

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS – CAMPUS SOROCABA

CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E BIOLÓGICAS (CCHB)

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA (PPGGeo-So)

GABRIEL ESMERALDINO DE CARVALHO

FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL EM SOROCABA:

O CASO DOS RESIDENCIAIS CARANDÁ E ALTOS DE IPANEMA

SOROCABA

2023

GABRIEL ESMERALDINO DE CARVALHO

**FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL EM SOROCABA:
O CASO DOS RESIDENCIAIS CARANDÁ E ALTOS DO IPANEMA**

Dissertação de Mestrado apresentada no programa de mestrado em Geografia, do Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Federal de São Carlos – Campus Sorocaba. Área de concentração da pesquisa: linha 1 – Produção do espaço, educação e cultura.

Orientador: Prof. Dr. Carlos Henrique Costa da Silva

SOROCABA

2023

Carvalho, Gabriel Esmeraldino de

Fragmentação socioespacial em Sorocaba: O caso dos residenciais Carandá e Altos do Ipanema / Gabriel Esmeraldino de Carvalho -- 2024.

155f.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de São Carlos, campus Sorocaba, Sorocaba

Orientador (a): Carlos Henrique Costa da Silva

Banca Examinadora: Antonio Henrique Bernardes, Paulo Celso da Silva

Bibliografia

1. Fragmentação socioespacial. 2. Geografia urbana. I. Carvalho, Gabriel Esmeraldino de. II. Título.

Ficha catalográfica desenvolvida pela Secretaria Geral de Informática (SIn)

DADOS FORNECIDOS PELO AUTOR

Bibliotecário responsável: Maria Aparecida de Lourdes Mariano - CRB/8 6979



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS

Centro de Ciências Humanas e Biológicas
Programa de Pós-Graduação em Geografia

Folha de Aprovação

Defesa de Dissertação de Mestrado do candidato Gabriel Esmeraldino de Carvalho, realizada em 03/04/2024.

Comissão Julgadora:

Prof. Dr. Carlos Henrique Costa da Silva (UFSCar)

Prof. Dr. Antonio Henrique Bernardes (UFF)

Prof. Dr. Paulo Celso da Silva (UNISO)

O Relatório de Defesa assinado pelos membros da Comissão Julgadora encontra-se arquivado junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia.

Agradecimentos

Agradeço, primeiramente, ao meu orientador, professor Carlos Henrique Costa da Silva, pelos ensinamentos que me acompanham desde a orientação do TCC na graduação, pela confiança que depositou ao longo desse processo do mestrado, pelas orientações sempre úteis e cuidadosas e pela amizade. O professor Rico sempre deu grande liberdade no desenvolvimento da pesquisa e sempre me ajudou quando precisei, por isso sempre serei grato.

Ao professor Sidney Gonçalves Vieira da Universidade Federal de Pelotas, cujas críticas na qualificação muito me auxiliaram, sobretudo nas normas técnicas e na estruturação do texto, assim como me fizeram refletir sobre as justificativas e os objetivos para a realização do trabalho, além de melhoras a adoção de métodos e metodologias de pesquisa.

Ao professor Antonio Henrique Bernardes, da Universidade Federal de São Carlos, que me fez expandir reflexões teóricas sobre o tema a partir de suas críticas na qualificação. Assim como me incentivou a trazer mais o lado pessoal ao texto, o que levei muito em consideração no processo de escrita final do trabalho e nas revisões realizadas.

Ao meu companheiro, Vitor, que sempre me ouviu no processo de escrita e desenvolvimento desse projeto e que me acompanhou em um dos trabalhos de campo até os loteamentos Carandá e Altos do Ipanema para me auxiliar na retirada das fotografias, tarefa na qual nunca tive muito talento e que me ajudou muito em melhorar o visual do trabalho.

Aos meus amigos que me apoiaram e me incentivaram durante todo o mestrado, especialmente Charles e Amanda, que me acompanharam da graduação para o mestrado e foram fundamentais para o incentivo nas disciplinas realizadas no começo do curso e cuja paciência, carinho e amizade sempre recíproca tornaram a trajetória muito mais agradável.

À Mauriza, antiga colega de trabalho na secretaria de habitação da Prefeitura de Sorocaba, que abriu as portas não apenas de sua casa, como do Carandá e do Altos do Ipanema, apresentando a grande maioria dos entrevistados na pesquisa e sendo uma guia pelos loteamentos. Agradeço a dedicação e a amizade, visto que sem a Mauriza, esse trabalho não seria possível.

A nome, que por meio de uma longa rede de indicações foi a primeira pessoa a aceitar a entrevista e me guiou pelo Carandá sem mesmo me conhecer, com muita dedicação, carinho e apresentando um ponto de vista único e crítico da realidade local.

A todos os moradores entrevistados que concordaram em ceder uma parte de seu tempo e abriram as portas de suas casas para compartilhar um pouco de sua vida e de sua realidade. Esse trabalho parte do cotidiano das pessoas e da realidade local, portanto sem a dedicação dos entrevistados, não haveria pesquisa a se realizar e serei eternamente grato a todos que concordaram em participar.

Ao meu cachorro, Peter, que durante todo o processo de escrita esteve no meu colo, nos meus pés ou do meu lado, mas que, sem mesmo saber, sempre tornou mais leve o processo, mesmo nos períodos mais difíceis.

A todos os professores, colegas e à própria instituição da UFSCar pelo aprendizado, tanto acadêmico quanto pessoal.

O cidadão é multidimensional. Cada dimensão se articula com as demais na procura de um sentido para a vida. Isso é o que dele faz o indivíduo em busca do futuro, a partir de uma concepção de mundo (SANTOS, 1987, p. 41-42)

Resumo

A fragmentação socioespacial foi identificada, inicialmente, no contexto das metrópoles. Porém, já alcançou as cidades médias e avança como tendência. Em Sorocaba, a fragmentação pode ser identificada no bojo da expansão de sua mancha urbana e da reestruturação do espaço urbano e regional. Observam-se no município crescimento de loteamentos fechados, espaços autossegregados, e de áreas periféricas, espaços segregados por imposição. O estudo de caso dos residenciais Carandá e Altos do Ipanema, que são conjuntos de prédios construídos resultado de políticas públicas habitacionais localizados na Zona Norte do município em porção descontínua da mancha urbana, área remota, de difícil acesso, com ausência de comércios básicos e com dependência de uma rede de transporte público ainda deficitária e concêntrica, dificultando acesso a demais localidades. A metodologia de análise baseia-se em entrevistas com moradores, visto que a análise do cotidiano é entendido como principal elemento para capturar o espaço vivido e as consequências da fragmentação socioespacial. Desse modo, investigam-se elementos relacionados ao consumo, ao lazer e à mobilidade no cotidiano dos entrevistados.

Palavras-chave: Fragmentação socioespacial. Sorocaba. Cotidiano. Consumo. Lazer. Mobilidade.

Abstract

The process of socio-spatial fragmentation was theorized as an element in the production and consumption of urban space in metropolises. However, this process has also been recorded in medium-sized cities. In this context, the city of Sorocaba is inserted, an important city in the interior of São Paulo whose recent expansion of its urban area and its accelerated growth have registered characteristic elements of socio-spatial fragmentation. In the municipality, there is a growth in closed subdivisions, self-segregated spaces, and in peripheral areas, spaces segregated by imposition. The focus given is on the case study of the Carandá and Altos do Ipanema subdivisions, which are sets of buildings resulting from public housing policies, but built in remote areas, difficult to access, with no basic shops and dependent on a network of Public transport is still lacking and focused on the central region of the city, which makes access to other locations difficult. The analysis methodology is based on interviews with local residents, since the analysis of everyday life is seen as the main element of understanding the lived space and the consequences of socio-spatial fragmentation. Therefore, elements related to consumption, leisure and mobility in the daily lives of the interviewees are investigated.

Keywords: Socio-spatial fragmentation. Sorocaba. Daily. Consumption. Leisure. Mobility.

Lista de figuras

Figura 1 - Edifício em construção em loteamento na Zona Norte de Sorocaba.....	83
Figura 2 - Conjunto Habitacional Carandá	89
Figura 3 - Vista do Conjunto habitacional Altos do Ipanema	90
Figura 4 - Área de transferência - Rua Nogueira Padilha	97
Figura 5 - Ônibus BRT circulando pelo Bairro Carandá.	100
Figura 6 - Único mercado existente nas proximidades do Carandá e do Altos do Ipanema	117
Figura 7 - Comércio em trailers no Carandá	118
Figura 8 - UBS e PA - Carandá.....	124

Lista de quadros

Quadro 1- Crescimento populacional de Sorocaba.....	54
Quadro 2 - Loteamentos Fechados Horizontais - Sorocaba	66
Quadro 3 - Loteamentos verticais fechados - Sorocaba	68
Quadro 4 - Condomínios horizontais fechados - Zona Oeste de Sorocaba	70
Quadro 5 - Loteamentos Fechados horizontais - Zona Leste.....	73
Quadro 6 - Loteamentos fechados horizontais - Zona Sul Sorocaba	80
Quadro 7 - Loteamentos fechados horizontais - Zona Norte de Sorocaba	82
Quadro 8 - Lista de Áreas de Especial Interesse Social (AEIS).....	84
Quadro 9 - Renda familiar dos entrevistados	93
Quadro 10 - Bairros ligados ao Terminal Vitória Régia	102
Quadro 11- Bairros ligados ao Terminal São Bento	103

Lista de mapas

Mapa 1 - Localização do município de Sorocaba.....	14
Mapa 2 - Zoneamento de Sorocaba.....	15
Mapa 3 - Densidade demográfica de Sorocaba	16
Mapa 4 - Macrometrópole Paulista.....	60
Mapa 5 - Loteamentos fechados de Sorocaba.....	65
Mapa 6 - Loteamentos na Zona Oeste de Sorocaba.....	70
Mapa 7 - Loteamentos na Zona Leste de Sorocaba	72
Mapa 8 - Configuração básica da estrutura do sistema viário.....	76
Mapa 9 - Loteamentos Zona Sul de Sorocaba.....	79
Mapa 10 - Loteamentos Zona Norte de Sorocaba	81
Mapa 11 - Distância: Carandá - Centro.....	89
Mapa 12 - Linhas interbairros.....	98
Mapa 13 - Linha BRT	101
Mapa 14 - Distância: Carandá - Shopping Iguatemi-Esplanada.....	106
Mapa 15 - Distância: Carandá - Parque das águas.....	113
Mapa 16 - Distância - Carandá - Prefeitura Municipal de Sorocaba.....	114

Sumário

1 INTRODUÇÃO	13
Metodologia	19
2 FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL	23
2.1 Conceito polissêmico	23
2.2 Distinção entre diferenciação, segregação e fragmentação socioespaciais	36
2.3 Espaços segregados por imposição e espaços autosegregados	43
3. A URBANIZAÇÃO DE SOROCABA	50
3.1 Breve Histórico	50
3.2 Macrometrópole paulista	55
3.3 Diferenciação entre loteamentos e condomínios fechados.	60
3.4 Loteamentos fechados em Sorocaba	62
3.4.1 Loteamentos fechados na Zona Oeste de Sorocaba.	69
3.4.2. Loteamentos fechados na Zona Leste de Sorocaba.	71
3.4.3 Loteamentos fechados na área central de Sorocaba.	75
3.4.4 Loteamentos fechados na Zona Sul de Sorocaba	77
3.4.5 Loteamentos fechados na Zona Norte de Sorocaba.	80
3.5 Espaços segregados por imposição: Áreas de Especial Interesse Social (AEIS) e Residenciais Carandá e Altos do Ipanema.	84
3.5.1 Áreas de Especial Interesse Social (AEIS)	84
3.5.2 Carandá e Altos do Ipanema	86
4. FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL EM SOROCABA	92
4.1 Mobilidade	96
4.2 Lazer	110
4.3 Consumo	116
4.4 Integração com demais áreas da cidade	122
5. SÍNTESE DA FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL EM SOROCABA.	127
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	137
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	146
ANEXOS	154
Anexo A	154

1 INTRODUÇÃO

O processo da fragmentação socioespacial é característico das metrópoles, porém, variadas pesquisas em diferentes áreas do conhecimento, na última década, começaram a identificar a ocorrência da fragmentação socioespacial em cidades de porte médio, constatando que efeitos que ampliam as diferenças e as desigualdades socioespaciais da urbanização capitalista não são mais exclusivos das metrópoles.

Sorocaba pode ser entendida como uma cidade de porte médio, enquadrando-se, portanto, no objetivo da pesquisa. Sposito (2004) considera que o município é uma típica cidade média, mesmo que suas relações com a metrópole paulista sejam intensificadas.

Essa intensificação retoma o conceito de macrometrópole paulista trabalhado por Sandra Lencioni (2005), que considera a formação de uma macrorregião que englobaria a região metropolitana de São Paulo, Campinas, Sorocaba, Vale do Paraíba e Baixada Santista, sendo que todos os municípios dessa área seriam influenciados pela centralidade exercida por São Paulo e formariam um importante centro industrial e de serviços do país.

Estudar a fragmentação socioespacial em cidades médias indica, portanto, considerar que novas formas de estruturação do espaço urbano deixaram de ser exclusivas dos grandes centros metropolitanos e se expandiram a outros níveis hierárquicos urbanos. Uma dessas novas formas de estruturação do urbano seria resultado da autosegregação, ou seja, os espaços residenciais fechados, como loteamentos e condomínios amuralhados. O surgimento de novas centralidades urbanas na figura de novos espaços de consumo, para além da região central da cidade, seria outro movimento promotor de alterações marcantes no espaço urbano das cidades médias.

Pelo ritmo e a escala deste novo arranjo espacial, observa-se que a integração dos espaços e a continuidade territorial foram alteradas, afetando o cotidiano de seus habitantes, o que caracterizaria o processo de fragmentação socioespacial.

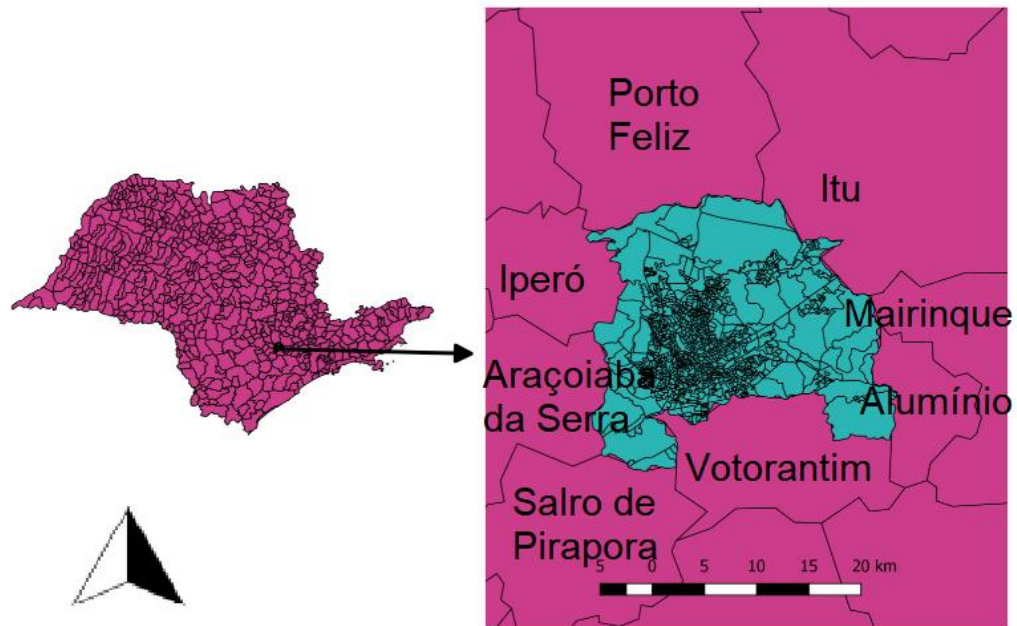
Esses fragmentos urbanos podem ser resultados tanto do processo de autosegregação, motivado pela sensação de insegurança nas cidades, especulação e valorização imobiliária em novas frentes e vetores em parcelas da cidade e também a busca pela distinção social; quanto de uma segregação imposta,

preponderantemente aos indivíduos de baixa renda, que não conseguem circular e interagir com a totalidade da cidade, devido a sua fragilidade socioeconômica.

Esta pesquisa busca, portanto, contribuir para a reflexão e desenvolvimento do pensamento crítico sobre o tema, assim como possíveis formas de enfrentamento da fragmentação socioespacial.

A localização do município de Sorocaba no estado de São Paulo é vista no mapa 1 abaixo:

Mapa 1 - Localização do município de Sorocaba



Fonte: CARVALHO, Gabriel, abril de 2020

Considerando que Sorocaba é uma cidade média com 695.328 habitantes (IBGE, 2021), tornou-se necessário um recorte territorial específico para realização de mergulho vertical e horizontal nesta porção da cidade. Sorocaba não possui um zoneamento oficial, o que dificulta a análise de qualquer dado do município por zonas ou bairros, não sendo possível, por exemplo, afirmar com rigor científico a população de uma dessas zonas em específico, visto não haver uma delimitação oficial. Portanto, para a escolha da Zona Norte como recorte territorial baseou-se na divisão feita por diversas secretarias do município, elaboradas em 2014. De acordo com o Plano Municipal de Educação (PME):

Sorocaba possui uma área de 449,804 Km². O município não possui, atualmente, uma divisão oficial em zonas estabelecida pelo poder público.

Na ausência desta delimitação oficial, cada órgão da administração pública (diferentes secretarias, polícia, etc.) possui sua própria delimitação, o que traz significativas dificuldades para a análise de dados do município. De forma a estabelecer um padrão extraoficial para a cidade, diversas secretarias elaboraram no ano de 2014 a proposta de zoneamento apresentada na Figura 6. Esta proposta será adotada como padrão no decorrer deste documento. A Figura 6 apresenta ainda a estimativa populacional para cada região da cidade. (PME, 2016).

A figura 6 comentada na citação foi reproduzida abaixo, sendo essa a divisão do município utilizada nesta pesquisa.

Mapa 2 - Zoneamento de Sorocaba



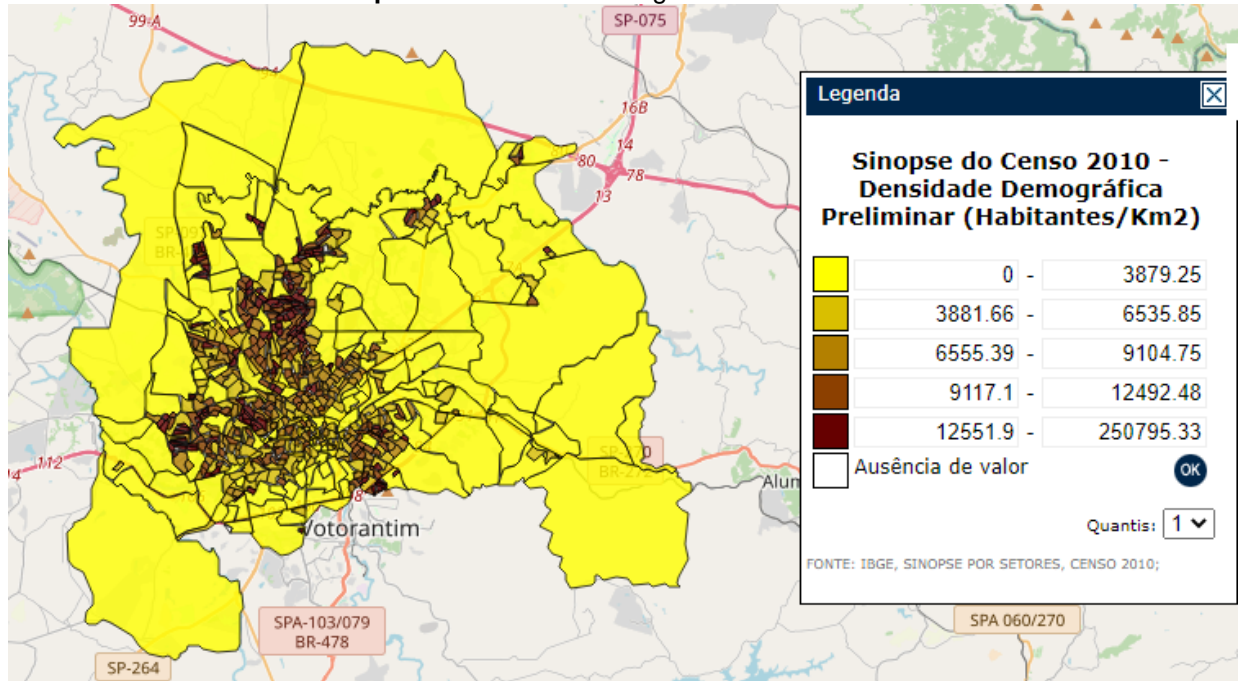
Figura 6 - Proposta de zoneamento para a cidade de Sorocaba (2014) e população residente em cada zona. Fonte: mapa fornecido pela Secretaria da Habitação e Regularização Fundiária (Sehab).

