,00. Esse cálculo foi realizado no site oficial do Banco Central do Brasil. Se fizermos a conversão para o dólar, a moradora paga, atualmente, US\$ 11.55 de prestação mensal enquanto que, em 2016, pagava US\$ 187.00 de aluguel. O salário mínimo atual, no Brasil, corresponde a US\$ 238.89.

pré-definido e o percurso é realizado do ponto de origem ao ponto de chegada. Há o transporte público, mas ele não dá a mobilidade necessária para quem o utiliza, embora tenha melhorado nos últimos anos.

O percurso realizado com a colaboradora Estela (Figura 2), moradora do bairro João Domingos Netto (PMCMV), localizado no norte de Presidente Prudente, revelou aspectos importantes da mobilidade urbana. Como a produção da espaço-temporalidade dos cidadãos passa por condicionantes socioespaciais, como a localização da moradia, a renda familiar e o meio de transporte utilizado, a fala de Estela evidencia os desafios enfrentados por mulheres que são mães e trabalhadoras. A dificuldade para encontrar vagas em creches e escolas são fatores que impactam os deslocamentos dessas mulheres, limitando o acesso ao mercado de trabalho, ao lazer e ao consumo. Na precariedade de alguns serviços públicos formam-se redes de solidariedade feminina na periferia da cidade, por meio das quais as mulheres estabelecem ajuda mútua para lidar com esses desafios.

Figura 2. Percurso Estela (João Domingos Netto)



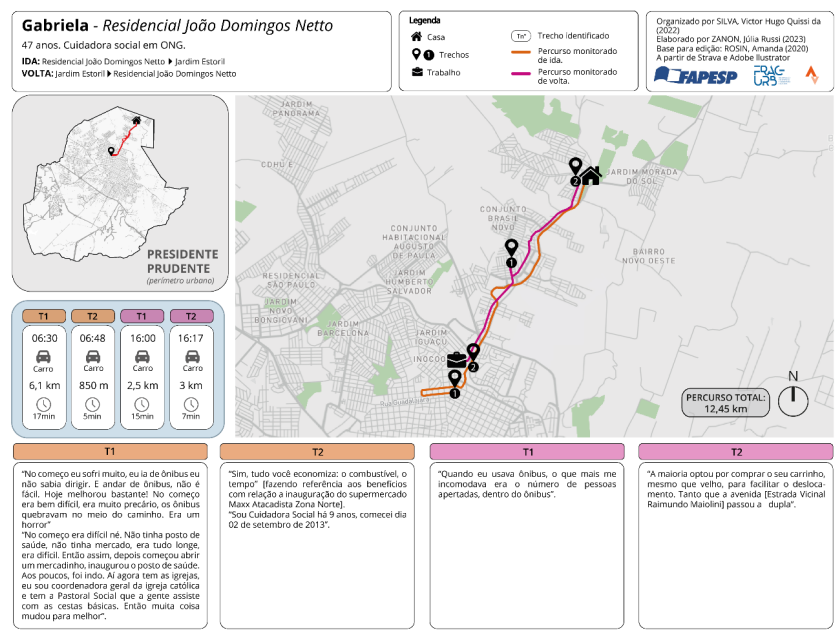
Fonte: Silva (2024).

A mudança para o conjunto habitacional João Domingos Netto representou viver uma situação espacial menos acessível às áreas da cidade que fazem parte do cotidiano dos colaboradores (para trabalho

ou consumo, principalmente). O relato de Estela é interessante para pensarmos a relação entre acesso à casa própria e distanciamento dos locais de frequência. Antes de se mudar para o bairro do PMCMV, ela conta que conseguia se deslocar a pé até o centro da cidade, partindo do bairro Sumaré (antigo local de moradia). Se, por um lado, Estela deixou de pagar aluguel porque adquiriu um imóvel próprio pelo PMCMV, a mudança também significou distanciamento de áreas importantes em seu cotidiano. O consumo, o lazer e o trabalho se tornam menos integrados nesta nova realidade. No seu conjunto habitacional os espaços e tempos do cotidiano indicam uma fragmentação no modo de viver a cidade em sua plenitude.