Fonte: PME, 2015.

A análise da imagem e da citação permite observar a estimativa da população na Zona Norte em 261.892 habitantes, mas, além de não ser uma divisão oficial, é necessário considerar a defasagem dos dados pela ausência do Censo populacional do IBGE, não realizado em 2020. Este número está baseado no Censo de 2010 e nas estimativas populacionais dos anos posteriores.

A escolha por uma região do município de Sorocaba, a Zona Norte, para análise do processo deve-se, portanto, a alguns fatores. Primeiramente, que a Zona Norte de Sorocaba possui altos índices de densidade demográfica, conforme visto no mapa abaixo, obtido na sinopse do Censo de 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)

Mapa 3 - Densidade demográfica de Sorocaba



Fonte: IBGE, 2010

Além disso, cada Zona de Sorocaba apresenta características próprias: a Zona Sul, por exemplo, é caracterizada pelos bairros residenciais e comerciais voltados para a população com rendas alta e média alta, sendo a região mais dinâmica e valorizada do município, com diversos espaços residenciais fechados horizontais e verticais, ademais de Shopping Centers e grandes superfícies comerciais e de serviços especializados e, também torres empresariais. O Centro Histórico é predominantemente comercial de caráter popular e residência de famílias de classe média e média baixa. A Zona Leste possui bairros tradicionais e a expansão de edifícios residenciais e alguns condomínios horizontais e verticais, assim como hipermercados e outras tipologias comerciais, nas proximidades da Avenida São Paulo. A Zona Oeste possui caráter predominantemente residencial, ficando a atividade comercial e demais serviços concentrados nas proximidades das avenidas General Carneiro e Armando Pannunzio. A Zona Norte, por sua vez,

apresenta ao mesmo tempo bairros com problemas sociais extremos, alguns sem a presença de saneamento básico, asfalto e condomínios residenciais voltados para a classe média, bem como grandes áreas comerciais e mesmo industriais. O crescimento dessa região é também o mais acentuado dos últimos anos, atraindo diversos investimentos, ao mesmo tempo em que atrai populações de baixa renda em busca de empregos e melhores condições de vida. O dinamismo da Zona Norte é, pois, um elemento importante em sua análise. No entanto, o histórico de formação e as características do espaço urbano sorocabano, assim como das zonas que dividem a cidade, serão aprofundados no segundo capítulo.

Desse modo, compreende-se a necessidade de esclarecer o tema central da pesquisa, ou seja, o contexto no qual o trabalho está inserido. A produção do espaço urbano na contemporaneidade é, portanto, o tema central, que inclui o consumo do espaço em sua análise.

A problematização dessa temática ocorre a partir da fragmentação socioespacial, buscando compreender como tal processo participa da produção e do consumo do espaço urbano. O estudo de caso realizado na Zona Norte da cidade contribuiu para o estudo do tema, a partir da problematização realizada.

Portanto, para analisar estes aspectos, organizou-se a pesquisa em três capítulos, além da introdução.

No segundo capítulo é introduzido o termo fragmentação socioespacial, percorrendo sua origem, desenvolvimento, aplicações e o debate contemporâneo que está mais debruçado em indicar variáveis que delimitem com mais acuidade este processo. Também, busca-se fazer a distinção entre fragmentação, diferenciação e segregação socioespacial, além de reflexões sobre a fragmentação e o conceito de direito a cidade. Há neste capítulo, portanto, aspectos teóricos prévios a aplicação das ferramentas empíricas, principalmente das informações e dados coletados pelas entrevistas, e nos trabalhos de campo, como a análise da fragmentação para além das metrópoles, atingindo cidades de porte médio. Assim como, será contextualizada a pesquisa, indicando as implicações desses procedimentos.

O terceiro capítulo abordará a produção do espaço urbano de Sorocaba, analisando os conteúdos e as formas deste processo, buscando compreender quais continuidades, descontinuidades e rupturas podem ser destacadas deste movimento

socioespacial. Bem como aprofundar as características dos locais de estudo abordados na pesquisa e a justificativa dessa escolha a partir de suas características. Também ocorrerá a análise dos mapas produzidos dos espaços fragmentados. Nesse capítulo, destacam-se características da cidade de Sorocaba que são comuns a outras cidades médias nas quais existem estudos sobre o tema, assim como características não presentes nas demais cidades.

O capítulo quatro, após apresentação das informações nos capítulos anteriores, assim como considerando os resultados das entrevistas realizadas com os dados coletados da aplicação dos questionários, analisa-se a fragmentação socioespacial no espaço urbano de Sorocaba, apresentando as práticas dos moradores dos espaços autosssegregados e segregados por imposição, e reflete sobre esse processo na cidade de Sorocaba, indicando sua formação, as suas consequências, e pensamentos críticos gerados dessa discussão e análise do tema.

A síntese das informações coletadas com o levantamento teórico é apresentada no capítulo cinco, sendo que as considerações finais foram realizadas no sexto capítulo.

Essa pesquisa busca compreender, portanto, nos planos da cidade e do urbano, as maneiras pelas quais a lógica socioespacial fragmentária altera o conteúdo da diferenciação e das desigualdades, de modo a redefinir os sentidos do direito à cidade, tomando como estudo de caso o município de Sorocaba, especificamente, sua Zona Norte.

Considerando que o estudo da fragmentação socioespacial deixou de ser exclusivo das metrópoles e intensificou-se nas cidades médias brasileiras, conforme demonstrado por SPOSITO (2004; 2013; 2017; 2020 e 2023) assim como a ausência de um estudo sobre a fragmentação no município de Sorocaba, busca-se fazer esse papel de analisar essa teoria no município citado.

Além da dimensão acadêmica, a justificativa social para a dissertação insere-se na compreensão do consumo do espaço urbano por cidadãos de espaços urbanos segregados por imposição, os quais possuem dificuldade de acesso a serviços, apresentam hábitos de consumo e práticas de lazer prejudicadas, além do direito à cidade negado, pelos infortúnios presentes na locomoção para distintas áreas da cidade, dada as dificuldades causadas pelo transporte público e distância dos loteamentos.

Para além dos âmbitos sociais e acadêmicos, existem justificativas pessoais para realização desse trabalho. Como uma pessoa que nasceu em Sorocaba e passou a maior parte da vida, da infância até parte inicial da vida adulta, como morador da Zona Norte deste município, a compreensão dessa realidade possui uma restrita relação pessoal que incluem desenvolvimento pessoal, além da importância da prática cotidiana como elemento de análise. Desse modo, as vivências, memórias e práticas cotidianas na Zona Norte de Sorocaba, justificam a tentativa de estudar, compreender e criticar, quando necessário, os processos de formação do espaço urbano, assim como suas consequências, as quais caracterizam as formas como a população consome esse espaço urbano na atualidade.

O principal objetivo é identificar e compreender o processo de fragmentação socioespacial em Sorocaba, mais especificamente, na Zona Norte, tomando como estudo de caso os residenciais Carandá e Altos do Ipanema.

Os objetivos específicos da pesquisa incluem:

Analisar a manifestação do processo de fragmentação socioespacial na cidade de Sorocaba, assim como compreender como esse processo afeta a produção e o consumo do espaço urbano;

Analisar a fragmentação socioespacial no contexto do debate do Direito à Cidade;

Analisar as relações socioespaciais entre os moradores dos distintos habitats urbanos e as possíveis articulações que existam entre esses espaços e o conjunto da cidade;

Metodologia

A pesquisa busca possuir uma contribuição metodológica por meio da avaliação das consequências da reestruturação do espaço urbano de Sorocaba, a qual é considerada uma cidade média do interior do estado de São Paulo.

A natureza da pesquisa é aplicada, ou seja, parte de conceitos desenvolvidos em pesquisas básicas anteriormente por outros autores, buscando, desse modo, compreender a produção do espaço à partir da fragmentação socioespacial.

Quanto à abordagem, a pesquisa utiliza métodos qualitativos baseados na análise de entrevistas feitas com moradores da área de estudo. A abordagem não

consiste em realizar uma amostra qualitativa para comparação de dados estatísticos, mas sim na análise qualitativa das vivências e experiências cotidianas dos entrevistados.

Referente aos objetivos, a pesquisa apresenta caráter exploratório, no qual se busca abordar um problema, com a tentativa de obter informações que visem maior aproximação com o tema, a partir da sondagem do cotidiano de moradores das áreas analisadas, de modo a construir hipóteses sobre o tema central.

O estudo de caso realizado constitui em um método de investigação adotado, sobre o qual serão realizadas análises para compreender a fragmentação socioespacial.

Desse modo, para compreensão dos elementos a serem considerados e das adaptações a serem feitas a realidade da cidade de Sorocaba, tornou-se necessário inicialmente o levantamento bibliográfico de autores que trabalhem a fragmentação socioespacial em cidade metropolitanas e médias, tais como Maria Sposito, Eliseu Sposito, Jean Legroux, Eda Góes, Elizete Santos, Alejandro Morcuende, Maria Magrini, Clayton Dal Pozzo, Angelo Serpa, Luís Mendes, Pablo Bender, além de diversos outros que publicaram artigos, dissertações e teses nos últimos anos, para compreender as metodologias e linhas de pensamento dos estudos mais atuais sobre o assunto. Assim como de autores clássicos da Geografia Urbana que possuem contribuições fundamentais para a análise da produção e do consumo do espaço urbano, tais como Lefebvre (1983) e Correa (1996).

Após o levantamento bibliográfico realizou-se o primeiro trabalho de campo da pesquisa, apenas localizando as possíveis áreas de espaço autosssegado em torno da Zona Norte da cidade de Sorocaba, para trazer a pesquisa a materialidade e identificação das áreas por meio da coleta fotográfica dos arredores dessas áreas.

Por meio das plantas dos loteamentos disponibilizadas pela Prefeitura, em seu site, construíram-se os mapas apresentados nessa dissertação. Fez-se a análise dos 629 loteamentos existentes na cidade de Sorocaba, identificando 81 loteamentos fechados horizontais e 5 loteamentos fechados verticais. Para a distinção entre loteamentos fechados e condomínios, as legislações municipais foram a base de dados considerada. É preciso considerar que a análise dos loteamentos foi encerrada em dezembro de 2022, visto que novos loteamentos podem ser aprovados e lançados a qualquer momento, portanto, reforça-se que

esse é o recorte temporal da pesquisa, considerando a existências desses espaços autossegregados.

Com a identificação dos loteamentos fechados da cidade, foi possível o mapeamento de todas as áreas utilizando camadas shapefiles criadas no QGis, assim como camadas pré-existentes do IBGE e a extensão das imagens de satélite disponibilizados da plataforma dos serviços Google, sobretudo o Google Earth. O auxílio de imagens de satélite é importante para identificar esses espaços na mancha urbana sorocabana.

Para a identificação de espaços de segregação imposta, utilizou a legislação municipal que identifica as AEIS (áreas de especial interesse social), que correspondem a áreas ocupadas por indivíduos de baixa renda. A Lei ordinária nº 9547/2011 determina a existência de 54 AEIS, que serão categorizadas e analisadas como possíveis espaços segregados por imposição, dada a renda dos indivíduos e precariedade dos bairros e ocupações.

Para a coleta de dados relativos às práticas de consumo, lazer e locomoção dos habitantes da área segregada a ser escolhida, fundamental para a caracterização da existência da fragmentação socioespacial, assim como da locomoção dos habitantes dessas áreas para espaços culturais e de lazer, e os modais e o tempo de deslocamento para trabalho, serão realizados questionários com os habitantes dessas áreas em amostras qualitativas. Esses questionários buscaram compreender onde os moradores desses habitats urbanos consomem, compreendendo o consumo de bens e de serviços, se há limitações na locomoção em função de dificuldades financeiras ou pelo tempo necessário para chegar a outras áreas da cidade, assim como a disponibilidade de transporte público e de outros serviços públicos em espaços segregados que permitam o direito a cidade.

O levantamento de dados econômicos e sociais das áreas tratadas ocorre pelo banco de dados do IBGE e da própria Prefeitura de Sorocaba, de modo a permitir o levantamento médio de renda dos locais, assim como níveis de formação educacional e demais dados socioeconômicos que contribuam para a caracterização do consumo do espaço urbano. No entanto, é necessário considerar que o Censo demográfico que deveria ser realizado em 2020, ocorreu apenas em 2022 e 2023, o que pode trazer defasagem de alguns dados coletados.

A partir da coleta dos depoimentos, busca-se compreender a trajetória de vida das pessoas dos habitats urbanos analisados, a experiência da moradia nesses espaços segregados, e as motivações ou necessidades para residir nesses habitats, assim como desvendar as práticas espaciais que demonstrem as dinâmicas do consumo segmentado do urbano.

Os trabalhos de campo realizados ao longo da pesquisa, além de buscarem dados por meio dos questionários, permitiram a coleta de dados visuais que contribuirão na caracterização dos habitats urbanos tratados, visto que a composição da paisagem e suas características também podem indicar elementos de análise da produção e do consumo do espaço urbano.

Com a coleta de dados, foram elaborados mapas das práticas espaciais dos entrevistados, identificando as tendências e os tipos de fragmentação socioespacial da Zona Norte da cidade e gráficos que sintetizem os dados coletados.

Após a consulta bibliográfica, o mapeamento nas ferramentas de geoprocessamento, a coleta de dados do IBGE e da Prefeitura de Sorocaba, a coleta de dados visuais e de perfil de consumo do espaço urbano por meio dos questionários realizados, houve a análise dos dados levantados, assim como nova consulta bibliográfica para compreender elementos levantados em campo. Desse modo, buscou-se identificar o processo de fragmentação socioespacial na cidade de Sorocaba e como esse processo afeta a produção e o consumo do espaço urbano na Zona Norte de Sorocaba.

2 FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL

2.1 Conceito polissêmico

O processo de fragmentação socioespacial inicia-se na primeira metade do século XX, no contexto da expansão da urbanização anglo-saxônica, cujo movimento de suburbanização e setorização das funções econômicas e de lazer, residencial e trabalho, promoveram a forma da cidade dispersa, baseada em uma rede de transportes rodoviários. (PRÉVÔT-SCHAPIRA, 2008)

O conceito de fragmentação, no entanto, pode possuir diversos significados, a partir de diferentes concepções que consideram distintos elementos do conceito. Ao debater sobre o tema e utilizar o termo “fragmentação socioespacial” é necessário compreender primeiramente que não há uma única forma de descrevê-lo, variando ao longo do tempo, assim como na visão de diferentes autores, e até mesmo, por diferentes áreas de conhecimento (SPOSITO, 2020). O conceito de fragmentação é, portanto, polissêmico (SPOSITO, 2020), e deve ser utilizado de forma cuidadosa para evitar possíveis controvérsias, o que enfraqueceria o potencial do termo (PRÉVÔT-SCHAPIRA e PINEDA, 2008).

De acordo com Vidal (1994), o uso excessivo desse termo torna-se abusivo, podendo esvaziar o seu significado, muitas vezes misturando e confundindo fragmentação com termos como segregação, exclusão ou mesmo uma separação natural.

Janoschka e Glasze (2003) consideram os problemas que o uso amplo da expressão pode trazer, como seu possível esvaziamento. Os autores passam, pois, a procurar desenvolver o termo como um recurso analítico de compreensão das transformações urbanas.

No entanto, o uso do termo considerado excessivo ou mesmo abusivo pelos autores, demonstra o surgimento de uma nova dinâmica social no meio urbano, ou seja, uma nova forma de articulação do espaço urbano em diferentes escalas. O que pode significar que termos tradicionais como segregação não explicam a totalidade do processo atual de diferenciação do meio urbano. Segundo Legroux:

A conceitualização da noção de fragmentação nasce da procura de uma ferramenta descritiva e analítica para explicar as mudanças e as reestruturações em curso no urbano a partir da década de 1970. Não obstante, por ser um processo contemporâneo constituído de várias dinâmicas em curso, isto pode dificultar o entendimento dessa ideia polissêmica. (LEGROUX, 2021, p. 236)

O termo fragmentação, muitas vezes, fora utilizado relacionado ao processo de globalização, que levou as separações ou divisões de países, de acordo com as novas lógicas de mundialização da economia e da sociedade. Portanto: “Desse modo, é um conceito multiescalar, mas é necessário, sempre, que o pesquisador deixe claro tanto os planos analíticos que vai privilegiar como as escalas geográficas que elegerá em sua pesquisa” (SPOSITO^a e SPOSITO^b, 2020).

Prévôt-Schapiro e Pineda (2008) indicam a adoção de três distintas formas de adoção do termo fragmentação no caso da América Latina:

“...O estudo das políticas públicas e os novos modos de governança das metrópoles continentais, a caracterização das transformações associadas à globalização e às novas estratégias do management empresarial e, por último, a análise da relação, muitas vezes contraditórias, entre mudança social e evoluções da estrutura urbana. A interrelação entre essas três lógicas multiplica os pontos de fricção e intensifica os antagonismos entre os atores e as redes que disputam e repartem o espaço urbano, em circunstâncias marcadas pelo dinamismo econômico e pelo crescimento das desigualdades e da pobreza. (PRÉVÔT-SCHAPIRA. PINEDA, p. 75, 2008).

O terceiro ponto destacado pelos autores citados, “mudança social e evoluções da estrutura urbana”, será o foco desta pesquisa, apesar de haver relações entre as três formas de adoção do tema, o seu sentido polissêmico torna necessária a especificação do sentido utilizado.

Na construção desta pesquisa, a base conceitual utiliza autores que trabalham o termo no meio urbano, especificamente na periferia do capitalismo, dialogando com as teses de diversos autores, passando a utilizar o termo como fragmentação socioespacial (SPOSITO, 2020).

De acordo com Guzmán e Hernández (2013), a fragmentação é inerente ao processo histórico de formação da cidade. Os autores consideram que a cidade antiga, medieval, moderna, e mesmo a colonial, apresentam fragmentos delimitados do meio urbano, o que significaria que a fragmentação está presente desde a origem da cidade, caracterizando o uso do solo de acordo com a divisão social.

No século XXI, a fragmentação urbana pode ocorrer devido ao aprofundamento das desigualdades sociais, criando barreiras materiais ou imateriais, e por descontinuidades no processo de expansão da mancha urbana, sendo produto do processo de metropolização. Estas seriam as duas linhas de análise da fragmentação propostas por Guzmán e Hernández (2013). Estes autores destacam o caráter polissêmico da palavra fragmentação, porém a associam à

metropolização, o que limita as possibilidades de compreensão da fragmentação, ao restringir sua escala geográfica (SPOSITO, 2004; SPOSITO^a e SPOSITO^b, 2020).

Ao mesmo tempo, observa-se em Guzmán e Hernández (2013), uma analogia entre o urbano e seres vivos, com o princípio de “patologia urbana”, que prioriza o papel individual sobre grupos e instituições. Porém, encontram-se nestes autores os aspectos sociais da fragmentação (SPOSITO^a e SPOSITO^b, 2020)

Eliseu Sposito e Maria Encarnação Sposito consideram que alguns autores, ao abordar a origem e expansão do termo fragmentação, priorizam o plano da forma urbana, porém ressaltam que grande parte da literatura sobre o tema indica vários planos analíticos para entender o processo, o qual é complexo.

Henri Lefebvre já nas décadas de 1960 e 1970 tratava o tema tanto como forma quanto como conteúdo, conforme abordado no subcapítulo 1.4.

A polissemia da palavra deve-se ao seu caráter multidimensional:

Parte da amplitude e da polissemia do conceito está associada ao fato de que ele se refere a múltiplas dimensões, visto que pode ser abordado a partir de várias naturezas de diferenças e formas de separação no espaço. Não sem razão, então, a ele associam-se vários adjetivos. (SPOSITO^a e SPOSITO^b, 2020, p.4).

Considera-se, portanto, que a fragmentação é um processo ainda em andamento que deve ser estudado, porém não se considera como um fato fechado e estruturado em si, nem mesmo como consequência de outros fenômenos. Tratar a fragmentação como processo é central para compreensão da teoria, não podendo fechar o conceito como um fato.

Em relação ao caso brasileiro em específico, Milton Santos em sua obra “São Paulo: metrópole corporativa e fragmentada” publicada em 1990 aplicou pela primeira vez o termo para descrever características da economia da metrópole paulista, no período da globalização, introduzindo o termo na Geografia brasileira. No entanto, não há nessa obra um posicionamento explícito do termo fragmentação, mas há a ideia de reestruturação do modelo urbano de Centro x Periferia, assim como indicava o aparecimento de novas formas de segregação no meio urbano (LEGROUX, 2021).

Há na obra de Santos elementos que serão fundamentais, posteriormente, na análise da segregação, como a dificuldade de acesso a transportes para os moradores da periferia e extensão territorial do urbano, sobretudo das periferias que

ocorria no período, porém, como citado, não há desenvolvimento do conceito de fragmentação. Santos reforça o papel da imobilidade causada pelos altos preços do transporte ou pela escassez do mesmo como elemento para a fragmentação que seria responsável pela desintegração da cidade. Segundo o autor: “A imobilidade de tão grande número de pessoas leva a cidade a se tornar um conjunto de guetos e transforma sua fragmentação em desintegração.” (SANTOS, 1990, p.251)

Marcelo Lopes de Souza (2000), do mesmo modo, utiliza o termo fragmentação, considerando seu maior uso para explicar alguns fenômenos socioespaciais e a relação com os efeitos nos lugares da expansão da globalização. Para o autor, é necessário considerar uma relativa homogeneização cultural e as relações econômicas em escala global.

Salgueiro (2001) apresenta a relação entre o agravamento do processo de fragmentação nos lugares e o regime de acumulação flexível do capital em escala global. A autora reforça a ideia de que esse é um processo em construção, ou seja, ainda não concluído. Buscando caracterizar a construção da cidade fragmentada, Salgueiro indica quatro características principais:

- (i) É um território policêntrico onde se assiste à perda de hegemonia do “centro” e à multiplicação de “novas centralidades”;
- (ii) Aparecem áreas mistas, muitas vezes megacomplexos imobiliários que reúnem habitação, comércio, escritórios e lazer, ou comércio, indústrias e serviços, sinal evidente de negação do zoneamento funcional associado à cidade industrial;
- (iii) Surgem enclaves socialmente dissonantes no seio de tecidos com uma certa homogeneidade morfosocial, base de uma nova organização em que há contiguidade sem continuidade;
- (iv) Cresce a dessolidarização do entorno próximo porque os indivíduos e as atividades participam cada vez mais em redes de relações (movimentos e trocas de informações) à distância, fonte dos fluxos complexos que cruzam o território, e que no geral não valorizam nem se exercem na proximidade imediata porque as novas acessibilidades libertaram muitas localizações dos constrangimentos da proximidade. (SALGUEIRO, 2001, p. 115-116)

O processo de segregação nas cidades seguia a tradicional divisão Centro-Periferia, com as populações pobres e marginalizadas sendo forçadas a viver nas periferias, áreas distantes do Centro. Salgueiro (2001), no entanto, indica alterações nessa lógica com o surgimento de outras áreas da cidade que exercem centralidade sobre a população. A segunda alteração, ainda segundo a autora, seriam as áreas mistas nas metrópoles que teriam atividades diversificadas em seu interior. No entanto, é necessário considerar que o olhar da obra de Salgueiro é focado nas

idades europeias, cujo processo de formação e expansão é distinto das cidades brasileiras.

A terceira característica, o surgimento de enclaves socialmente dissonantes com certa homogeneidade social, pode ser vista nas figuras de condomínios, ou seja, espaços residenciais murados com controle próprio do sistema de segurança, circulação e acesso. Esses condomínios podem estar localizados em áreas já consolidadas ou em consolidação, nas quais o entorno pode ser socialmente distinto do empreendimento. Exemplos dessa realidade ocorrem nas metrópoles brasileiras e nas cidades médias, com espaços residenciais fechados horizontais e verticais de classe média alta instalando-se nas periferias das cidades. Esse espaço é, portanto, contíguo, porém não há continuidade social.

O quarto ponto indicado por Salgueiro é resultado dos anteriores: A dessolidarização com o entorno próximo pelos indivíduos residentes nesses espaços amuralhados. O fluxo de relações estabelecidas pelos indivíduos passa a não ser necessariamente com os locais próximos a sua residência, estabelecendo-se relações mais distantes com outros pontos da cidade, com características sociais mais próximas aos indivíduos dessa localidade, gerando uma organização do espaço, na qual a circulação se sobrepõe a localização.

Segundo Sposito (2017), a fragmentação é, portanto, posterior à segregação. Isso se deve a necessidade de novos termos para explicar o espaço urbano, uma vez que o termo segregação, cunhado no início do século XX, não englobaria a complexidade das formas e funções atuais do espaço urbano. Apesar de a segregação permanecer como um dos elementos da fragmentação, o termo fragmentação combina novos elementos, tratando de policentralidade, conformação de territórios descontínuos e morfologias menos integradas pelo ponto de vista territorial (SPOSITO).

Ainda segundo Sposito (2017), o transporte automotivo individual e os novos meios de comunicação alteraram a lógica de proximidade e contiguidade no espaço urbano. Esses novos mecanismos vêm alterando as interações entre as áreas residenciais e os locais de trabalho, consumo e lazer de suas populações. Os locais em que as pessoas frequentam deixam, portanto, de ser o local em torno da residência, alterando a lógica espacial do urbano e tornando os fluxos e a mobilidade mais complexos.

Cada formação socioespacial revela as suas peculiaridades, pois trata o conceito de sociedade como uma construção histórica concretizada no espaço, incorporando, numa só totalidade, as dimensões sociais, econômicas e espaciais. Portanto, é necessário considerar a dinâmica do processo de fragmentação no contexto das condições da urbanização latino-americano, o que nos obriga a atentar-se às diferenças que autores europeus, por exemplo, trabalham fragmentação.

Existem particularidades que divergem os processos entre estes dois continentes. O geógrafo português Luís Mendes (2008) analisa a fragmentação socioespacial no bairro da Cova da Moura na periferia de Lisboa e identifica uma segregação étnica de grupos minoritários, segundo o autor:

Numa situação extrema, quando temos a formação de bairros onde predominam determinados grupos étnicos minoritários, muito frequentemente caracterizados por condições habitacionais degradadas, ou seja, quando existe uma clara associação entre uma homogeneidade étnica relativa e um meio físico e social degradado, pode-se falar na formação de um gueto, aqui entendido numa acepção simples, mas que, para todos os efeitos, se revela enquanto espaço marginalizado e relativamente fechado à envolvente, reforçando uma organização social do espaço urbano cada vez mais fragmentada, com perda de permeabilidade entre as várias áreas sociais (sem despeito da proximidade), redução da coesão social e territorial e acentuação de conflitos. Este conceito não se aplica, contudo, na Área Metropolitana de Lisboa, uma vez que a estrutura socio-espacial desta, à semelhança da maioria das metrópoles europeias, caracteriza-se pela inexistência de guetos “étnicos” ou, pelo menos, pela sua redução a situações muito excepcionais, não só em termos de frequência, mas também relativamente às características que possuem (Malheiros e Mendes et al., 2007). Inclui-se, neste caso, o Bairro da Cova da Moura que apresenta um tecido social com mistura entre a população autóctone e alóctone e a quase inexistência de barreiras simbólicas e físicas, esboroando o sentido de fechamento do bairro e a potencial redução das relações deste espaço com o exterior, ainda que seja uma área residencial desintegrada da malha urbana envolvente. (MENDES, 2008, p.76)

Pelas palavras do autor, ficam claras as diferenças entre os elementos de diferenciação da fragmentação em cada local analisado, mesmo entre cidades europeias há elementos de divergência na análise da fragmentação.

É preciso considerar, do mesmo modo, as particularidades do processo de fragmentação nos países que estão na periferia do capitalismo, chamadas de cidades do Sul por Navez-Bouchaine (2002), em dualidade a regionalização do mundo em Norte e Sul de acordo com o desenvolvimento dos países. A análise da fragmentação é iniciada nas chamadas cidades “duais” (Coloniais e indígenas, ou formal e informal), reconhecendo-se uma origem partida da cidade, que Sposito

considera embrião de certa fragmentação (NAVEZ-BOUCHAINE, 2002. SPOSITOa e SPOSITOb, 2020). A fragmentação nas cidades na periferia do capitalismo está ligada a questões de âmbito econômico com a internacionalização do capital no período da globalização.

As publicações de alguns autores precisam ser destacadas por serem recentes no contexto da Geografia Urbana brasileira, trazendo o termo fragmentação socioespacial para o debate, contribuindo para entendê-lo como um processo, assim como alertam para sua relevância e seus movimentos. Os autores a serem destacados são: Jean Legroux, Alejandro Morcuende e, já citada anteriormente, Maria Encarnação Beltrão Sposito.

Legroux (2021) considera o conceito como um processo que foi se constituindo como conceito, porém afirma que:

Este ainda precisa de pesquisas empíricase de delimitação conceitualparaganhar consistênciaenquanto “conceito de valor paradigmático”, mas também, para compreender os processos fragmentários para além das formas e morfologias urbanas (LEGROUX, 2021, p. 245).

O autor informa a necessidade de avançar no estudo do termo e, para tanto, ser necessário o diálogo entre correntes teóricas explicativas das alterações do urbano, considerando a fase atual do capitalismo e a tese da urbanização planetária (LEGROUX, 2021). Legroux também contribui no desenvolvimento do termo ao considerar a análise do cotidiano como um elemento de método para explicar a fragmentação socioespacial. Ou seja, o autor considera ainda ser necessário constituir um método para captar a fragmentação socioespacial e ainda serem necessárias pesquisas empíricas, tornando-se necessário analisar as práticas espaciais, as experiências e as representações urbanas (LEGROUX, 2021).

Alejandro Morcuende, por sua vez, reforça o caráter crítico do conceito de fragmentação socioespacial para o debate latino-americano. O autor explica o significado atribuído ao conceito sobre o ponto de vista crítico:

Critical is understood here as related to the act of discerning and enumerating the accumulated knowledge of a given concept – knowledge that prevents one from seeing what it really expresses. It is a practice rooted in the modern tradition of subjecting all existing knowledge to the screening of reason, as a propaedeutic exercise when addressing a concept, a debate, or a subject matter (MORCUENDE, 2020, p. 2).

Morcuende, portanto, busca revisar criticamente a fragmentação socioespacial para dar o devido peso na explicação da condição atual dessas relações entre o espaço urbano e a sociedade (MORCUENDE, 2020). O autor reflete sobre conceitos clássicos relacionados a teoria, tais como a ideia de isolamento da periferia de Milton Santos, o conceito de autosegregação de Sposito e Goés e segregação dissociada de Prevôt-Shapira. Além do conceito clássico de Lefebvre da urbanização planetária.

A contribuição de Morcuende para o debate implica em uma série de importantes reflexões, tais como: A fragmentação ser entendida como um conjunto de processos sociais, econômicos, políticos e culturais, coincidentes no tempo, com a crise crônica do capitalismo e a superação da contradição entre cidade e campo; O conceito dar forma a ordem herdada da contrarreforma capitalista da década de 1970; e a fragmentação ser essencialmente relacional entre espaço e sociedade (MORCUENDE, 2020).

Morcuende realiza uma importante análise ao considerar três tendências históricas na análise da fragmentação. Segundo o autor:

Most of the contributions to the fragmentation debate concur in pointing out the emergence of new dynamics and processes from 1970 onwards, which changed the spatial production and social configuration of cities. The object of analysis of this text is, therefore, three corresponding historical trends that have profoundly changed the relationship between space and society: a) the fall of the modern project and the advent of a new economic, political, and social order, resulting from cultural changes (JAMESON, 1984; HARVEY, 1989b); b) an economic, political and social order, defined by the definitive crisis of capitalism, referred to here as capitalism in crisis (WALLERSTEIN, et al., 2013; MORCUENDE, 2018; FRASER, 2020); and c) the processes of differential urbanization, analyzed under the hypothesis of planetary urbanization (LEFEBVRE, 1970a; BRENNER, 2014). These historical trends are conceived here as the social, economic, political, and cultural processes that bring about socio-spatial fragmentation (MORCUENDE, 2021, p. 2).

A primeira tendência destacada pelo autor, a queda do projeto moderno, corresponde à consideração do período pós-moderno, causando alterações políticas, econômicas e sociais. Segundo o autor, essa tendência corresponde a viradas políticas, com a racionalidade vinculada ao capitalismo; epistemológicas, com a negação de verdades objetivas e fatos constatáveis para orientar o debate científico; e culturais, com a submissão da cultura ao capitalismo no período pós-guerra (MORCUENDE, 2021).

No âmbito cultural, Morcuende considera que ocorre o surgimento de um “presente perpétuo”, ou seja, o esquecimento do tempo, no sentido de que o presente se torna contínuo, com o passado tornando-se distante, assim como o futuro. O autor também considera que ocorre a “morte do sujeito”, considerada como a alienação do indivíduo, que passa a conseguir apenas copiar mundos alheios na criação ativa de mundos próprios, ou seja, a vida iria sendo esvaziada com a separação do indivíduo da sociedade, fragmentando-se pelo empobrecimento do espaço vivido (MORCUENDE, 2021). Ainda segundo o autor, ocorreria também uma metamorfose do espaço presente, assim como da relação social e individual com o espaço que criaria rupturas, sendo espaços que buscariam autonomia e autossuficiência, alheios ao restante da cidade. Nesse lugar surgiriam espaços residenciais fechados que oferecem desde a totalidade de serviços para o isolamento gerando plena autonomia, até alguns desses serviços, sobretudo de lazer (MORCUENDE, 2021).

A segunda tendência indicada por Morcuende é nomeada de capitalismo em crise. Segundo o autor:

Apesar do realismo capitalista, que faz com que seja mais fácil pensar no final do mundo do que o final do capitalismo, o sistema com o seu funcionamento atual está definido pela crise. Dito de um outro modo, a crise é um elemento crônico da economia política do mundo contemporâneo. É por essa razão que a segunda tendência do momento diferencial é a fase atual do capitalismo, nomeada de capitalismo em crise, iniciada com a contrarreforma do capitalismo na década de 1970, e a queda dos pactos sociais de pós-guerra (MORCUENDE, 2021, p. 5).

As crises do capitalismo são constantes e frequentes. No período dos últimos 20 anos, o mundo enfrentou a crise financeira de 2008, com a quebra do Lehman Brothers, causando um efeito em cadeia com a quebra de diversas instituições financeiras (causando crises subsequentes em países europeus como Grécia, Portugal e Islândia) e a crise econômica da pandemia de COVID-19, em 2020, que afetou a maior parte do mundo durante o fechamento necessário para amenizar os efeitos da pandemia de COVID. Além dessas duas grandes crises, houve diversas crises localizadas em diversos países do mundo, como a crise brasileira entre 2015 e 2016.

Porém, independente da crise, o capitalismo recuperou-se, alternando entre períodos de crise e períodos de recuperação e estabilidade ou crescimento. A

sociedade capitalista passa, portanto, a viver em constantes crises, conduzindo ao surgimento da fragmentação como contradição (MORCUENDE, 2021).

Para Morcuende, a contradição ocorre entre a tendência do capitalismo pela sua auto expansão e a vida social do indivíduo. Essa contradição, para o autor, ocorre porque o capitalismo tenderia a erodir os elementos necessários, contraditoriamente para sua própria sobrevivência, sendo eles a terra, a força de trabalho e o dinheiro. Essa erosão permite a expansão de diversas áreas da vida para o mercado.

Portanto, a fragmentação socioespacial, entendida como uma contradição, leva ao estabelecimento da reprodução da vida em seu lugar no capitalismo em crise. Ou seja, para Morcuende, a fragmentação vista como contradição leva a tendência da erosão da vida social. A erosão da vida social seria, portanto, reflexo do capitalismo em crise.

A terceira tendência selecionada por Morcuende são os processos de urbanização diferencial, considerando-se o cenário de urbanização planetária. Para o autor, a urbanização diferenciada: “acelera e deprime os espaços, superando uma concepção da urbanização apenas como crescimento ou expansão da cidade” (MORCUENDE, 2021, p. 7). Em relação à fragmentação nesse contexto, ainda segundo Morcuende:

Para a explicação da fragmentação como homogeneização, a atenção foca-se nesse último momento diferencial. Se os processos de concentração e extensão se deram, e se dão, em ritmos diferentes segundo os lugares, a urbanização diferencial vem a harmonizá-los no nível planetário, articulando as formas concentradas e estendidas da urbanização, salientando o caráter diferencial pela sobreposição dessas formas, ao mesmo tempo em que as destrói criativamente. É uma harmonização fruto das outras duas dinâmicas do momento diferencial, onde convergem, assim, a queda do projeto moderno e o capitalismo em crise (MORCUENDE, 2021, p.7).

Logo, compreende-se que na visão do autor, a fragmentação como homogeneização englobaria as outras duas tendências em seu processo. No entanto, para explicar a urbanização diferencial, Morcuende retomaria outros conceitos de outras bibliografias, resumindo a três dinâmicas para essa explicação.

A primeira dinâmica é o processo de implosões – explosões do urbano, teorizada por Lefebvre (1987), as quais corresponderiam aos movimentos de concentração na aglomeração e movimentos de expansão para operacionalização

de territórios fora dos limites da aglomeração, respectivamente (MORCUENDE, 2021).

Ana Fani (2019) trabalha o conceito de implosão-explosão da cidade. Segundo a autora, a explosão relaciona-se a industrialização:

industrialização faz a cidade explodir e com isso estender-se desmesuradamente, construindo um tecido urbano que recobre as reminiscências da cidade anterior e, com elas, sua urbanidade, seu tempo lento, sua vida cotidiana. A industrialização permitiu, ainda, a generalização da mercadoria, a extensão ampliada da base do capital. (CARLOS, 2019, p. 465-466)

Ainda segundo a autora:

O que se pode inicialmente afirmar é que a explosão-implosão da cidade antiga configura o momento crítico e dá sentido à construção da reflexão de Lefebvre, como ponto de construção da problemática urbana, mudando os conteúdos dos problemas sintetizados pelo processo de industrialização – momento da história em que o processo de produção supera, extravasa, o espaço da indústria – e do processo de produção stricto sensu – para tomar a cidade, redefinindo as relações sociais. A industrialização é, aqui, produtora da urbanização. O processo de produção pela indução do fenômeno industrial integra a cidade histórica; incorpora à troca os espaços antes desocupados e que se encontram nas franjas da cidade (tornando-os intercambiáveis pelo desenvolvimento do mercado do solo urbano); generaliza a produção e o consumo de mercadorias para toda a sociedade; transforma o espaço social e político em espaço operacional e, nesse sentido, se transforma num dado e instrumento do planejamento sob a intervenção do Estado e, nessa condição, é tornado um elemento fundamental para manter as relações de dominação. Portanto, a produção industrial implicava a urbanização da sociedade, na medida em que o domínio e as potencialidades da indústria exigiam conhecimentos específicos concernentes à urbanização. Assim, após um certo crescimento, a produção industrial produz a urbanização, fornece as condições de seu crescimento. (CARLOS, 2019, p. 464)

A crise do planejamento e as regulações territoriais (MORCUENDE, 2021) são a segunda dinâmica apontada pelo autor para explicar a urbanização diferencial. O planejamento urbano deixou de ser exclusividade do poder público, sendo compartilhada por meio das parcerias público-privadas. Ou seja, as construtoras e imobiliárias passaram a participar a buscar maior acumulação de capital pelo uso do solo, sendo auxiliadas pelo poder público, gerando a urbanização diferencial. Ao mesmo tempo, movimentos políticos e sociais focados na questão urbana da habitação e moradia digna, também contribuem para a produção do espaço.

O conflito campo-cidade é a terceira dinâmica definida por Morcuende. Nessa visão, o caráter diferencial levaria a intensificação da contradição entre urbano e rural, podendo, até mesmo, levar a sua superação (MORCUENDE, 2021). Essa

superação está presente na integração das cadeias produtivas e na incorporação de tecnologias no campo rural, como as agroindústrias e a mecanização do campo, sendo este o elemento principal para o êxodo rural.

Para Morcuende, portanto, duas variáveis são consideradas para a diferenciação espacial. A primeira é a contradição campo-cidade, ambiguidade recorrente nos estudos de Geografia Humana, sobretudo com o avanço de novas tecnologias que tornam tênue os limites entre o urbano e o rural, uma vez que definir limites entre esses se torna cada vez mais trabalhoso. Ao mesmo tempo que lógicas urbanas penetram no espaço rural, como as já citadas agroindústrias que alteram a lógica de extração de recursos no rural e elaboração de produtos industriais no urbano, assim como toda a alteração na produção no próprio espaço rural, que passa, cada vez mais, a ter recursos tecnológicos para irrigação, arar as terras e para a colheita, assim como na pecuária para o trato dos animais, independente do porte.

A segunda é a divisão social do trabalho, algo presente desde os primeiros assentamentos urbanos, mas que se torna mais complexa com o avanço da sociedade e das tecnologias atreladas a ela, surgindo novas necessidades que exigem novas profissões e novas qualificações em seu trato.