A dificuldade de circulação na cidade é enfrentada pela entrevistada Gabriela, que adquiriu um veículo particular, utilizado por toda a família no enfrentamento das distâncias. A alternativa de mobilidade vinculada ao carro ou à motocicleta, como indicado em sua entrevista, também é observada em outras famílias moradoras do bairro. As citações da fala de Gabriela (Figura 3) mostram que a redução dos custos de moradia, principalmente relacionados ao aluguel, abriram espaço no orçamento de muitas famílias para a aquisição de veículos automotivos individuais. O subsídio ao financiamento da casa própria por parte do Estado leva a outras tomadas de decisão, como aquelas que levam à transformação do cotidiano pela mudança do modal de transporte das famílias.

Figura 3. Percurso de Gabriela (João Domingos Netto)



Fonte: Silva (2024).

A inserção urbana precária dos conjuntos habitacionais do PMCMV em Presidente Prudente é relativizada por meio de uma solução individual e via mercado, permitindo uma condição mais favorável ao deslocamento. Neste sentido, o poder público municipal tem se mostrado reiteradamente pouco interessado na construção de alternativas ao veículo particular, visto que cabe à prefeitura elaborar o plano de mobilidade urbana. Esta posição do município se confirma na própria escolha do terreno onde foram implantadas as casas do PMCMV, em área distante 7,5 km do centro histórico da cidade, pois não houve preocupação no sentido de reservar áreas mais acessíveis para a construção das moradias. Portanto, não surpreende que muitos moradores tenham escolhido como modal de transporte o veículo particular, associado a maior autonomia no cotidiano.

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

O acesso à casa própria, enquanto ganho econômico e de qualidade de vida, foi enfatizado por Gabriela, representando o principal fator positivo do bairro João Domingos Netto. Apesar das dificuldades enfrentadas no início, paulatinamente comércios e serviços foram incorporados ao bairro, permitindo melhor adequação às necessidades diárias dos moradores, como a compra de alimentos, remédios etc.

Em termos gerais, a elaboração de políticas públicas de cunho redistributivo revela o potencial transformador para a população mais pobre, mostrando que a cidadania é um projeto político em construção no Brasil. O avanço representado pelo PMCMV ainda esbarra na questão da terra e da localização dos empreendimentos, mas ao mesmo tempo representa um ponto de partida para o direito à cidade.

Além da dimensão econômica vinculada à casa própria e à melhoria da qualidade de vida, também verificamos um conteúdo emotivo e simbólico na nova situação geográfica. Este debate remete aos sentidos atribuídos à casa própria, sobretudo em países marcados por profundas desigualdades no que diz respeito ao acesso à moradia. Conquistar um espaço na cidade, ainda que na periferia, ganha conotação simbólica, associada ao reconhecimento social e político.

El fuerte *contenido emotivo* deriva de que la casa propia es un mecanismo por el cual los habitantes de esta periferia excluida acceden a la condición de “poseedores”. En este contexto, la posesión es algo emotivo porque es una constatación de que no están fuera de la sociedad y de la ciudad sino “integrados” a ella de una forma: la propiedad, aunque sea en los bordes de la ciudad. La expresión “tener algo propio”, frecuente entre los habitantes de esta periferia, tiene un fuerte contenido emotivo y muestra que se reconoce el código que dicta la sociedad y se lo ha alcanzado en cierta forma. Por ello, es que la propiedad otorga existencia y visibilidad social al habitante de la periferia. El habitante de la periferia se torna más visible no solo en términos de reconocimiento social, sino incluso en términos de reconocimiento político. (Lindón, 2005, p. 9)

O percurso realizado com o colaborador Samuel (Figura 4) indica algumas particularidades do processo de urbanização em Presidente Prudente e a tendência recente de conurbação com a cidade de Álvares Machado, que possui intensa relação com Presidente Prudente, observável nos deslocamentos cotidianos para trabalho, consumo e lazer dos seus moradores. Presidente Prudente polariza as cidades do seu

Cada vez o senhor trabalha em um lugar diferente?