Desse modo, Morcuende resume esse processo diferencial relacionado a fragmentação da seguinte forma:

A passagem de um padrão de segregação próprio do centro-periferia - centro para os ricos, periferia para os pobres-, para relações espaço-sociedade fragmentárias, por exemplo, não se dá por meio de um conjunto de rupturas totais, mas de mudanças de amplo alcance. Sendo, o momento diferencial, uma fase que dá origem à fragmentação socioespacial, o relevante não é a procura de novos elementos, mas de tendências que esbarram, umas, ou se reforçam, outras, ao longo desses cinquenta anos. Destaca-se, neste sentido, que as três tendências analisadas há pelo menos, cinco décadas, que estão presentes em diversos pontos do mundo, sejam os espaços totais, ou os processos de explosão das periferias, a modo de exemplo (MORCUENDE, 2021, p. 8).

Para o autor, portanto, as três tendências conseguem explicar as mudanças do espaço tornando-o fragmentário. Essas tendências são reproduzidas em diversos aspectos, como os sociais, econômicos, políticos e até mesmo culturais. Todos esses âmbitos geram as distâncias características da fragmentação, gerando modos de vida diferenciados, muitos dos quais baseados no poder de consumo.

O autor considera, portanto, que a fragmentação socioespacial pode ser pensada a partir, tanto da sua correspondência histórica, quanto dos processos de separação, contradição e homogeneização.

Maria Sposito (2017), por sua vez, possui um amplo trabalho referente ao conceito de fragmentação socioespacial, sendo fundamental para o entendimento de conceitos como o de autosegregação, que será posteriormente tratado. Suas obras e artigos reforçam o papel do consumo na análise da fragmentação socioespacial.

A autora, em diversos de seus artigos, reforça a fragmentação socioespacial como um processo multidimensional e complexo, sempre ressaltando o cuidado metodológico na utilização do termo em função de sua polissemia. (SPOSITO, 2022).

Sposito considera a fragmentação como um processo e não como um fato, assim como considera a necessidade da coleta de informações dos moradores dos espaços fragmentados, chamados em sua linha de pesquisa de cidadãos, para compreensão da dimensão das práticas espaciais entre esses fragmentos (SPOSITO, 2022).

Segundo a autora:

Nossa análise busca compreender essa separação com base na fala dos cidadãos que, como sujeitos sociais espaço-tempo realmente contextualizados, por meio de suas práticas espaciais vivem e produzem a cidade, num período da urbanização latino-americana em que a lógica espacial /centro-periférica é sobreposta pela fragmentária (SPOSITO, 2022, p. 58).

A autora considera processos recentes na análise do termo, como a ampliação de atividades comerciais e de serviços nas áreas periféricas e o aumento de formas precárias de trabalho (sem vínculo ou teletrabalho), os quais alteram a ordem, a frequência e a intensidade dos deslocamentos (SPOSITO, 2022). Sposito também contribui ao considerar que vivemos em uma sociedade de consumo, portanto, as práticas associadas ao consumo são centrais na vida das pessoas, o que reflete na formação do espaço urbano, assim como na construção dos fragmentos.

Além disso, é necessário considerar que trabalhar o tema pela Geografia Urbana implica analisar processos em constante alteração e que são estudados sobre diferentes pontos de vista e diferentes correntes teóricas que buscam refletir e explicar esses processos. Para tanto, diversas teorias de diferentes autores

poderiam ser utilizadas, sendo a fragmentação socioespacial o ponto escolhido para análise e explicação desses processos. Porém não se pode descartar autores clássicos e visões clássicas da Geografia Urbana, diante da cada vez maior complexidade do espaço urbano, como ressalta Ana Fani Alessandri Carlos

A realidade urbana nos coloca diante de problemas cada vez mais complexos, que envolvem o desvendamento dos conteúdos do processo de urbanização nos dias de hoje; uma tarefa, a meu ver, coletiva, apoiada em um debate que seja capaz de contemplar várias perspectivas teórico-metodológicas como possibilidades abertas à pesquisa urbana. Por outro lado, não se pode ignorar o conhecimento acumulado sobre a cidade, que engloba um profícuo debate interdisciplinar, resultado do esforço das ciências parcelares na direção da elucidação da cidade. Esse acúmulo de conhecimento nos apresenta a cidade como obra da civilização, bem como lugar de possibilidades sempre ampliadas para a realização da vida humana (CARLOS, 2004, p.19).

Pode-se, portanto, compreender que a fragmentação socioespacial é um conceito em construção por ser reflexo de um processo recente, do ponto de vista histórico, que recebe influências do local ao global, inserido em um período marcado por constantes crises do sistema capitalista, da flexibilização e precarização do mercado de trabalho e na reestruturação do espaço urbano-regional.

Esses e outros processos alteram o cotidiano no nível local, o que se reflete na produção do espaço urbano, que passa a ter novas formas de segregação com a construção de fragmentos que refletem a ordem global. Analisar a fragmentação socioespacial implica, desse modo, compreender as constantes alterações no estudo desse processo e na necessidade de constante atualização para buscar explicar um processo que ainda está se estabelecendo e constantemente se alterando.

2.2 Distinção entre diferenciação, segregação e fragmentação socioespaciais

Considerando o desenvolvimento da pesquisa, torna-se necessário distinguir termos que frequentemente causam confusão teórica, sendo esses termos diferenciação, segregação e fragmentação socioespaciais.

A diferenciação socioespacial estabelece-se como uma divisão social e econômica das porções ou setores do espaço urbano, porém mantém níveis de articulação e interdependência entre as áreas diferenciadas (CORREA, 2007; DAL POZZO, 2011).

O processo de diferenciação, portanto, consiste em espaços residenciais diferenciados socioespacialmente, porém em continuidade com o espaço urbano, mantendo relações, mesmo que não harmônicas, com outros espaços da cidade.

De acordo com Corrêa (2007):

Insistimos que as diferenças sócio-espaciais são inevitáveis e necessárias ao capitalismo. No passado, até aproximadamente o final da primeira metade do século XIX, as diferenças em questão resultavam da força de organizações sócio-culturais fortemente enraizadas territorialmente e do pequeno desenvolvimento de forças produtivas que o capitalismo iria criar e difundir a partir da segunda metade do século XIX. A partir de então, e de modo contínuo, o capital industrial e financeiro iria simultaneamente refragmentar e articular a superfície terrestre, estabelecendo instáveis diferenças sócio-espaciais, passíveis de apreensão em diversas escalas, entre elas a da rede urbana e a do espaço intra-urbano. Essas diferenças sócio-espaciais constituem simultaneamente reflexo, meio e condição para o funcionamento e reprodução do sistema capitalista. É, assim, funcional ao capitalismo, cuja ação apresenta uma dimensão escalar, resultado de complexas práticas espaciais. (CORREA, 2007, p. 63)

O autor considera, portanto, que a diferenciação é inerente ao sistema capitalista e que se manifesta nas diferentes escalas de análise do urbano. Esses espaços diferenciados socioespacialmente tenderiam a se estabelecer nas periferias dos centros urbanos, áreas nas quais tradicionalmente haveria a concentração de populações de baixa renda, enquanto as áreas centrais concentrariam as atividades econômicas e, até mesmo, poderiam ser locais de trabalho da população de baixa renda que se deslocaria diariamente para essas áreas.

Segundo Dal Pozzo:

Como expressão de espaços diferenciados, têm-se os espaços residenciais abertos e em continuidade com a malha urbana compacta que se distinguem, socioespacialmente, pela predominância de famílias representativas de um determinado segmento socioeconômico, mas que tendem a manter relações (ainda que elas se estabeleçam de modo tenso ou conflituoso e, em menor medida, de modo solidário). (DAL POZZO, 2011, p. 271)

A diferenciação socioespacial é intensificada ao limite, porém tende a ser negada com os novos processos de segregação socioespacial, visto que ocorre a diminuição da articulação e da interdependência, de forma que as relações se tornam ausentes (DAL POZZO, 2011). Desse modo, segundo Dal Pozzo, haveria incompatibilidade entre diferenciação e segregação socioespacial. Sobre a segregação, Elizete Santos relembra que Correa ressalta a primeira forma de

segregação proposta pelo geógrafo alemão Kohl e, posteriormente, a análise desse tema pela Escola de Chicago:

Segundo Correa (1991), o primeiro modelo de segregação foi proposto pelo geógrafo alemão Kohl em 1841, segundo o qual a cidade estava dividida em anéis concêntricos, sendo que a elite habitava no centro e os pobres na periferia. Posteriormente, o estudo do processo de segregação ganhou destaque na Escola de Chicago, sendo elemento central na explicação do modelo de estruturação das cidades proposto por Burgess no início do século XX. O modelo concêntrico de Burgess propunha que os pobres moravam no centro deteriorado em busca de minimizar as distâncias do trabalho, enquanto as elites habitavam as periferias (subúrbios) em busca de qualidade de vida e segurança. Nesses modelos, tributários do Darwinismo social, a segregação era naturalizada, entendida como resultado de um processo de “seleção natural” em que os mais fortes (ricos) expulsavam os mais fracos (pobres). Em outros termos, o grande equívoco desses modelos é a naturalização de processos e relações sociais. (SANTOS, 2013, p.55)

Tanto o modelo de segregação proposto por Kohl quanto o modelo concêntrico de Burgess são alvos de críticas e outras formas de segregação foram propostas por diversos autores, porém, de todo modo, um modelo geral dificilmente se encaixaria em todas as realidades urbanas e, portanto, particularidades da escala local devem ser levadas em consideração para não simplificar os estudos sobre a temática urbana.

Elizete Santos destaca a vertente marxista que seria a perspectiva dominante no estudo da segregação a partir da década de 1970, ou seja, o foco do estudo da segregação passaria a ser as causas do processo, e não mais suas consequências, como era feita anteriormente buscando analisar a distribuição espacial das formas da segregação e seus padrões divididos em áreas centrais e áreas periféricas ou formas semelhantes. A partir da década de 1970, portanto, conceitos marxistas ou próximos a essa teoria foram introduzidos na análise da fragmentação como classes sociais e suas relações, modo de produção e produção social do espaço, que mesmo considerando que a abordagem espacial não seja o foco da obra de Marx, outros autores, utilizando de seus conceitos, passaram a colocar a análise espacial em termos marxistas (SANTOS, 2013).

Entre os autores que abordam a visão marxista, Elizete Santos destaca Castells, que aborda a segregação socioespacial sendo reflexo da distribuição espacial das classes sociais, por motivos políticos, econômicos e ideológicos.

Manuel Castells (1978) aborda o tema da segregação urbana, indicando que a distribuição das residências no espaço produz sua diferenciação social e especifica a paisagem urbana. Segundo o autor:

La distribución de los lugares de residencia sigue las leyes generales de la distribución de los productos y, por tanto, produce reagrupaciones en función de la capacidad social de los sujetos, o sea, en el sistema capitalista, en función de sus rentas, de su estatuto profesional, del nivel de instrucción, de la pertinencia étnica, de la fase del ciclo de vida, etc. Se hablará, portanto, de una estratificación urbana correspondiente a un sistema de estratificación social (o sistema de distribución de los productos entre los individuos y los grupos), y en el caso en que la distancia social tiene una fuerte expresión espacial, de segregación urbana. En un primer sentido se entenderá por segregación urbana la tendencia a la organización del espacio en zonas de fuerte homogeneidad social interna y de fuerte disparidad social entre ellas, entendiéndose se esta disparidad no sólo en términos de diferencia, sino de jerarquía (CASTELLS, 1978, p. 203-204).

A citação acima auxilia na compreensão de que, para Castells, a homogeneidade social interna de um espaço e a grande disparidade social entre os diferentes espaços caracterizam a segregação. Castells entende a disparidade não apenas como as diferenças entre as áreas, mas também a hierarquia que se cria entre elas. Desse modo, gera-se esse espaço urbano, não apenas segmentado, mas também hierarquizado pelo nível de renda dos moradores e usuários desses segmentos, o que gera na instalação de diferentes equipamentos urbanos nas diferentes áreas.

Castells também indica a relação da política institucional com a segregação, visto que tende a reforçar as consequências da segregação, em favor dos interesses dos espaços dominantes em cada unidade administrativa. Ou seja, perpetuar-se-ia a desigualdade.

É necessário, no entanto, considerar o contexto latino-americano, como margem do capitalismo, para compreender as formas de segregação típica desse continente. Segundo Elizete Santos:

Segundo Yujnovsky, a cidade latino-americana teve três períodos com diferentes padrões de segregação. O primeiro ocorreu entre o século XVI e 1850, aproximadamente, caracterizando-se pela centralidade da moradia das classes altas no período colonial. Nesse período, o padrão de segregação era semelhante ao proposto por Kohl. O segundo foi de 1850 a 1930, quando há importantes mudanças nos sistemas de transportes, com o aparecimento de bondes e trens, que permitiu às classes altas afastarem-se do centro. O terceiro período inicia-se aproximadamente em 1930, quando o processo de urbanização se acelera em função dos fortes fluxos migratórios campo--cidade. Nesse período, as classes altas buscam áreas com amenidades, em espaços com boa acessibilidade ao centro, enquanto os

trabalhadores expropriados do campo constituem vastos loteamentos populares ou favelas como forma de acesso à terra e à moradia. O trinômio loteamento popular/casa própria/autoconstrução caracterizou a formação de extensas periferias no processo de formação das metrópoles brasileiras e latino-americanas. (SANTOS, 2013, p. 57)

Considerando o abordado na citação, compreende-se que é nesse terceiro momento que a lógica binária Centro x Periferia, recorrentemente tratada por Correa (1996), toma forma e domina a produção do espaço urbano, sobretudo nas décadas de 1960 a 1980, e, mesmo no período atual, continua existindo e ainda está fortemente em algumas cidades brasileiras. Porém, não se pode abordar essa divisão binária como a única existente no espaço urbano brasileiro, visto que a existência de condomínios fechados residenciais de alta renda nas áreas periféricas distantes das áreas centrais pode ser considerada um exemplo da quebra dessa lógica binária, com indivíduos optando por morar em áreas distantes do centro, cercadas de seu entorno por muros, grades e mecanismos de segurança, mantendo fluxos de ligação com outras áreas da cidade com poder aquisitivo semelhante ao dos moradores desses condomínios.

Portanto, compreende-se que a partir da década de 1990 e, principalmente, no século XXI, a lógica de Centro x Periferia é enfraquecida e uma lógica de “padrão fractal” (SANTOS, 2017) fortalece-se. Nessa lógica nova, ocorre a proximidade espacial entre duas áreas com realidades sociais distintas entre si, mas com distanciamento social entre eles. (SANTOS, 2017)

Ou seja, pode-se compreender que a lógica fractal está relacionada com os espaços autosegregados, visto que muda a ideia básica da segregação, que substitui a lógica de distância espacial da divisão centro-periferia que fazia as classes de alta renda se concentrarem nas áreas centrais, por uma busca pela segurança, causando o distanciamento sociocultural (SANTOS, 2017). Novamente, reforça-se que a existência de espaços autosegregados implica na criação de áreas de segregação por imposição.

É necessário, no entanto, considerar o papel do circuito imobiliário na análise do tema. Elizete Santos aborda o tema da fragmentação no município de Fortaleza, capital do Ceará, no Nordeste, e, segundo a autora:

(...) a redução na escala da segregação atrelada à expansão do circuito imobiliário formal beneficia os pobres em termos objetivos (empregos, serviços, equipamentos urbanos) e subjetivos (sentimento de pertencer a

lugar que está prosperando). Todavia, a realidade de Fortaleza mostra que a chegada de condomínios fechados em áreas pobres pode desencadear o processo de “expulsão branca”, ou seja, a saída dos antigos moradores em virtude da valorização imobiliária, que tem fortes rebatimentos no custo de vida na área, associada às pressões e conflitos sociais. Dessa forma, a redução da escala da segregação pode acirrar conflitos socioterritoriais, como tem acontecido no eixo sudeste da metrópole Fortaleza (SANTOS, 2017, p. 59)

Elizete Santos considera, porém, que no caso de Fortaleza em específico, em sua área metropolitana permanece a divisão centro-periferia, porém considera o eixo sudeste da cidade, assim como de outras áreas de expansão do setor imobiliário, como possuindo heterogeneidade de grupos sociais, o que trataria de um padrão fractal de segregação.

Ou seja, compreende-se que as formas de segregação variam de cidade para cidade, não podendo haver uma regra geral para encerrar o debate e afirmar uma forma global de segregação. Do mesmo modo que há heterogeneidade de classes sociais no interior do espaço urbano, há heterogeneidade de espaços urbanos que possuem semelhanças e diferenças entre si e, portanto, devem ter suas particularidades levadas em consideração.

Dal Pozzo (2015) reflete que apesar da segregação e diferenciação antecederem a fragmentação, a ela se combinam e revelam conflitos do espaço urbano:

Com base nisto, tanto a diferenciação como a segregação (abarcando os tempos de longa e média duração) são processos que se constituem por dinâmicas que historicamente antecedem àquelas que caracterizam a fragmentação socioespacial, mas, no plano das articulações espaciais e territoriais, combinam-se a ela e revelam conflitos, uma vez que se contrapõem na cidade contemporânea. (DAL POZZO, 2015, p.37).

Desse modo, após a revisão bibliográfica dos autores citados, pode-se compreender a diferenciação social como a distinção de espaços ainda contíguos entre si pelos diferentes poderes aquisitivos e classe social dos habitantes. A segregação socioespacial, por sua vez, implica na redução da articulação entre esses espaços, reduzindo as relações entre esses.

Portanto, após a reflexão sobre os conceitos de diferenciação e segregação, pode-se analisar a lógica de fragmentação, a qual, como já citado, é posterior aos

demais processos. A fragmentação consistiria, desse modo, de espaços segregados ou autosegregados, sem articulações com as áreas contíguas espacialmente a eles, mas com fluxos para outras áreas distantes de seu entorno para motivos de comércio, lazer ou trabalho.

Na fragmentação, portanto, continua-se a lógica perversa capitalista de diferenciação de espaços contíguos, ao mesmo tempo em que há segregação dessas áreas pela redução das articulações, porém difere-se dos termos anteriores ao tornar o urbano um mosaico de fragmentos com relações complexas entre si, negando a contiguidade do espaço urbano e alterando a produção desse espaço que passa, ainda mais, a reproduzir a lógica capitalista de tornar o próprio espaço um objeto de consumo. Desse modo, torna-se necessários distinguir as duas formas de segregação presentes no conceito de fragmentação socioespacial: Os espaços segregados por imposição e os espaços autosegregados, cuja diferenciação ocorre no subcapítulo 1.3.

Desse modo:

A partir dessa posição, rejeitamos a compreensão de que são processos de mesmo tipo, o que autorizaria a adotá-los como sinônimos. Nosso ponto de partida é que há matizes que os distinguem e, mais que isso, o de fragmentação socioespacial, conceito mais recente, pode abarcar os demais, sem com isso superá-los ou descartá-los, mas sim incorporando-os na reflexão (SPOSITO^a e SPOSITO^b, 2020, p.3).

Ou seja, a existência do termo fragmentação socioespacial não anula outras formas de segregação, algumas das quais tradicionais na análise do meio urbano, mas sim acrescenta no debate ao incorporar diversos conceitos e buscar compreender aspectos recentes no processo de produção do espaço urbano.

Em *Metrópole corporativa fragmentada*, Milton Santos, publicado em 1990, no caso de São Paulo, apresenta indícios que podem ser vistos do processo de fragmentação, como a localização de projetos habitacionais públicos em áreas periféricas da cidade, cada vez mais distantes do centro, assim como a crescente utilização de automóveis, hoje vista como meio de interligação de fragmentos socioespaciais de poder aquisitivo semelhante na mancha urbana. A presença dos vazios urbanos nas áreas centrais da cidade pela especulação imobiliária é outro indício da fragmentação presente na obra. É nesse contexto dos anos 1990 que o debate sobre fragmentação se intensifica no Brasil, associado inicialmente às metrópoles e regiões metropolitanas (LEGROUX, 2021).

A fragmentação, portanto, ao não excluir termos anteriores, pode ser vista como uma intensificação ou até mesmo uma complexificação de outros processos, todos de caráter de segregação. O conceito de segregação, por exemplo, fruto da cidade industrial que separa as áreas destinadas a residência de trabalhadores pobres das fábricas dos moradores ricos da mesma cidade, geralmente em torno das indústrias e posteriormente em áreas cada vez mais periféricas, no sentido espacial de distância da área central, ganha novos enfoques. A autosegregação, separação voluntária de indivíduos de maior poder aquisitivo é um dos elementos que contribui na expansão desses conceitos, com o surgimento dessa categoria de segregação, até então não tão relevante na análise do urbano ou mesmo inexistente.

A lógica fragmentária traz em si a ideia de um mosaico, com pedaços do urbano pouco articulados entre si, cercados por muros, ou descontínuos fisicamente, como rupturas visíveis no espaço urbano com contrastes fortes entre essas diferentes partes da cidade, os quais se constituem basicamente de dois tipos, aqueles segregados por serem mais pobres, restritos a áreas mais distantes da cidade com menor poder de consumo, e aqueles segregados por serem mais ricos, mas o fazendo por opção, ocupando áreas distantes do centro, mas ainda servidos de bens e serviços de acordo com seu poder aquisitivo, basicamente na figura de condomínios fechados. (LEGROUX, 2021)

2.3 Espaços segregados por imposição e espaços autosegregados

A fragmentação socioespacial é um reflexo do sistema capitalista no espaço urbano, a presença de classes sociais com diferentes poderes aquisitivos e a desigualdade de acesso a serviços básicos entre elas são refletidas nos fragmentos urbanos.

Além disso, precisa-se considerar a velocidade em que a urbanização brasileira ocorre e sua forma desordenada, ou seja, sem planejamento público e sem adoção de políticas necessárias para inclusão dos mais pobres, o que contribui para a divisão social (SALIDO, 2020).

É preciso distinguir esses fragmentos nas duas formas em que eles se apresentam no espaço urbano. A primeira dessas formas é a segregação por imposição (SPOSITO, 2017), a qual afeta as classes sociais de menor poder

aquisitivo e, portanto, não possuem o poder de escolha pelos altos preços dos terrenos e imóveis, reflexo da lógica capitalista de tornar o espaço um produto comercializável, uma mercadoria. Essas populações, para conseguir moradia, passam a serem obrigadas a buscar os locais mais baratos para residir, geralmente em locais onde as condições de infraestrutura urbana são precárias (MELARA, 2017). Segundo Milton Santos, há uma relação direta entre pobreza e planejamento.

A lista das causas do subdesenvolvimento e da pobreza no Terceiro Mundo não pode estar completa antes que se dê a devida ênfase à importância do papel desempenhado pelo planejamento. Nem sequer se torna necessário qualificar de capitalista o planejamento, pois os países subdesenvolvidos não conhecem outro, (SANTOS, 2003, p. 13)

O autor ainda acrescenta:

A pobreza, um fenômeno qualitativo, foi transformada num problema quantitativo e reduzida a dados numéricos. Forneceram-se número índices para provar a distância entre países ricos e pobres para inferir que estes últimos deveriam imitar os primeiros se quisessem superá-la. (SANTOS, 2003, p. 15)

Portanto, a segregação imposta é um fenômeno que antecede, do ponto de vista temporal, a autosegregação, sendo uma forma de segregação mais comum ao longo da história com a separação no espaço urbano dos locais de moradia das classes sociais de menor e de maior poder aquisitivo. De acordo com Dal Pozzo:

Em geral, a segregação imposta é antecedente ao processo de autosegregação e, portanto, contempla um processo mais amplo de reprodução das desigualdades socioespaciais e de rupturas com a diferenciação socioespacial. Nesse sentido, o processo de segregação imposta tende a condicionar, do ponto de vista do habitat urbano, como os mais pobres devem ocupar a cidade (DAL POZZO, 2012, p.30).

Ou seja, a segregação por imposição remete ao antigo processo de segregação de indivíduos mais pobres em áreas distantes das cidades, impondo-lhes ou melhor, restando-lhes, as áreas nas quais lhes sobrava para residir.

Enquanto a segregação por imposição está associada as classes sociais de menor poder aquisitivo, a autosegregação está associada as elites e as classes médias-altas, sobretudo nos seus estratos superiores (MELARA, 2017). Esses fragmentos autosegregados se constituem por porções de zonas das cidades, nas quais predominam espaços residenciais fechados – loteamentos e condomínios – construídos como formato de moradia para indivíduos com altos rendimentos que podem ou buscam residir em casas com metragem acima de 200 m² em terrenos

mais amplos. A sensação de segurança propiciada pelos muros, cercas e controles privados encontrados nestes espaços e pagos pelos residentes atraem, tornando-se muitas vezes, projeto familiar para adquirir e construir a casa dos “sonhos”. Residir e circular por estas porções das cidades trazem certo status social para seus moradores, já que se diferenciam na paisagem de outras porções e zonas, revelando certo sentido de exclusividade social, maiores amenidades naturais (áreas verdes, áreas de preservação privadas, córregos, lagos e vista da paisagem), além de serviços e praticidades oferecidas nesses espaços. Trata-se, portanto, de uma forma de escape das elites e das classes médias da realidade urbana das áreas centrais, que passaram a ser marcadas pela pobreza e degradação, poluição sonora e do ar, congestionamentos, aumento da criminalidade e sensação de insegurança (SOUZA, 2012).

Segundo Sposito:

Ao observar a questão da insegurança em cidades do estado de São Paulo (Brasil), não apenas em áreas metropolitanas, mas também em cidades médias e pequenas, adotamos o pressuposto de que se trata de uma nova dimensão da realidade, que não pode mais ser desconsiderada e cujo desvendamento exige não só esforços combinados de diversas áreas do conhecimento, como também articulação entre o geral e o particular, entre micro e macroescalas analíticas, bem como entre tempo e espaço (SPOSITO, 2017, p.3)

Desse modo, Sposito contribui para a compreensão de que o medo da violência se tornou tema central no cotidiano dos cidadãos. A autora considera que há uma construção das imagens e símbolos da violência urbana propagada pela imprensa que alimenta o mercado imobiliário e indústria da construção civil, que relaciona às discriminações vivenciadas pelos pobres, tanto dos trabalhadores de espaços privados, que geram incômodo nas classes sociais de maior poder aquisitivo, porém considerados necessários por esses para realização das tarefas; assim como dos habitantes de espaços urbanos desvalorizados das cidades, como bairros periféricos (SPOSITO, 2017). Esse preconceito com os pobres alastra-se, portanto, para as áreas do espaço urbano que são seus locais de moradia.

Os espaços autossegregados foram a solução encontrada e proposta por grandes incorporadoras e loteadoras para incentivar a construção de empreendimentos imobiliários amuralhados para produzir a sensação de segurança e distanciamento da violência, nos espaços residenciais das elites. Uma vez que o poder público não garante a esses indivíduos de maior poder aquisitivo a segurança

necessária, esses passam a buscar o isolamento dentro do meio urbano, e alguns casos em zonas rurais, ao mesmo tempo em que mantêm seus laços de trabalho, lazer e consumo com partes da cidade. O isolamento por meio de grades e muros, marca o universo da habitação das elites para estas se sentirem seguras. Todavia, esse não é o único elemento para a autosegregação, a busca da diferenciação social, nessa sociedade em que há discriminação dos indivíduos mais pobres, não pode ser ignorada.

Essa discriminação também contribui para a segregação por imposição, uma vez que agentes produtores do espaço urbano construirão loteamentos populares, mesmo que públicos, em áreas cada vez mais periféricas e, muitas vezes, sem acesso a infraestrutura básica.

É necessário, porém, aprofundar os motivos que levam ao surgimento dos espaços autosegregados, sobretudo os motivos que levam a ideia de insegurança no meio urbano, motivando os indivíduos a se enclausurarem em espaços fechados.

Com esse objetivo em foco, observou-se a tese de doutorado de Maria Magrini, “Vidas em enclaves – Imaginário das cidades inseguras e fragmentação socioespacial em contextos não metropolitanos”, a qual aborda esses motivos com profundidade e, portanto, contribui para o tema abordado.

Segundo a autora:

Demonstramos também, que o imaginário das cidades inseguras, a despeito das tentativas de tratar este tema em termos de sua banalização, não é constituído por representações homogêneas. Os conteúdos da insegurança urbana são diferenciados segundo aspectos relacionados com as experiências de vida dos cidadãos, sendo que estas diferenças vão além da existência dos diferentes grupos sociais nas cidades, como permitem identificar as entrevistas realizadas. (MAGRINI, 2013, p. 53)

Ou seja, Magrini considera importante ressaltar que as experiências dos indivíduos não é a mesma, mesmo entre aqueles que residam nos mesmos bairros ou condomínios, que possuam rendas e profissões semelhantes, podendo até ser da mesma família. A insegurança urbana, portanto, varia de acordo com as concepções diferentes dos moradores da cidade (MAGRINI, 2013). Por esse motivo, e outros, que a opção da metodologia baseada em entrevistas foi adotada, visto que as individualidades subjetivas da vivência das pessoas não podem ser ignoradas. Na realidade, as percepções sobre insegurança são centrais na análise da fragmentação socioespacial, sobretudo dos espaços autosegregados.

No entanto, assim como Magrini indica, é preciso considerar que essa adoção de coleta de percepções sobre a insegurança não significa relativizar essa questão ou torná-la totalmente subjetiva, mas revelar a existência de percepções diferenciadas, as quais podem ser opostas ou semelhantes, sendo que essas percepções contribuem para a formação do espaço geográfico urbano.

Magrini trabalha com a ideia de “imaginário das cidades inseguras”, que, para a autora, significaria o conjunto de representações sociais, que contribuem para o reconhecimento das cidades como espaços cujo cotidiano é influenciado pela insegurança de seus moradores. Ou seja, não seriam os espaços em si inseguros, mas os indivíduos que os apropriam e os representam como violentos (MAGRINI, 2013).

De acordo com Magrini:

Nestes termos, a insegurança comparece tanto no nível da apreensão dos significados simbólicos quanto das práticas, influenciando no estabelecimento das relações de sociabilidade, nas escolhas das localizações e trajetos urbanos para a realização de atividades relacionadas à habitação, consumo, lazer e trabalho, resultando em experiências urbanas marcadas pela busca por segurança. (MAGRINI, 2013, p. 55)

Ainda segundo a autora, pode-se compreender que o imaginário das cidades inseguras ocorre a partir da junção de critérios materiais e subjetivos, ou seja, a ideia de insegurança está relacionada com os discursos que sustentam esse imaginário (MAGRINI, 2013). Portanto, torna-se necessário compreender quais são os agentes responsáveis pela formação desses discursos. Para Magrini há os responsáveis diretos, como os próprios criminosos, a polícia e a justiça, os quais seriam responsáveis pelos critérios materiais, mas também há os responsáveis indiretos.

Entre os responsáveis indiretamente pela sensação de insegurança, Magrini destaca cinco grupos de agentes: A mídia, os promotores imobiliários, as empresas que oferecem serviços privados de segurança, os políticos e os próprios moradores da cidade, chamados pela autora de cidadãos. Porém, ressalta-se que a citação desses agentes não exclui a existência de outros agentes que podem contribuir para a insegurança urbana, mas entendem-se seguindo a linha de pesquisa adotada que esses são os principais agentes.

Não é possível estabelecer uma relação temporal entre esses agentes, de modo a compreender um como precursor e os demais como posteriores, mas há,

entre suas ações, uma sincronia desses agentes, que se complementam, resultando em significações amplas (MAGRINI, 2013). Além disso, é necessário considerar que a insegurança é um assunto que causa preocupações na humanidade há muito tempo, não podendo ser compreendido como o único elemento para o surgimento de espaços autosssegregados, devendo-se a esse somar o status social e outros elementos na análise. Ao mesmo tempo, deve-se considerar que os medos foram constantemente utilizados e direcionados para objetivos próprios, gerando-se situações nas quais grupos, empresas ou indivíduos pudessem obter vantagens a partir da manipulação dos medos (MAGRINI, 2013).

Logo, percebe-se que as particularidades da insegurança no período atual devem ser levadas em consideração. Para Magrini:

No entanto, na contemporaneidade, este processo adquiriu características específicas. O que consideramos como novo e exclusivo de nossa sociedade são: a) a magnitude desta manipulação dos discursos e imagens acerca da insegurança, potencializada pelo desenvolvimento dos meios de comunicação, b) a grande amplitude do alcance socioespacial destes discursos e imagens, que promove uma homogeneização relativa dos imaginários e práticas relacionadas à segurança, em diferentes contextos e c) a ampliação da capacidade de obtenção de lucros a partir da venda da segurança, numa sociedade orientada pelo consumo – material e simbólico. (MAGRINI, 2013, p. 57)

O primeiro ponto abordado na citação indica a participação da mídia e dos meios de comunicação na construção do princípio de espaço urbano inseguro. Essa participação, considerando a importância da análise das subjetividades do cotidiano dos moradores da cidade, pode ser perceptiva em programas televisivos sobretudo de com temáticas policiais e mesmo de postagens em redes sociais que viralizam pelo compartilhamento pelos usuários destas que se impressionam e propagam casos de violência. Ou seja, tanto a mídia quanto os próprios cidadãos propagam a insegurança pelos meios de comunicação.

O segundo ponto, a grande amplitude do alcance socioespacial destes discursos e imagens, pode ser promovido tanto por políticos que utilizam do discurso de segurança para os cidadãos para conseguir votos, pela importância desse assunto entre a população e da mídia que propaga esse discurso.

O terceiro ponto, por sua vez, “a ampliação da capacidade de obtenção de lucros a partir da venda da segurança, numa sociedade orientada pelo consumo – material e simbólico” (MAGRINI, 2013, p. 57), ocorre pela ação dos agentes promotores imobiliários que, baseados na busca das pessoas por segurança,

promovem a venda de loteamentos fechados, os quais incluem em sua venda a promessa de se livrar da insegurança no meio urbano, sem perder as facilidades desse meio. As empresas que oferecem serviços privados de segurança são outros agentes que se enquadram nesse terceiro ponto, as quais utilizam do medo para vender ferramentas de proteção como câmeras, cercas elétricas e portões elétricos, além de serviços, como portarias e seguranças. Ou seja, observa-se que empresas utilizam da insegurança concreta e do medo gerado pela expansão desse discurso entre a mídia e entre os habitantes para promover seus interesses e preservar a expansão de seus lucros. Desse modo, espaços autossegregados consolidam-se como fragmentos do espaço urbano.

Conforme os processos de segregação por imposição e autossegregação foram se intensificando, a fragmentação socioespacial começou a tomar forma, com o espaço urbano criando fragmentos de indivíduos com maior poder aquisitivo se enclausurando em condomínios e indivíduos de menor poder aquisitivo sendo excluídos e fechados em áreas mais pobres e geralmente mais distantes das áreas de centralidade da cidade (MELARA, 2017).

3. A URBANIZAÇÃO DE SOROCABA

3.1 Breve Histórico

Analisar a fragmentação socioespacial consiste em estudar um momento recetado processo geral de produção do espaço urbano. É necessário ressaltar que se trata de um movimento de transformação nas formas, estruturas e funções da produção do espaço urbano e não de um fato consolidado. Essa diferenciação é fundamental para a compreensão da teoria, pois coloca as temporalidades ao centro do debate

De acordo com os dados da Secretaria de Turismo, em 1589, Alfonso Sardinha esteve no morro Araçoiaba para procurar ouro, porém o mineral encontrado fora o ferro, que embasaria, futuramente, o desenvolvimento industrial para a região. Em 1599, fundou-se um pelourinho na Vila de Nossa Senhora de Monte Serrat, enquanto a busca por ouro continuava. O ouro não fora encontrado e a vila entrou em decadência, movendo-se em 1611 para Itapeboçu ou Itavuvu, atualmente em uma área localizada na Zona Norte de Sorocaba. Esse elemento é fundamental para compreender que a atual Zona Norte de Sorocaba fora a primeira área de ocupação da cidade, mesmo que posteriormente abandonada e deixada em segundo plano com a consolidação da área que compõe a atual área central. (Secretaria de Turismo – Prefeitura de Sorocaba. História de Sorocaba. Disponível em: <https://turismo.sorocaba.sp.gov.br/visite/historia-de-sorocaba/>. Acesso em: 09. Junho. 2023)

Apenas em 1654, ainda segundo dados da Secretaria de Turismo, o Capitão Baltazar Fernandes mudou-se para o povoado no qual havia fundado a Igreja Nossa Senhora da Ponte, atualmente conhecida como Igreja de Sant'Ana do Mosteiro de São Bento, fundado, portanto, Sorocaba, nome de origem Tupi-guarani que significa terra fendida ou rasgada. Para incentivar a migração de pessoas para a região, houve a doação da igreja e de terras para Beneditinos do Parnaíba. Essa área corresponde ao atual Centro Histórico de Sorocaba, onde predomina o caráter comercial popular, que atrai pessoas de toda a cidade e mesmo de cidades próximas.

Em 1661, Sorocaba é elevada à categoria de Vila e o pelourinho de Itavuvu fora removido com o nome de Vila de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba. A

ocupação em grande escala da Zona Norte passaria a ocorrer apenas séculos depois, num período recente de expansão da marcha urbana.

A Secretaria de Turismo do município apresenta a informação de que o fundador da cidade era um bandeirante. O movimento das bandeiras estaria marcado na cidade de Sorocaba em seus primeiros anos, de onde partiam bandeiras para o Sul do Brasil e, posteriormente, para o sul do Mato Grosso.

Porém, um dos movimentos mais tradicionais da cidade de Sorocaba é o Tropeirismo, ciclo histórico que fora inaugurado em 1733, quando passou por Sorocaba a primeira tropa de muares, conforme apresentado pela Secretaria de Turismo do município. Sorocaba tornou-se a sede das Feiras de Muares, passando a atrair pessoas de outras regiões para a compra e venda de animais, permitindo à cidade virar um importante centro comercial entre o norte e o sul do Brasil, visto que a porção norte do país possuía uma economia baseada na mineração e a porção sul do país realizava a produção de animais de carga e corte, sobretudo o gado bovino.

O fluxo de pessoas gerado pelas feiras de Muares possibilitou o desenvolvimento de outras categorias de comércios e de uma indústria caseira, em produtos como facas e facões, redes, doces e peças de couro para montaria, o que iniciaria o dinamismo comercial da região e permitiria seu crescimento, além de tornar a região mais influente na rede urbana que iria se estabelecer no território nacional.

Ainda de acordo com a Secretaria de Turismo, esse processo permitiu as primeiras tentativas fabris em 1852, nos ramos de algodão e seda, mas ambas fracassaram. A de algodão fracassou pela Guerra de Secessão Americana que elevou os preços da matéria prima e tornou mais vantajoso exportá-lo a tecer em Sorocaba. Já a seda fracassou por falta de apoio financeiro.

De acordo com Straforini (1998):

A dinâmica interna do urbano de Sorocaba, com suas inúmeras oficinas, estabelecimentos comerciais, além das pequenas indústrias, agiu como atrativo para a entrada de imigrantes de características diferentes dos que se dirigiam para as lavouras. Ao contrário da maioria dos municípios do interior de São Paulo que tinham na agricultura a base de suas economias, onde os imigrantes eram inseridos como colonos, com poucas possibilidades de ascensão social, Sorocaba configura-se como um lugar de possibilidades, onde esse contingente estrangeiro de origem urbana poderiam instalar-se. Suas feiras realizadas anualmente, comércio bem desenvolvido e a possibilidade de produzir inúmeras mercadorias manufaturadas para o comércio local, agiam como atração para

aqueles que chegavam ávidos para o trabalho e com um pouco de dinheiro no bolso para investimento. (STRAFORINI, 1998, p. 26-27)

Apesar da indústria de tecidos de algodão perecer, o algodão herbáceo foi plantado no município de forma pioneira, substituindo o algodão arbóreo, que era enviado até Santos em burros, e seguia do porto para a Inglaterra.

Para facilitar esse transporte de algodão, em 1870, Luiz Matheus Maylasky, maior comprador de algodão da região, reforçou a ideia de se criar uma Estrada de Ferro na cidade. Em 1875 seria inaugurada a Estrada de Ferro Sorocabana. Assim como os demais dados, a fonte da história do avanço dos modais de transporte da cidade é retirada da Secretaria de Turismo da cidade.

O caráter industrial da cidade, que a caracteriza até hoje, originou-se em 1882 com a inauguração da Fábrica de Tecidos Nossa Senhora da Ponte e, posteriormente, em 1890, com as Fábricas de Santa Rosália e Votorantim. As indústrias foram favorecidas pela presença da Estrada de Ferro Sorocabana que contribuía para escoar a produção industrial. Nesse contexto histórico que Sorocaba é apelidada de “Manchester Paulista”, referência a seu caráter industrial.

Paulo Celso da Silva (1995) considera que nesse contexto inicia o processo de formação de uma burguesia diferenciada do restante do país, por ser urbana e, ao mesmo tempo, surge o proletariado que compôs a fábrica. A manchester paulista surgiria, portanto, como imaginário da burguesia nascente, que busca o mesmo lucro nas empresas têxteis.