Eu estou com três, graças a Deus, está bom. Tem um mais pertinho daqui e outro no Residencial Bongiovani [aproximadamente 3,1 km do local de moradia dele] e outro no Residencial Jatobá [aproximadamente 8 km do local de moradia dele].

O senhor comentou que a sua esposa vai de ônibus.

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

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

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

Um terceiro ponto de diferença na realização da metodologia dos percursos casa-trabalho-casa está na própria aquisição de informações relevantes para a pesquisa. Os colaboradores dos espaços auto-segregados não foram tão receptivos em relação àqueles dos espaços segregados, o que dificultou até mesmo o próprio percurso em si, devido à dificuldade de encontrar pessoas com perfil socioeconômico e espacial dispostas a colaborar. Além dos fatores subjetivos, a situação se justifica pelo alto

nível de confiança que precisa ser conquistado para que o pesquisador possa entrar no veículo de desconhecidos e realizar todo o trajeto de ida e volta.

Apesar dos desafios, este procedimento metodológico contribuiu para atingir os objetivos da pesquisa, principalmente aqueles relacionados à análise do cotidiano e dos deslocamentos para o trabalho. O uso do carro pelos participantes deste grupo dificultou a realização da entrevista, porque os trajetos realizados foram percorridos em um tempo menor. No entanto, como pesquisadores temos a ideia de que algumas ausências e silêncios também podem ser reveladores.

Esta situação está mais bem definida no percurso realizado com Tiago, morador do Porto Madero (Figura 5). Durante o trajeto ele utilizou o tempo de deslocamento para ouvir música e conversar com os filhos, o que acabou por dificultar a obtenção de informações. Ele trabalha como oficial de justiça e devido à natureza do seu trabalho parte das atividades é realizada na Justiça do Trabalho e outras nas mais diferentes áreas de Presidente Prudente e região. Portanto, ele não tem horário fixo de entrada e saída do trabalho, tornando os deslocamentos mais dispersos e imprevisíveis. Neste percurso, fizemos um trajeto desde a casa do colaborador, passando pela escola dos filhos, sede da Justiça do Trabalho e de volta para casa.

Figura 5. Percurso Tiago (Porto Madero)



Fonte: Silva (2024).

Realizamos outros dois percursos com moradores de espaços auto-segregados, moradores do Damha I, sendo um deles com uma mulher e

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

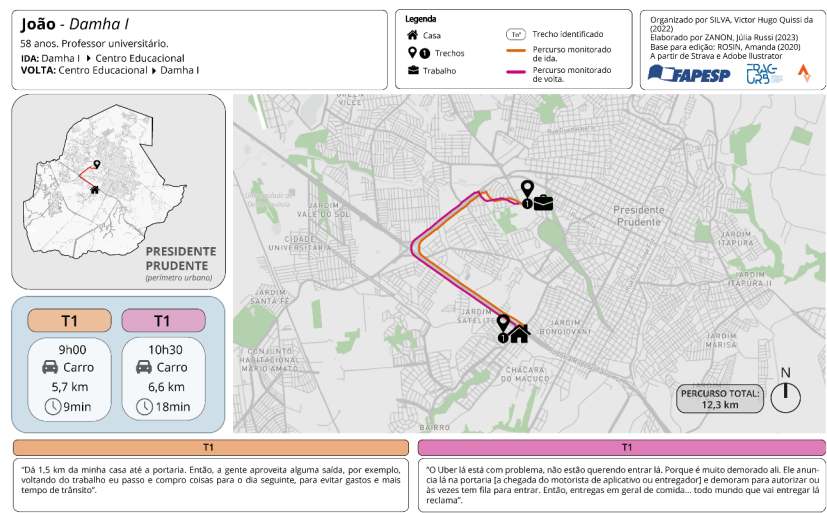
O primeiro ponto de parada foi o Hospital Psiquiátrico Espírita Bezerra de Menezes, localizado na área rural do município de Presidente Prudente. O local está distante do centro da cidade e permanece com um trecho de estrada de terra. A colaboradora almoçou no local de trabalho e seguiu para o segundo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

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

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

mentos pelos seguintes aspectos: distância, tempo de deslocamento, gastos com combustível, número membros da família (cada qual com seus compromissos e trajetos diários próprios). Esta situação leva à dependência não só de um, mas de vários veículos automotivos individuais.

Figura 7. Percurso João (Damha I)



Fonte: Silva (2024).

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

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

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

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

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

Considerações finais

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

O processo de dispersão urbana pôde ser lido por meio de diferentes fatores que se ligam diretamente à expansão urbana – novos hábitos de consumo, generalização do uso do automóvel, novas infraestruturas viárias, preferência por novas tipologias habitacionais, generalização do uso de novas tecnologias – revelando os conteúdos do processo de urbanização em uma cidade média. No núcleo dessa discussão está a questão da renda da terra urbana. O debate sobre a expansão urbana levou a discutir a ressignificação da ideia de periferia urbana, em geral associada à pobreza ou marginalidade. No entanto, desde os anos 1990 podemos observar o crescimento acentuado dos espaços residenciais fechados em direção a áreas periféricas da cidade, condicionando uma estrutura mais complexa que demanda novos esforços de compreensão teórica.

Em espaços marcados pela auto-segregação, fatores como a elevada renda familiar e a disponibilidade de mais de um veículo automotivo individual contribuem para uma condição de hipermobilidade na qual a distância não impede nem interfere nas práticas espaciais dos indivíduos. Por outro lado, nos espaços marcados pela segregação socioespacial, a distância se impõe enquanto constrangimento e dificulta uma construção autônoma dos itinerários cotidianos. Os deslocamentos são limitados pela relação entre o número de membros da família e o número de veículos automotivos individuais (aliado a diferentes itinerários e horários), por conta da reduzida renda familiar e pelas condições do transporte coletivo municipal.

Bibliografia

- Abreu, D. S. (1972). *Formação histórica de uma cidade pioneira paulista: Presidente Prudente*. Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras.
- Amore, C. S., Shimbo, L. Z., & Rufino, M. B. C. (2015). *Minha casa... e a cidade? Avaliações do Programa Minha Casa Minha Vida em seis estados brasileiros*. Letra Capital.
- Balxim, R. (2016). Mobilidade – Uma abordagem sistêmica. In R. Balxim, C. Krause, & C. Linke, (org.). *Cidade e movimento – Mobilidade e interações no desenvolvimento urbano*. (pp. 23-42). IPEA.
- Calixto, M. J. M. S., & Redón, S. M. (2021). *O programa Minha Casa Minha Vida e seus desdobramentos socioespaciais: os novos vetores da produção do espaço em cidades médias brasileiras*. Total Books.
- Cardoso, A. L. (2013). *O programa Minha Casa Minha Vida e seus efeitos territoriais*. Letra Capital.
- Carvalho, V. F. O. (2019). *Porque aqui é a minha casa! Velhas práticas e novas possibilidades em conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida* [Tese de Doutorado, Universidade Estadual Paulista].
- Cebrián, F., & García, C. (2015). Procesos de urbanización reciente en ciudades medias. Visiones Comparadas. In: C. Bellet, E. S. Melazzo, M. E. B. Sposito, & J. M. Llop, (eds.). *Urbanización, producción y consumo en ciudades medias/intermedias = Urbanização, produção e consumo em cidades médias/intermediárias*. Universidade Estadual Paulista; Lleida: Edicions de la Univeersitat de Lleida.
- Cebrián, F., & Jovel, R. (2012). Transformaciones operadas durante el periodo del urbanismo expansivo en el entorno de una ciudad media: Albacete. In: A. Miramontes, D. Royé, & J. Villa, (eds.). *Las ciudades y el sistema urbano reflexiones en tiempos de crisis. Galicia – Norte de Portugal*. Meubook.
- Cebrián, F. (2007). Ciudades con límites y ciudades sin límites. Manifestaciones de la ciudad difusa en Castilla-La Mancha. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (43), 221-240.
- Cebrián, F. (2015). Manifestaciones de la dispersión en el entorno de las ciudades medias. Respuestas convergentes en contextos diferentes. *Cidades*, 12(21).
- Corrêa, R. L. (2007). Diferenciação sócio-espacial, escalas e práticas espaciais. *Cidades*, 4(6), 62-72.
- Dal Pozzo, C. F. (2015). *Fragmentação socioespacial em cidades médias paulistas* [Tese de Doutorado Universidade Estadual Paulista].