Atualmente, Sorocaba possui um parque industrial diversificado e tornou-se um centro comercial que atrai pessoas de toda a sua Região Metropolitana.

De acordo com Comitê e Andrade:

Durante o século XX, ocorreu um grande estímulo para a urbanização em Sorocaba, destacando-se primeiramente a presença da indústria têxtil e, posteriormente a fixação de indústrias de bens de consumo em seu território. Pode-se afirmar que estas fábricas ocasionaram a gênese para o crescimento econômico municipal. Contudo, deve-se salientar que estas indústrias obtiveram êxito no município devido à construção de dois eixos rodoviários, a rodovia Raposo Tavares (SP 270), em 1954 e a Castelo Branco (SP 280) em 1967, formando importantes trajetos de deslocamento de mercadorias e pessoas entre a cidade com as demais, especialmente com a capital do estado. (COMITRE e ANDRADE, 2011, p. 4).

Ou seja, é necessário ressaltar que o desenvolvimento industrial de Sorocaba, mesmo que favorecido inicialmente pelas ferrovias, precisou e ampliou-se a partir do desenvolvimento do modal rodoviário, que é o principal modal de

transporte do Brasil e que fora adotado desde o governo de Juscelino Kubitschek na década de 1950, e que permitirá a integração regional do país.

Inicialmente, as atividades industriais brasileiras estavam concentradas na metrópole paulista, São Paulo, e em menor quantidade no Rio de Janeiro. Posteriormente, em função da indisponibilidade de terrenos e áreas livres e do preço dos imóveis, as empresas migraram para outras cidades da região metropolitana de São Paulo.

A partir da segunda metade do século XX, o processo de desconcentração industrial intensifica-se, com indústrias saindo da capital paulista para o interior do estado. Os motivos que explicam a saída das empresas de São Paulo incluem os elevados preços dos imóveis, o preço da mão-de-obra, os altos valores de impostos e tarifas de serviços e a ausência de espaços disponíveis nas áreas centrais para construção de novas indústrias. Os motivos que explicam a atração para o interior do estado incluem: menor preço dos imóveis, mão-de-obra relativamente mais barata, mercado consumidos em ascensão pelo crescimento dessas cidades e os incentivos fiscais promovidos pelos municípios, como isenção de impostos, tarifas e até mesmo doações de terrenos. No caso sorocabano, segundo Comitre e Andrade:

Deste modo, inúmeras cidades criaram políticas visando atrair novos investimentos, promovendo incentivos fiscais e outras medidas que contribuíssem para a instalação de novas indústrias. Além disso, as cidades necessitavam se adequar com infraestrutura de qualidade nos setores de transporte, energia e comunicações, fatores estes que já estavam presentes em Sorocaba facilitando então, seu crescimento industrial. (COMITRE e ANDRADE, 2011, p. 5)

A industrialização de Sorocaba provocou a expansão de sua urbanização, que passou a atrair grande quantidade de migrantes em busca de trabalhos no crescente parque industrial da cidade.

Desse modo, pode-se retomar a relação entre industrialização e urbanização no processo de implusão-explosão da cidade. Segundo Lefebvre (1978), a industrialização seria a indutora da urbanização, ou seja, a industrialização produziria a urbanização. De acordo com Ana Fani Alessandri Carlos:

(...) fenômeno industrial integra a cidade histórica; incorpora à troca os espaços antes desocupados e que se encontram nas franjas da cidade (tornando-os intercambiáveis pelo desenvolvimento do mercado do solo urbano); generaliza a produção e o consumo de mercadorias para toda a sociedade; transforma o espaço social e político em espaço operacional e, nesse sentido, se transforma num dado e instrumento do planejamento sob a intervenção do Estado e, nessa condição, é tornado um elemento fundamental para manter as relações de dominação. Portanto, a produção industrial implicava a urbanização da sociedade, na medida em que o

domínio e as potencialidades da indústria exigiam conhecimentos específicos concernentes à urbanização. Assim, após um certo crescimento, a produção industrial produz a urbanização, fornece as condições de seu crescimento. (CARLOS, 2019, p. 459)

Os dados históricos do Censo Demográfico do IBGE permitem analisar essa rápida expansão populacional:

Quadro 1- Crescimento populacional de Sorocaba

CENSO	População	Variação percentual
1970	175.677	
1980	269.988	53,68%
1991	379.006	40,74%
2000	493.968	30,20%
2010	586.625	18,75%
2022	738.128	25,82%

Fonte: IBGE (Censo Demográfico 1970 - 2022)

Em relação a tabela 1, é necessário considerar que a população de 2022 foi retirada da prévia do IBGE da população dos municípios com base nos dados do Censo Demográfico 2022, em função do atraso do Censo que deveria ocorrer em 2020, porém ocorreu apenas em 2022 por conta da pandemia e de problemas de gestão e administração do governo federal. Essa ressalva é importante por conta da não exatidão dos dados, que deve ser ressaltada pelo caráter científico necessário na análise de dados.

A análise da tabela permite observar que os maiores crescimentos populacionais ocorreram nas décadas de 1970 e 1980, contexto de desconcentração industrial do estado de São Paulo. Portanto, pode-se considerar que o crescimento da cidade está relacionado ao seu desenvolvimento industrial que atraiu pessoas por conta da oferta de trabalhos e, posteriormente, de comércios e serviços gerados, assim como maior infraestrutura do que municípios menores de seu entorno.

A urbanização brasileira é caracterizada por se desenvolver de maneira rápida e desordenada, o que não difere do caso de Sorocaba, que conforme os dados da tabela 1 demonstram, quadruplicou sua população no período analisado de 52 anos (1970 – 2022).

Segundo Comitê e Andrade:

Ao se analisar a expansão da ocupação periférica em Sorocaba, torna-se, fundamental, compreender o processo de urbanização acelerada no

município, que ocorreu em conjunto com o crescimento populacional do mesmo. Pois, como já foi discutido anteriormente, a partir da década de 70 com o processo de desconcentração industrial da capital para cidades do interior paulista, houve o estímulo a industrialização em Sorocaba, originando, deste modo, um crescimento significativo da população urbana durante as décadas de 80 e 90. Entretanto, a difusão e consolidação de novos equipamentos urbanos não acompanharam o ritmo do crescimento populacional, ocorrendo assim um déficit de infraestrutura e de serviços urbanos, com destaque para o setor habitacional e de transportes. (COMITRE e ANDRADE, 2011, p. 10).

Nesse contexto atual de expansão da mancha urbana de Sorocaba e de seu rápido crescimento que se analisará o processo de fragmentação socioespacial.

3.2 Macrometrópole paulista

Ao abordar-se o espaço urbano sorocabano torna-se necessário considerar a sua localização próxima a São Paulo, maior metrópole brasileira, em função da influência recebida por esta. Seguindo o debate por esse critério, a obra de Sandra Lencioni relativa à formação da macrometrópole paulista torna-se essencial na compreensão da inserção de Sorocaba em um processo mais amplo de análise do urbano, em escala regional.

Sobre o papel da metrópole em um capitalismo em constantes crises, Lencioni afirma que:

Essa metamorfose metropolitana tem como eixo norteador o processo de metropolização do espaço, que está intimamente relacionado à reestruturação produtiva que tem feito da metrópole um instrumento primaz da reprodução do capital, devido à nova relação que se desenvolve entre o capital imobiliário e financeiro. (LENCIONI, 2011, p.135).

Segundo a autora, a metrópole contemporânea pode ser compreendida como uma manifestação socioespacial da globalização (LENCIONI, 2011). Ou seja, a autora considera que a metrópole atual pode ser entendida como uma ampliação da metrópole moderna, aquela originada nos processos de urbanização e industrialização.

Lencioni (2004) considera algumas particularidades no caso de São Paulo, metrópole na qual a cidade de Sorocaba estaria relacionada, sobretudo a necessidade de compreender a desconcentração industrial para compreender a expansão da macrometrópole paulista.

A indústria brasileira surge, inicialmente, e se estabelece na capital de São Paulo após os investimentos provenientes dos lucros da cafeicultura no estado na

primeira metade do século XX, beneficiada pela infraestrutura das ferrovias geradas para escoar a produção cafeeira. Desconcentração industrial é um processo no qual as indústrias, no caso brasileiro, se deslocaram de São Paulo para outras localidades, inicialmente cidades próximas a São Paulo e parte do interior do Estado e, posteriormente, para outros estados. Os fatores para a saída de São Paulo incluíam os elevados custos de impostos e imóveis e a escassez de terrenos em áreas centrais ou próximas em uma metrópole já constituída. Enquanto outros municípios promoviam atração fiscal com doação de terrenos, isenção de impostos e tarifas.

Desse modo, a desconcentração industrial, de acordo com Lencioni (2005), permitiu a construção de um aglomerado metropolitano que garantiria a primazia de São Paulo. Estar-se-ia, portanto, ocorrendo um processo de metropolização do espaço. Nas palavras da autora:

Estamos vivendo um novo contexto cujo processo dominante é o de metropolização do espaço. Este processo corresponde a um momento mais avançado do processo de urbanização, sem significar, contudo, que não haja mais o processo de urbanização. Este continua existindo e transformando o território; no entanto, é o processo de metropolização que se constitui numa determinação histórica da sociedade contemporânea. Esse processo é expressão de uma nova época, na qual a metrópole se coloca ao mesmo tempo como uma condição para a reprodução do capital, um meio utilizado para a sua reprodução e, ainda, um produto do próprio capital. Isso, num quadro de profundas alterações na dinâmica do capital imobiliário e financeiro, como estratégias de renovação da reprodução capitalista. (LENCIONI, 2011, p. 136)

Ou seja, Lencioni considera que para a reprodução do capital, novas condições metropolitanas são desenvolvidas, não apenas no centro metropolitano, mas também em áreas urbanas espacialmente mais distantes, que iniciam a ter características que eram típicas apenas das metrópoles (LENCIONI, 2011). Dentre as características desse processo de metropolização do espaço, Lencioni destaca:

O processo de metropolização do espaço se expressa na intensificação e multiplicidade dos fluxos de pessoas, mercadorias e informações, bem como pelo crescimento do número de cidades conurbadas, onde não se distingue muito bem, na continuidade da área construída, o limite municipal de cada uma delas. E, também, pela expansão territorial do aglomerado metropolitano e pela extensão e densificação territorial da concentração das infraestruturas. (LENCIONI, 2011, p. 136)

Considerando o fluxo de pessoas, mercadorias e informações destacados por Lencioni como elementos indicativos do processo de metropolização do espaço, buscaram-se dados sobre esse fluxo entre Sorocaba e as cidades da região e

Sorocaba e São Paulo. A base de dados abordada encontra-se na publicação “Arranjos populacionais e concentrações urbanas do Brasil” do IBGE, datada de 2015 com base no Censo de 2010.

É necessário ressaltar que os dados se encontram com relativo atraso temporal em função do atraso do Censo 2020, realizado em 2022-2023 e ainda não havendo total publicação de seus resultados na data desta pesquisa. Entretanto, esses dados auxiliam na compreensão do assunto abordado.

A publicação do IBGE indica um total de 12.853 pessoas que se deslocam para trabalhar e/ou estudar na ligação entre Sorocaba e São Paulo, considerando um fluxo, portanto, intenso entre as duas localidades. Ao mesmo tempo, há fluxos consideráveis entre Sorocaba e arranjos populacionais menores de sua região, destacando-se: 5.304 indivíduos deslocando-se entre Sorocaba e São Roque – Mairinque e 5.089 indivíduos deslocando-se entre Sorocaba e Itu – Salto. Esses dados contribuem para entender a intensificação dos fluxos não apenas entre arranjos da região de Sorocaba, mas também entre Sorocaba e São Paulo, que pode ser compreendido como um indicativo da composição de Sorocaba na Macrometrópole paulista.

A conurbação, no caso de Sorocaba, é um processo ainda em desenvolvimento com seus municípios vizinhos, sendo clara apenas com Votorantim onde há junção da mancha urbana com a Zona Sul da cidade. Lencioni destaca que no processo de metropolização do espaço, portanto, essas características que incluem hábitos culturais e representações de valores que eram exclusivas das metrópoles passam a ser vivenciadas por cidades pequenas e médias, categoria na qual pode-se incluir a cidade analisada de Sorocaba (LENCIONI, 2011).

Além dessas características gerais, como Lencioni considera que a formação da macrometrópole paulista está relacionada ao processo de desconcentração industrial, portanto, é preciso aprofundar esse processo para compreender a formação desse fenômeno. A autora considera que essas transformações se iniciaram na década de 1970, mas tornou-se nítida a desconcentração industrial na década de 1980 (LENCIONI, 2011). Essa perda de indústrias em São Paulo e sua região metropolitana continuou nas décadas seguintes. Segundo a autora:

De 1995 até 2010 os indicadores disponíveis indicam essa mesma tendência, de perda relativa da atividade industrial tanto na região metropolitana de São Paulo como no núcleo metropolitano: a cidade de São

Paulo. Mas, uma observação é fundamental: embora o peso relativo da indústria paulista em relação ao País tenha diminuído, a liderança industrial encontra-se, ainda, na região metropolitana de São Paulo (região administrativa composta por 39 municípios), cabendo o segundo lugar ao interior paulista e, o terceiro, ao Estado do Rio de Janeiro e ao de Minas Gerais.² Esse interior não é, no entanto, qualquer parcela a retroterra da região metropolitana. (LENCIONI, 2011, p. 137).

Sorocaba, portanto, estaria incluída nessa macrorregião teorizada por Lencioni, que se beneficiou da saída de empresas da capital, porém é necessário considerar que São Paulo mantém-se como principal polo industrial do país e Sorocaba também se beneficiaria da proximidade da capital. A autora considera que compõem essa macrorregião:

Diz respeito a 153 municípios compreendidos nas Regiões Metropolitanas de São Paulo, de Campinas e da Baixada Santista, nos Aglomerados Urbanos de Jundiaí, São José dos Campos, Piracicaba e Sorocaba e, ainda, nas Microrregiões Bragantina e São Roque. Sua população é de cerca de 30 milhões de habitantes, com extensão territorial de 44.309 km², equivalente à superfície da Suíça. (LENCIONI, 2011, p. 137)

Os principais municípios desse conjunto beneficiaram-se dos principais eixos de circulação viária, rodovias, que permitem acesso direto a São Paulo. É o caso de Sorocaba, que é acessada por meio da Rodovia Castelo Branco (SP – 280 ou BR – 374) que liga a região metropolitana de São Paulo a todo o Centro-Oeste Paulista permitindo acesso de Sorocaba para as marginais Tietê e Pinheiros. Além da Rodovia Raposo Tavares (SP – 270) que se inicia no Butantã na zona oeste da capital paulista com o interior do estado, terminando na divisa com o Mato Grosso do Sul.

Além disso, há outras rodovias que permitem a circulação entre Sorocaba e outros municípios próximos que não são da Região Metropolitana de São Paulo, como a José Ermírio de Moraes (SP – 075) que liga Sorocaba a municípios como Itu, Salto, Indaiatuba e Campinas, todos da macrorregião paulista; e a Rodovia Emerenciano Prestes de Barros (SP – 097) que liga o Parque São Bento na Zona Norte da cidade, local de estudo da pesquisa, com o município vizinho de Porto Feliz.

Considera-se, portanto, que Sorocaba está inserida na macrometrópole paulista teorizada por Lencioni. Essa inserção difere Sorocaba de outras cidades médias, as quais são palco de dissertações e teses que analisem a fragmentação

socioespacial em sua área urbana, como Marília e São Carlos (DAL POZZO, 2011) ou Ribeirão Preto e Presidente Prudente (DAL POZZO, 2015) a título de exemplo.

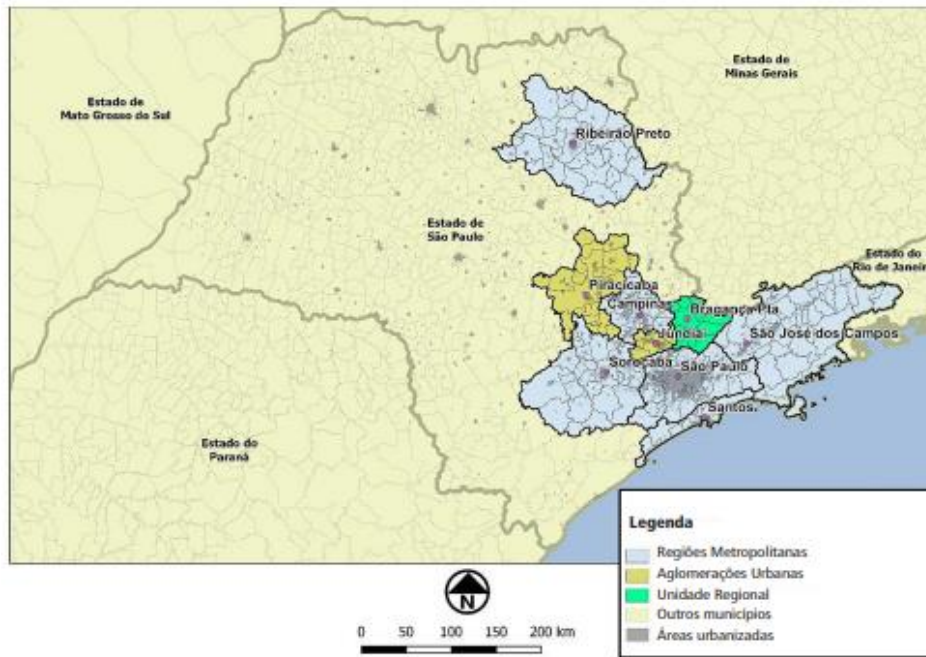
Essa diferenciação é decorrente, justamente, da proximidade com a maior metrópole nacional, São Paulo, fator que, inclusive, a coloca como integrante da macrometrópole paulista. Essa proximidade permite a São Paulo maior influência sobre Sorocaba. Apesar da influência de São Paulo atingir praticamente todo o território brasileiro, ocorre com maior força nas suas proximidades.

A proximidade, no entanto, não significa que Sorocaba seja apenas uma área de influência de São Paulo, visto que o município exerce fator de atração para municípios menores a sua volta, havendo forte movimento pendular, conforme dados apresentados anteriormente, de indivíduos que trabalham ou estudam em Sorocaba e residem nas proximidades, porém, é necessário considerar que, ao mesmo tempo, há a influência exercida por São Paulo.

De acordo com a REGIC (2018), Sorocaba é categorizada como capital regional B, possuindo em sua região de influência uma população de 1.877.063 habitantes e 20 cidades. Ao mesmo tempo, encontra-se na região de influência de São Paulo.

Desse modo, compreende-se que, para o estudo da fragmentação socioespacial, não se pode ignorar a participação de Sorocaba na macrometrópole paulista, visto este ser um fator diferencial de estudos realizados em outros municípios paulistas, uma vez que a cidade está inserida nessa lógica urbana ampliada que engloba grande quantidade de cidades articuladas pela região metropolitana de São Paulo.

A figura abaixo mostra o mapa da macrometrópole paulista, com todas as regiões metropolitanas abordadas:

Mapa 4 - Macrometrópole Paulista

Fonte: CASTRO, 2017, p.708.

Portanto, a análise da fragmentação socioespacial em Sorocaba considera que, o processo de produção do espaço urbano local possui diversos fatores a serem considerados, não apenas na esfera local, mas também de esfera regional, correspondendo, nesse caso, à macrometrópole paulista, conforme teorizado por Lencioni (2005).

3.3 Diferenciação entre loteamentos e condomínios fechados.

A partir do entendimento do processo histórico de formação do espaço urbano sorocabano, apresentado no capítulo 2.1, e dos conceitos teóricos sobre o processo de fragmentação socioespacial, apresentados no capítulo 1, inicia-se a análise da fragmentação no município de Sorocaba.

Para justificar a metodologia abordada sobre a escolha dos loteamentos fechados como espaços autosssegados, é preciso diferenciá-los dos condomínios. A base de dados para essa diferenciação são documentos da legislação municipal.

O loteamento fechado é regido pela lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, a qual é uma legislação federal que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano. De acordo com a lei, o projeto de parcelamento aborda toda a área, possuindo ruas, áreas públicas e áreas de lazer, além dos lotes das residências. É necessário,

porém, informar que as ruas interiores ao loteamento são públicas, mesmo que exista o controle pela empresa de segurança ou portaria do empreendimento.

A legislação federal pertinente aos condomínios, tanto horizontais quanto verticais é ainda mais antiga, sendo a lei nº 4.491, de 16 de dezembro de 1964, que trata das edificações e incorporações mobiliárias em condomínios. Uma distinção importante dos condomínios para os loteamentos é a de que todo o presente no interior do condomínio é de responsabilidade do próprio condomínio, desde as ruas, até as áreas de lazer, assim como a manutenção do asfalto, saneamento, iluminação e demais recursos básicos no cotidiano.

Essa distinção fez-se necessária, pois a senso comum, as pessoas não costumam diferenciar loteamentos de condomínios, entendendo ambos como sinônimos, visto as duas modalidades possuírem semelhanças como o espaço fechado, o controle de portarias e o pagamento de taxas condominiais.

No entanto, há diferenças significativas. Além da já citada presença de elementos públicos como ruas no interior dos loteamentos, a construção das residências se difere. Enquanto nos loteamentos as pessoas compram os lotes e constroem suas residências, nos condomínios as casas ou prédios são iguais por serem empreendimentos já construídos por construtoras e comercializados com os compradores.

Considerando o conceito de autossegregação apresentado anteriormente conclui-se que a lógica dos loteamentos fechados é a que se aproxima com mais certeza da ideia de indivíduos que optam por se isolarem pela sensação de segurança e pelo status social de diferenciação ao seu redor. Essa afirmação se baseia no fato de os condomínios poderem possuir caráter popular ou mesmo serem parte de programas habitacionais de auxílio a moradia dos governos locais, estaduais ou federal, enquanto que os loteamentos costumam ser comercializados por empresas para indivíduos que tenham condição financeira de comprar um lote, geralmente mais caro do que os presentes em bairros abertos, e construírem suas casas. Ou então, já comprarem essas casas que, por passarem pelo mesmo preço, tem o valor mais elevado do que as de bairros ou condomínios.

Além disso, a presença de condomínios no interior de um bairro, não necessariamente indica a presença de um espaço autossegregado. O isolamento, nesses casos, parte da questão da sensação de segurança em um meio urbano

cada vez mais caracterizado pelo aumento da violência. No entanto, mesmo que essa seja uma característica de autosegregação, as demais não seriam encontradas. A quebra da contiguidade social, por exemplo, não estaria presente. Esses pequenos condomínios no interior de bairros possuem populações com rendas próximas as dos moradores do bairro e os padrões de consumo serão parecidos ou idênticos, com uso de mercados e comércios locais. O preço dos imóveis também não sofre variações tão grandes a ponto de diferenciar os indivíduos como sendo de classes sociais distintas. Ou seja, mesmo que exista uma pequena quebra da contiguidade espacial com os muros e grades de um condomínio, não há a quebra da continuidade social, característica da fragmentação, nem mesmo o surgimento de um fragmento isolado de seu entorno. De acordo com Sposito e Goes:

Embora tenhamos procurado apreender alguns dos diferentes significados dos muros que cercam espaços residenciais fechados, é importante observar que não concordamos com as interpretações que identificam os muros contemporâneos aos muros que cercavam cidades antigas e medievais. Consideramos que tal visão, além de seu caráter a-histórico, acaba por justificar e encobrir a principal característica dos muros contemporâneos, qual seja, a proteção de parte dos moradores da cidade, contra os outros moradores. Desse modo, diferencia-se da função de oferecer proteção à cidade e aos cidadãos, desempenhada pelos muros antigos e medievais, conforme observado por Capron. Além disso, a despeito das nuances identificadas nesses muros e em seus significados, o desejo de separação em relação à sociedade e seus pactos assume, dessa perspectiva, outro sentido, cujas implicações políticas para a cidade e a sociedade não podem ser desprezadas. (SPOSITO e GOES, 2014, p. 5-6)

Desse modo, a pesquisa considerou os espaços residenciais fechados da cidade de Sorocaba como locais de possíveis espaços autosegregados, pelo elevado preço dos imóveis (terrenos ou casas), pela quebra da contiguidade espacial com os muros, grades e portarias e, principalmente, pela descontinuidade social entre os loteamentos e seus entornos, caracterizando fragmentos isolados socioespacialmente encravados no tecido urbano, constituindo um mosaico mais amplo na cidade de segregação entre distintas classes sociais.

3.4 Loteamentos fechados em Sorocaba

Considerando o processo de autosegregação, caracterizado pelo movimento de cidadãos com maior poder aquisitivo que optam por residir em espaços residenciais fechados por razões que variam entre a busca por melhor sensação de

segurança até possíveis benefícios de distinção social que residir nestes locais possa gerar. Assim, iniciamos o mapeamento e organização de dados dos espaços residenciais horizontais fechados presentes no município de Sorocaba.

Para elaboração dos mapas, utilizamos material disponibilizados no site da Prefeitura Municipal de Sorocaba. Neste, foram encontrados 629 loteamentos, porém não há distinção entre loteamentos abertos e loteamentos fechados. Após a análise dos loteamentos de forma individualizada, utilizando o QGIS para localização das áreas, constatou-se que há 81 loteamentos fechados horizontais e 5 loteamentos fechados verticais no município de Sorocaba. Os demais loteamentos constituem-se de bairros ou demais áreas abertas da cidade, que não se enquadram na lógica fragmentária abordada no referencial bibliográfico como elementos de autosegregação, e que, portanto, não serão utilizados.

Na construção dos mapas, destacaram-se, além dos loteamentos fechados verticais e horizontais, as ruas para permitir a localização. Além disso, optou-se por elaborar a sobreposição com a imagem de satélite do município de Sorocaba, disponibilizado pela plataforma Google Earth. Desse modo, a sobreposição contribuiu para identificar os loteamentos na cidade na mancha urbana do município e facilitar a localização dessas áreas.

Para destacar os loteamentos foram criadas camadas *shapefiles* com as áreas dos loteamentos, seguindo o perímetro das plantas destes disponibilizadas no site da Prefeitura. O resultado é o apresentado no mapa 1, destacando os loteamentos horizontais fechados na cor vermelha e os loteamentos verticais fechados na cor roxa. A partir deste primeiro mapa, construíram-se recortes das áreas com concentração de condomínios, que serão apresentados nos mapas seguintes.

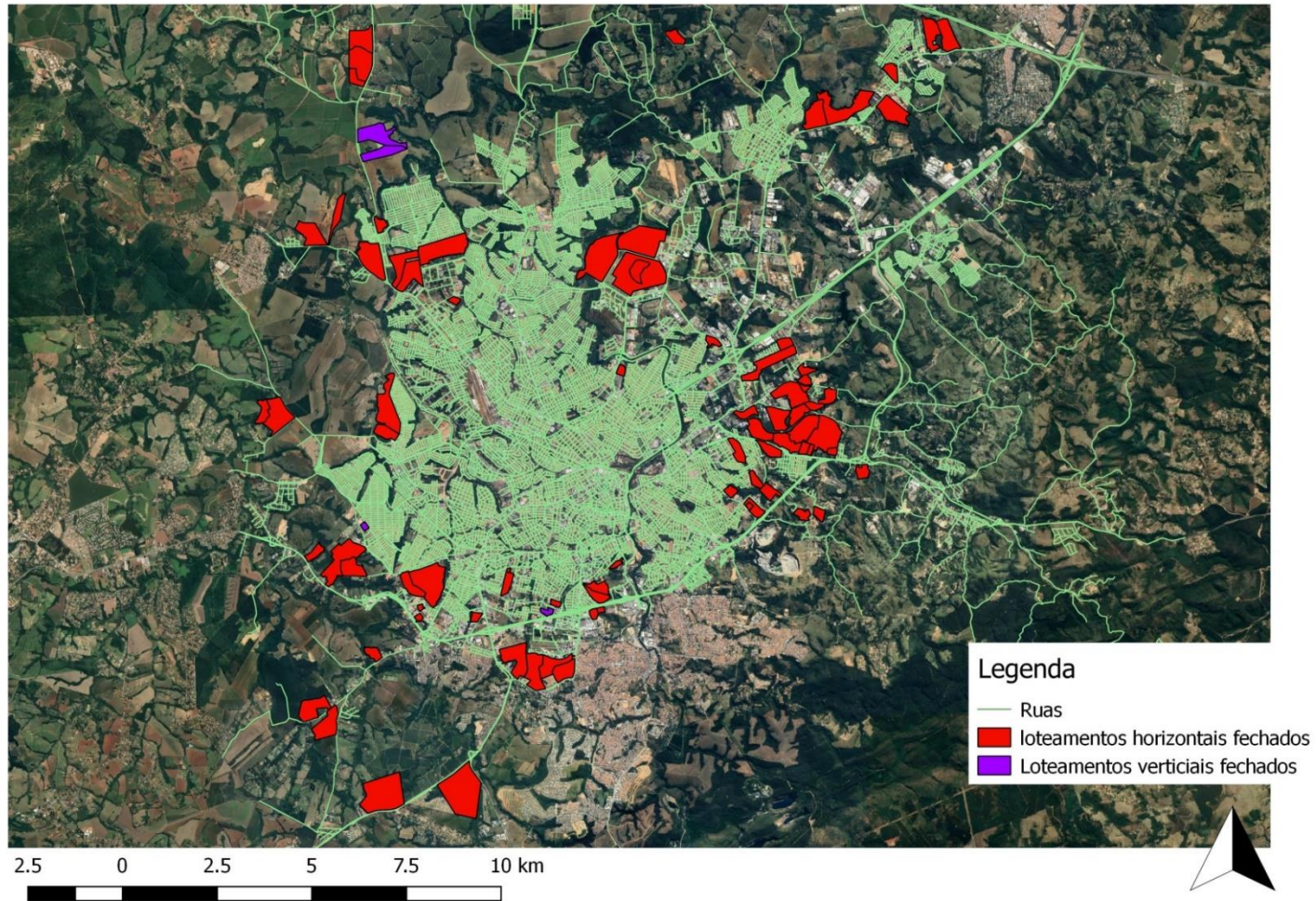
A primeira variável que se destaca ao observar a figura (4) é a distância entre os espaços autosegregados da área central da cidade. Observa-se que todos os loteamentos fechados se encontram distantes do Centro Histórico e dos eixos centrais da cidade.

Para referenciar as distâncias entre as zonas da cidade e a área central foram calculados por meio da ferramenta de medidas do Google Earth a distância entre o ponto mais extremo da mancha urbana das quatro zonas da cidade e a região central. Desse modo observou-se que: Do extremo Leste até o Centro são

aproximadamente 6,35 km; do extremo Sul até o Centro são 3,91 km; do extremo Oeste até o Centro são 6,65 km; do extremo Norte até o Centro são 9,44 km.

Tal distância deve-se, conforme abordado no capítulo anterior, tanto a ocupação já existente das áreas centrais que dificulta a construção de loteamentos, quanto a tentativa de distanciamento para assegurar segurança, demonstrar status sociais que distinguem seus moradores do entorno e, em casos isolados, buscar acesso a natureza ou pelo menos áreas menos movimentadas. De qualquer modo, a análise espacial converge com pesquisas elaboradas em outras cidades médias e indicam espaços autosssegados em áreas distantes da região central.

Mapa 5 - Loteamentos fechados de Sorocaba
Loteamentos fechados de Sorocaba



Fonte: CARVALHO, Gabriel (2022).

Os loteamentos horizontais fechados localizados foram listados na tabela abaixo, a partir da ordem disponibilizada nas plantas de loteamentos da Prefeitura de Sorocaba.

Quadro 2 - Loteamentos Fechados Horizontais - Sorocaba

Espaço residencial fechado	Localidade
Granja Olga I	Zona Leste
Granja Olga II	Zona Leste
Granja Olga III	Zona Leste
Jardim Residencial Angelo Vial	Zona Sul
São Bento I	Zona Sul
São Bento II	Zona Sul
Villa Borghesi	Zona Leste
Jardim Bouganville	Zona Leste
Campos do Conde	Zona Leste
Campos do Conde II	Zona Leste
Carmen Blanco	Zona Leste
Castanheira	Zona Sul
Chácara Olinda	Zona Leste
Chácaras Castello	Zona Leste
Colinas do Sol	Zona Leste
Constantino Mattucci	Zona Norte
Dacha	Zona Norte
Dalias	Zona Norte
Di Parma Residen	Zona Oeste
Ecoresidencial Fazenda Jequitiba	Zona Oeste
Residencial Fazenda Imperial	Zona Oeste
Portal de São Francisco	Zona Leste
Giverny	Zona Sul
Golden Park	Zona Norte
Golden Park II	Zona Norte
Gramados de Sorocaba	Zona Leste
Granja Deolinda	Zona Sul

Horizontes de Sorocaba	Zona Leste
Horto Florestal	Zona Norte
Ibirapuera	Zona Oeste
Ibiti do Paço I	Zona Norte
Ibiti do Paço III	Zona Norte
Ibiti Reserva	Zona Norte
Ibiti Royal Park	Zona Norte
Jd. Isaura	Zona Sul
Residencial Jardim	Zona Norte
Julia Martinez	Zona Leste
Le France	Zona Leste
Milleniun	Zona Sul
Mirante do Ipanema	Zona Oeste
Mont Blanc	Zona Sul
Monte Carlo	Zona Sul
Morada das Artes	Zona Leste
Villa Olympia	Zona Leste
Portal da Primavera	Zona Leste
Portal da Raposo	Zona Oeste
Jardim Portugal	Zona Norte
Rancho Dirce	Zona Leste
Renascence	Zona Leste
Reserva Ipanema	Zona Norte
Saint Patrick II	Zona Oeste
Saint Patrick I	Zona Oeste
Santinon	Zona Norte
Solar do Bosque	Zona Oeste
Sunset	Zona Sul
Tereza Maria	Zona Leste
Terra Nova	Zona Oeste
Terras de São Francisco	Zona Leste
Terras de São Lucas	Zona Oeste

Tivoli Park	Zona Sul
Vale do Lago	Zona Norte
Vale Verde	Zona Norte
Valença	Zona Leste
Via Reggio	Zona Leste
Via Veneto	Zona Sul
Vicente de Moraes	Zona Leste
Vila dos Ingleses	Zona Leste
Vilazul	Zona Leste
Villa do Bosque	Zona Oeste
Villa dos Ingleses	Zona Oeste
Villa Suíça	Zona Leste
Villa Verona	Zona Leste
Chácara Três Marias	Zona Leste
Village D'Avignon	Zona Leste
Village Saint Claire	Zona Leste
Village Vert	Zona Leste
Villagio Ipanema I	Zona Norte
Villagio Milano	Zona Oeste
Vitorio Emanuelle	Zona Leste
Vivendas do Lago	Zona Oeste
Vivendas do Lago II	Zona Oeste

Fonte: Prefeitura de Sorocaba.

Os loteamentos verticais fechados, por sua vez, encontram-se listados na tabela abaixo.

Quadro 3 - Loteamentos verticais fechados - Sorocaba

Altos do Ipanema
Jardim dos Antúrios
Jardim Aristocrata
Benedito Cleto
Carandá

Fonte: Prefeitura de Sorocaba.

No entanto, os loteamentos Altos do Ipanema e Carandá foram construídos pela Prefeitura como políticas públicas de moradia e, mesmo que sejam loteamentos fechados, serão considerados espaços de segregação por imposição, pela renda média dos moradores, distância de locais de comércio e pela localização em uma área imposta pelo governo municipal a esses moradores. Essas características peculiares desses dois loteamentos contribuem para a escolha de ambos como locais de análise no terceiro capítulo, no qual o relato dos moradores contribui para a identificação da fragmentação socioespacial na cidade, sendo que o fato de serem programas habitacionais constitui a principal justificativa. A análise do mapa 1 permite perceber a concentração de parte dos loteamentos fechados da cidade em torno de alguns eixos viários da cidade. Essas áreas de concentração serão destacadas detalhadamente nos próximos subcapítulos.

3.4.1 Loteamentos fechados na Zona Oeste de Sorocaba.

O Mapa 5, loteamento fechados de Sorocaba, permite visualizar alguns condomínios em áreas isoladas da cidade, assim como alguns em áreas de expansão da macha urbana sorocabana, como a Zona Oeste e margens de rodovias, como a João Leme dos Santos (SP 264), na direção de Salto de Pirapora.

A Zona Oeste possui duas avenidas principais, Avenida General Carneiro e Avenida Armando Pannunzio, que concentram as atividades comerciais e a oferta de serviços dessa área, desempenhando papel de eixo de circulação e articulação da Zona Oeste com as demais partes da cidade. Outra área de destaque da região é o aeroporto:

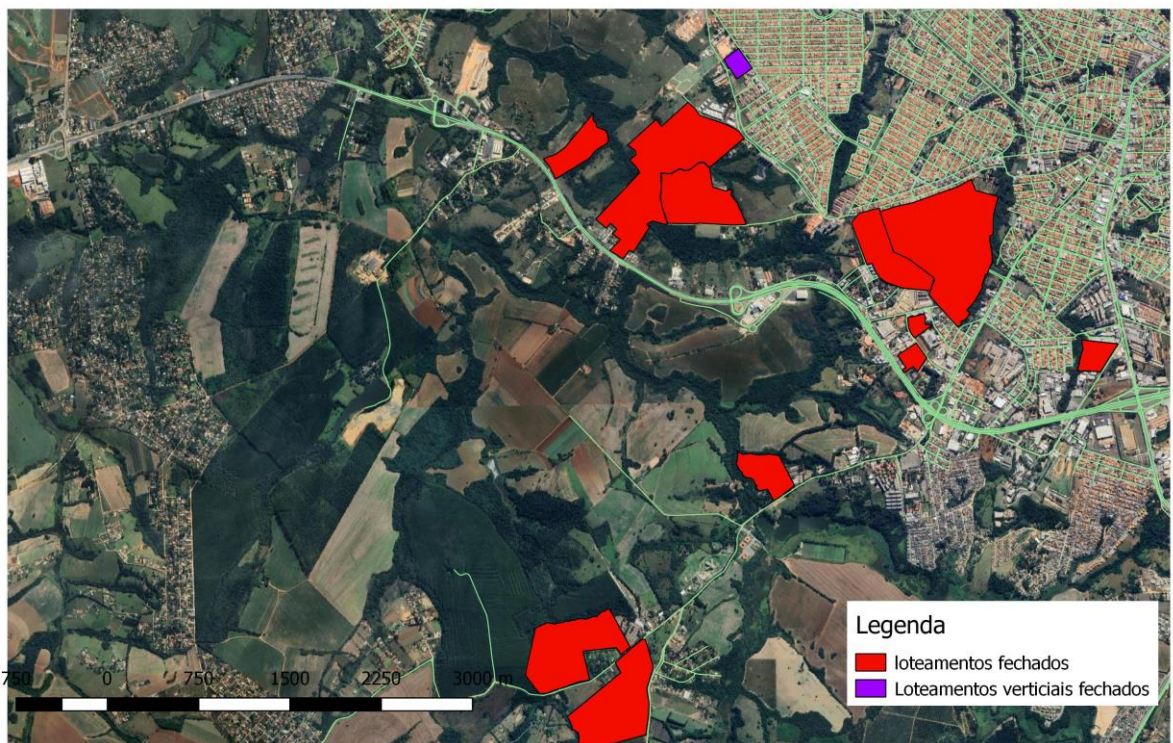
Uma das estruturas mais expressivas da Zona Oeste que a destaca perante as outras zonas urbanas da cidade é o aeroporto estadual Bertram Luiz Leupolz. Esta estrutura tem, como principal função, a prestação de serviços de manutenção para aeronaves de pequenos e médios portes, sendo que o serviço atende a diversas regiões do país. Temos também no aeroporto a oferta de cursos de pilotagem aeronáutica e atividades que captam o mercado de taxi aéreo particular. (LEITE, 2017, p.24)

O mapa 1 mostrada na introdução demonstra que a Zona Oeste é a segunda mais populosa de Sorocaba (205.770 habitantes), atrás apenas da Zona Norte, possuindo bairros residenciais populosos como Júlio de Mesquita Filho e Wanel Ville.

Observam-se nessa região crescentes investimentos públicos que atendem à demanda já ultrapassada por estes serviços, como a criação do Hospital Regional de Sorocaba, a Arena Multiuso que recebe atividades esportivas e de lazer, a duplicação da rodovia João Leme dos Santos (SP-264) e a vinda de espaços residenciais fechados para o entorno da Rodovia Raposo Tavares e João Leme dos Santos.

O mapa 6 demonstra os espaços fechados da Zona Oeste de Sorocaba.

Mapa 6 - Loteamentos na Zona Oeste de Sorocaba



Fonte: CARVALHO, 2023

O quadro 4 abaixo indica os espaços residenciais fechados horizontais presentes na Zona Oeste.