- Guzmán, A. R., & Hernández, K. M. (2013). La fragmentación urbana y la segregación social—una aproximación conceptual. *Rev. Legado de Arquitectura y Diseño*, (14), 41-55.
- Haesbaert, R. (2015). Sobre as i-mobilidades do nosso tempo (e das nossas cidades). *Mercator*, 14(4), 83-92.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2020). *Regiões de influência das cidades 2018*. IBGE.
- Lefebvre, H. (2001). *O direito à cidade*. Centauro.
- Lindón, A. (2005). El mito de la casa propia y las formas de habitar. *Scripta Nova. Rev. Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, IX(194).
- Prévôt-Schapira, M. F. (2001). Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades. *Perfiles latinoamericanos*, (19), 33-56.
- Prévôt-Schapira, M. F. (2000). Segregación, fragmentación, secesión. Hacia una nueva geografía social en la aglomeración de Buenos Aires. *Rev. Economía, Sociedad y Territorio*, II(7), 405-431.
- Prévôt-Schapira, M. F., & Pineda, R. C. (2008). Buenos Aires: la fragmentación en los intersticios de una sociedad polarizada. *EURE – Rev. Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, XXXIV(103), 73-92.
- Santos, M. (1990). *Metrópole corporativa fragmentada: o caso de São Paulo*. Editora Nobel.
- Silva, V. H. Q. C. (2024). *Fragmentação socioespacial e experiências urbanas em Presidente Prudente* [Dissertação de Mestrado, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente].
- Sposito, E. S. (1990). *Produção e apropriação da renda fundiária urbana em Presidente Prudente* [Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo].
- Sposito, E. S., & Sposito, M. E. B. (2020). Fragmentação socioespacial. *Mercator*, 19.
- Sposito, M. E. B., & Góes, E. M. (2013). *Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial*. Editora UNESP.
- Sposito, M. E. B. (2003). A cidade dentro da cidade. Uma edge city em São José do Rio Preto. *Scripta Nova. Rev. Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, VII(146).
- Sposito, M. E. B. (2018). *Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos*. Projeto de pesquisa. Presidente Prudente.
- Sposito, M. E. B. (2010). Multi(poli)centralidade urbana. In: Sposito, E. S., & Neto, J. S. L. *Uma geografia em movimento*. Expressão Popular.

- Sposito, M. E. B. (1983). *O chão em Presidente Prudente: a lógica da expansão territorial urbana* [Dissertação de Mestrado, Universidade Estadual Paulista].
- Vasconcellos, E. A. (2016). Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. In: R. Balbim, C. Krause, (eds.). *Cidade e movimento – Mobilidades e interações no desenvolvimento urbano* (pp. 57-79). IPEA.
- Whitacker, A. M. (2017). Centro da cidade, centralidade intra-urbana e cidades médias. In: D. S. Maia, W. R. Silva, & A. M. Whitacker, (eds.). *Centro e centralidade em cidades médias*. Cultura Acadêmica.