Quadro 4 - Condomínios horizontais fechados - Zona Oeste de Sorocaba

Di Parma Residencial
Ecoresidencial Fazenda Jequitiba
Residencial Fazenda Imperial
Ibirapuera

Mirante do Ipanema
Portal da Raposo
Saint Patrick II
Saint Patrick I
Solar do Bosque
Terra Nova
Terras de São Lucas
Villa do Bosque
Villa dos Ingleses
Villagio Milano
Vivendas do Lago
Vivendas do Lago II

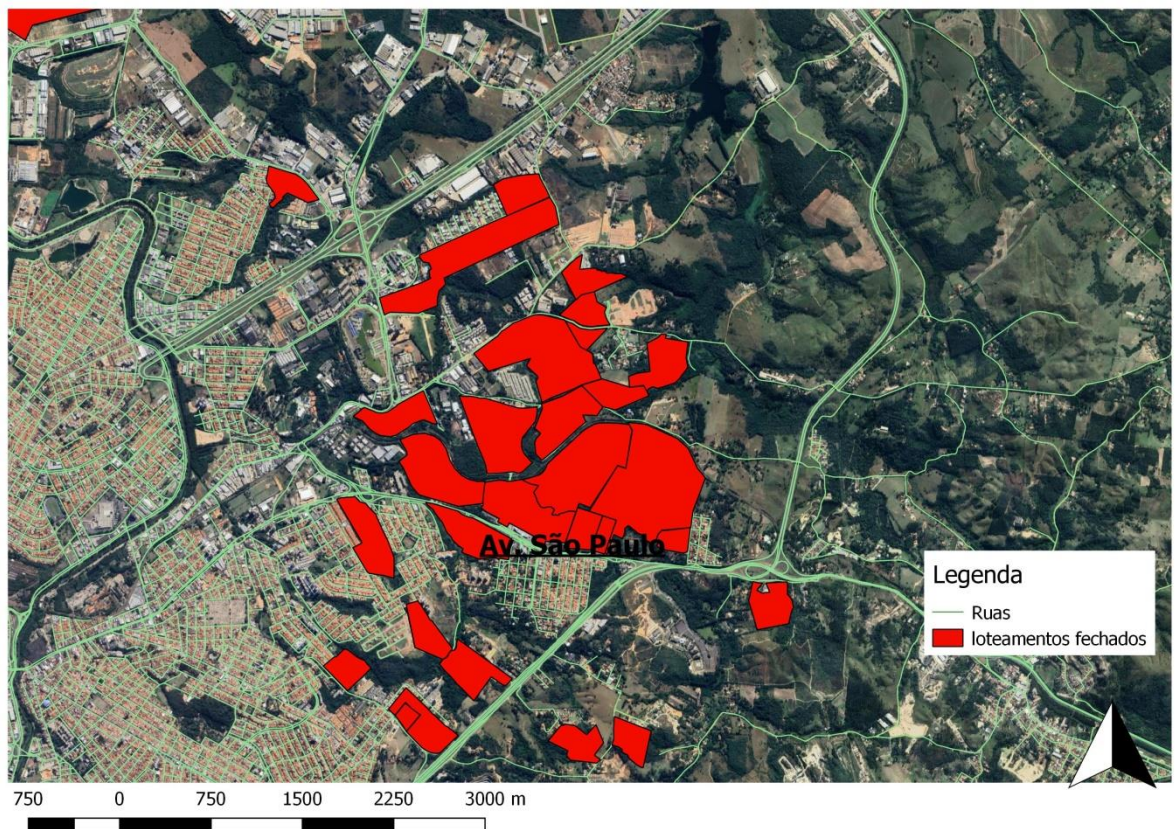
Fonte: Prefeitura de Sorocaba.

Estes são os espaços autossegregados localizados na zona oeste, porém deve-se considerar que é uma área ainda em processo de adensamento e expansão de sua mancha urbana.

3.4.2. Loteamentos fechados na Zona Leste de Sorocaba.

Um das áreas de concentração dos condomínios é a Zona Leste, principalmente ao longo e ao redor da Avenida São Paulo, conforme retratado no mapa 2. Nessa área da cidade, seguindo a listagem de plantas de loteamentos disponibilizados no site da Prefeitura de Sorocaba, existem 29 loteamentos horizontais fechados.

Mapa 7 - Loteamentos na Zona Leste de Sorocaba



Fonte: CARVALHO, Gabriel (2022).

As principais vias da Zona Leste são Avenida São Paulo e Avenida Independência, as quais concentram estabelecimentos comerciais e serviços. “A Zona Leste tem sua intensificação de ocupação com equipamentos urbanos já no século XVIII com a chegada das indústrias e a transformação das chácaras e sítios existentes no eixo da Avenida São Paulo em galpões industriais e bairros operários.” (LEITE, 2017, p.119)

Apesar dessa Zona ser a segunda menor em população, apenas maior que o Centro Histórico, com 67.858 habitantes conforme o mapa 1, a Zona Leste de Sorocaba possui diversos bairros antigos e tradicionais da cidade, ao mesmo tempo que, na área retratada no mapa 2, existe uma grande quantidade de loteamentos fechados de classe média alta, estabelecimentos comerciais de médio porte, como o Shopping Granja Olga, ademais de unidades de redes de supermercados e hipermercados, como Minuto Pão de Açúcar e restaurantes de *fast food*, como Burger King e Mc Donalds, ao longo da Avenida São Paulo. Além disso, observa-se

na região a expansão de edifícios residenciais, impulsionando a verticalização da área.

Em relação aos condomínios dessa região:

De 2007 a 2016, observa-se a expansão de condomínios residenciais e do comércio de serviços em forma vertical e horizontal. Os investimentos de alto padrão concentrados na Zona Leste seguem a lógica da busca de um espaço com maiores possibilidades de transformação (cada vez mais difícil de encontrar nas áreas centrais), atraindo o interesse destes segmentos, até com certa semelhança ao que aconteceu na Zona Sul a partir 1990, inserindo um novo olhar sob as áreas periféricas de Sorocaba. (LEITE, 2017, p. 20-21).

Esses investimentos, de modo similar aos presentes na Zona Sul apresenta características de áreas autossegregadas, com indivíduos se isolando nesses condomínios de alto padrão, diferenciando-se dos bairros antigos e tradicionais do entorno, como Vila Haro, Barcelona, Vila Hortência e Vila Sabiá.

Além disso, por possuírem valores menores do que os presentes na Zona Sul da cidade, indivíduos de classe média alta podem optar pelos espaços autossegregados dessa região, o que atrai pessoas para a região:

Embora as residências em forma de condomínio horizontal também se mostrem muito presentes na Zona Leste, o padrão dos lotes e das moradias é mais elevado, tornando esta região uma opção para pessoas que desprendem um poder de consumo mais expressivo, mas que não desejam pagar os preços abusivos das áreas da Zona Sul, que concentra, em suas delimitações, os espaços mais valorizados do município. (LEITE, 2017, p.23)

Os espaços autossegregados identificados na figura dos loteamentos fechados horizontais presentes na cidade foram listados na tabela abaixo.

Quadro 5 - Loteamentos Fechados horizontais - Zona Leste

Granja Olga I
Granja Olga II
Granja Olga III
Villa Borghesi

Jardim Bouganville
Campos do Conde
Campos do Conde II
Carmen Blanco
Chácara Olinda
Chácara Castello
Colinas do Sol
Portal de São Francisco
Gramados de Sorocaba
Horizontes de Sorocaba
Julia Martinez
Le France
Morada das Artes
Villa Olympia
Portal da Primavera
Rancho Dirce
Renascence
Tereza Maria
Terra de São Francisco
Valença
Via Reggio
Vicente de Moraes
Vila dos ingleses
Vilazul
Villa Suíça
Villa Verona
Chácara Três Marias
Villa D'Avignon
Village Saint Claire
Village Vert
Vilagio Emanuele

Fonte: Prefeitura de Sorocaba.

Esses condomínios atraem comércios para a região que se beneficia com a vinda desses negócios. Portanto, mesmo que seja uma Zona menor em relação a Norte e a Oeste e não possua padrões sociais tão elevados quanto a Zona Sul, a grande concentração de espaços autosssegregados nessa região a torna relevante na análise da fragmentação socioespacial de Sorocaba.

3.4.3 Loteamentos fechados na área central de Sorocaba.

É necessário ressaltar que não há loteamentos fechados na Zona Central da cidade, em função de ser a área de ocupação mais antiga da cidade, de concentrar a principal área de comércio popular da Região Metropolitana de Sorocaba, de um grau, mesmo que pequeno, de verticalização e, portanto, não haver espaços vagos disponíveis para tais empreendimentos.

No entanto, a região central permanece sendo a única frequentada por moradores de toda a cidade, sendo um ponto de integração, mesmo em uma cidade em processo de fragmentação.

Portanto, o Centro emana centralidade por sua dimensão histórica, econômica e cultural, gera a aglomeração e é o ponto de concentração das linhas de transportes públicos que conectam as demais áreas das cidades, por meio dos terminais de ônibus São Paulo e Santo Antônio. Além da rodoviária da cidade, que a liga com os municípios da sua região metropolitana.

De acordo com Whitacker:

Não existe cidade sem centralidade, mas deve-se procurar compreender o conteúdo da centralidade nos diferentes momentos históricos e recortes empreendidos para sua apreensão, na perspectiva de se entender como ela se realiza no âmbito de diferentes formações socioespaciais. (WHITACKER, 2007)

Whitacker busca trazer o tema da centralidade para as cidades médias, categoria na qual se inclui Sorocaba. O autor afirma não ser possível mais falar de um único centro para essas cidades médias, porém havendo a manutenção de um centro tradicional, mesmo com suas ocupações e usos se transformando, assim como existindo desdobramentos do centro tradicional (WHITACKER, 2007).

O autor considera que o centro tradicional é o ponto de articulação entre os demais espaços da cidade, havendo a convergência dos movimentos dos veículos e das pessoas em determinados momentos do dia, causando um movimento pendular

nessa área durante o dia (WHITACKER, 2007). Ainda segundo o autor, pode-se reforçar essa identificação pelo desenho do plano viário.

É necessário, portanto, considerar a realidade de Sorocaba para analisar o processo de centralidade descrito acima e suas consequências no caso do município analisado nesta pesquisa. Essa afirmação de Whitacker pode ser confirmada no caso de Sorocaba pela análise do mapa da configuração básica da estrutura do sistema viária, presente no plano diretor de transporte urbano e mobilidade da Empresa de Desenvolvimento Urbano e Social de Sorocaba (Urbes) e da Prefeitura de Sorocaba, produzido no ano de 2014 e reproduzido no mapa abaixo, para facilitar a compreensão do processo de centralidade do Centro Histórico de Sorocaba.

Mapa 8 - Configuração básica da estrutura do sistema viário



Fonte: plano diretor de transporte urbano e mobilidade, 2014.

A análise do mapa acima, em comparação com o mapa 1 “zoneamento de Sorocaba”, permite visualizar que as principais vias da cidade se ligam ao Centro Histórico ou suas proximidades, indicando a centralidade dessa área.

Ainda considerando o tema da centralidade, Sposito (2013) reforça que o Brasil é marcado por grandes desigualdades que refletem na distância entre os mais ricos e os mais pobres, o que reflete no direito ao uso do espaço urbano. A autora

reflete que essas desigualdades estão nas cidades na forma de estruturas urbanas segmentadas por diversas paisagens (SPOSITO, 2013).

No entanto, é necessário retomar Roberto Lobato Correa, clássico autor da Geografia urbana brasileira para falar sobre centralidade.

Segundo o autor:

Na escala intraurbana, a concentração espacial manifesta-se na área central, particularmente no núcleo central, onde tradicionalmente verifica-se a máxima concentração de atividades do setor terciário. Esta concentração é considerada como centralização, um caso particular de concentração na área central da cidade. O distrito especializado, industrial ou de serviços, constitui outra forma resultante do processo de concentração, assim como o shopping center, forma moderna, criada na década de 1950, e resultado da ação planejada de capitais que perceberam a importância da concentração e a transformaram em investimentos de alta taxa de lucro. (CORREIA, p. 128, 2016).

Ainda segundo o autor, a centralidade de uma área é resultado dos seus elementos de atração: “A concentração espacial resulta das forças de atração, como denominado por Colby, na década de 1930, ou forças de coesão ou ainda em função de economias externas de aglomeração” (CORREA, p. 128, 2016).

No caso de Sorocaba, além do caráter histórico que contribui para explicar a centralidade dessa área, atualmente, à região possui diversos comércios como fatores de atração, entre eles podem-se destacar o Shopping Center Cianê, o Shopping Sorocaba (nas proximidades do Centro Histórico), grandes lojas de varejo (Casas Bahia, Magazine Luiza, Lojas Americanas, entre outras), bancos (Itaú, Bradesco, Santander, Caixa e Banco do Brasil), redes de fast food (como McDonalds e Burger King) e, principalmente, pequenos e médios comércios populares locais que dinamizam os calçadões do Centro Histórico.

Portanto, em razão do caráter histórico de ocupação da área central da cidade e de sua densa rede de comércio, não há fragmentos, nem autossegregados, nem segregados por imposição, presentes nessa área da cidade, porém, em função de sua importância como conexão entre os fluxos de pessoas e mercadorias que atravessam Sorocaba, é impossível não falar sobre essa região da cidade na discussão sobre fragmentação.

3.4.4 Loteamentos fechados na Zona Sul de Sorocaba.

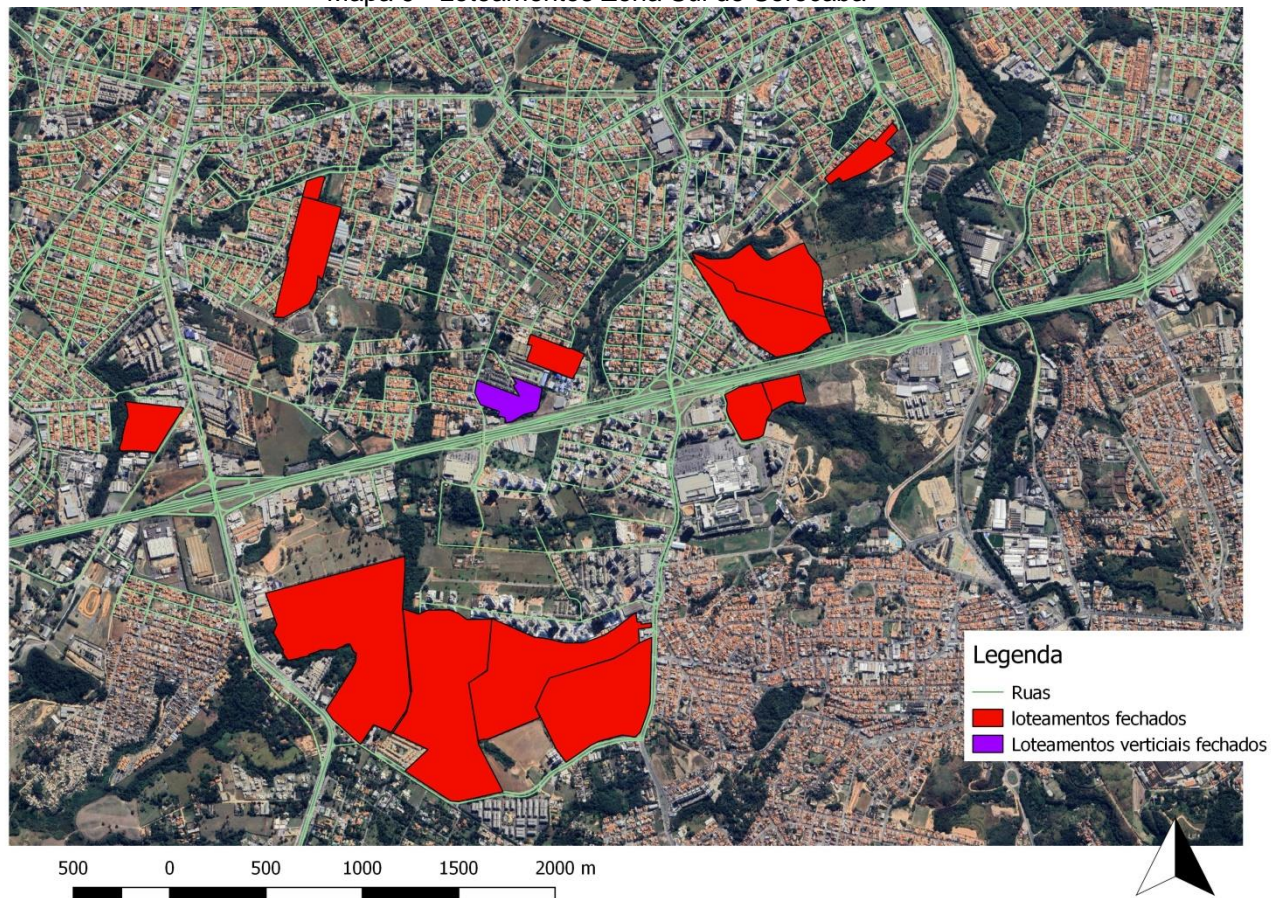
A Zona Sul da cidade, por sua vez, segundo o levantamento feito nos loteamentos disponibilizados pela Prefeitura da cidade, na região compreendida pelo

em torno do bairro do Campolim até as proximidades do final da Avenida Comendador Pereira Inácio, foram localizados 13 loteamentos fechados horizontais e 1 loteamento fechado vertical. Portanto, considerou-se essa área como um local de concentração de loteamentos na cidade. O recorte abordado foi apresentado no mapa 3.

É interessante informar que a Zona Sul da cidade de Sorocaba é conhecida por ser a região com bairros com populações com melhor poder aquisitivo, assim como grandes zonas comerciais de classe média, além de um *Shopping Center* de grande dimensão, Iguatemi-Esplanada. Esse complexo, no entanto, é frequentado por moradores de toda a cidade, mesmo de moradores distantes, sobretudo jovens da Zona Norte, que costumam frequentar a área, mesmo com poder aquisitivo reduzido que não os permita desfrutar do comércio e dos serviços da região.

Os estabelecimentos ao longo da Zona Sul, com exceção do complexo de shopping e os comércios de seu entorno, possuem um público mais restrito de moradores dos próprios bairros da Zona Sul, sobretudo o Campolim, sendo um sinal de fragmentação pelo processo conhecido como autossegregação, ou seja, de indivíduos de classes sociais mais privilegiadas, pelo conforto, sensação de segurança e mesmo pelo prestígio social.

Mapa 9 - Loteamentos Zona Sul de Sorocaba



Fonte: CARVALHO, Gabriel (2022).

A Zona Sul, de acordo com o mapa 1, possui 87.094 moradores, sendo a terceira maior. Essa zona possui a ocupação do solo voltada para interesses do mercado financeiro e de elites locais, conforme apresentado por Comitre e Andrade:

Em Sorocaba esta característica de ocupação do solo urbano não se difere, já que as classes mais abastadas se apropriam dos locais que despertaram o interesse do poder público, como também do mercado imobiliário, permitindo então, a reprodução do capital. Portanto, nas regiões urbanas habitadas pela elite financeira ocorrem constantes interferências do poder público, responsáveis por viabilizar novos empreendimentos aliado ao desenvolvimento de equipamentos urbanos favoráveis a reprodução da vida. Assim, o mercado imobiliário aproveita-se destas vantagens locacionais para expandir o número de empreendimentos nestas áreas. Dentre as regiões do zoneamento de Sorocaba que se evidenciam estas características, isto é, que oferecem as melhores condições relacionadas à infraestrutura urbana e serviços é a zona Sul. (COMITRE e ANDRADE, 2011, p.9)

Os espaços autossegregados da Zona Sul de Sorocaba, vistos na forma de loteamentos fechados foram identificados na tabela abaixo.

Quadro 6 - Loteamentos fechados horizontais - Zona Sul Sorocaba

Angelo Vial
São Bento I
São Bento II
Castanheira
Giverny
Granja Deolinda
Jardim Isaura
Millenniun
Mont Blac
Monte Carlo
Sunset
Tivoli Park
Via Veneto

Fonte: Prefeitura de Sorocaba

Portanto, a presença de loteamentos fechados nessa área indica o processo de autossegregação, com indivíduos de classe média e classe alta voltados a se separarem do entorno da cidade pelo status, segurança e interesses particulares, sobretudo nessa área que é a mais rica do município de Sorocaba.

3.4.5 Loteamentos fechados na Zona Norte de Sorocaba.

A Zona Norte, recorte territorial da pesquisa, por sua vez, apresenta um padrão diferenciado na localização de seus loteamentos fechados, conforme apresentado no mapa 4.

Essa região da cidade possui alguns dos bairros com os piores índices socioeconômicos de Sorocaba, tendo uma parcela significativa de pessoas em situação de pobreza:

Por outro lado, se presencia na zona Norte os piores indicadores estruturais e socioeconômicos da cidade, destacando o grande avanço da ocupação periférica, materializada pela construção de conjuntos habitacionais de interesse social e loteamentos privados. (COMITRE e ANDRADE, 2011, p.9)

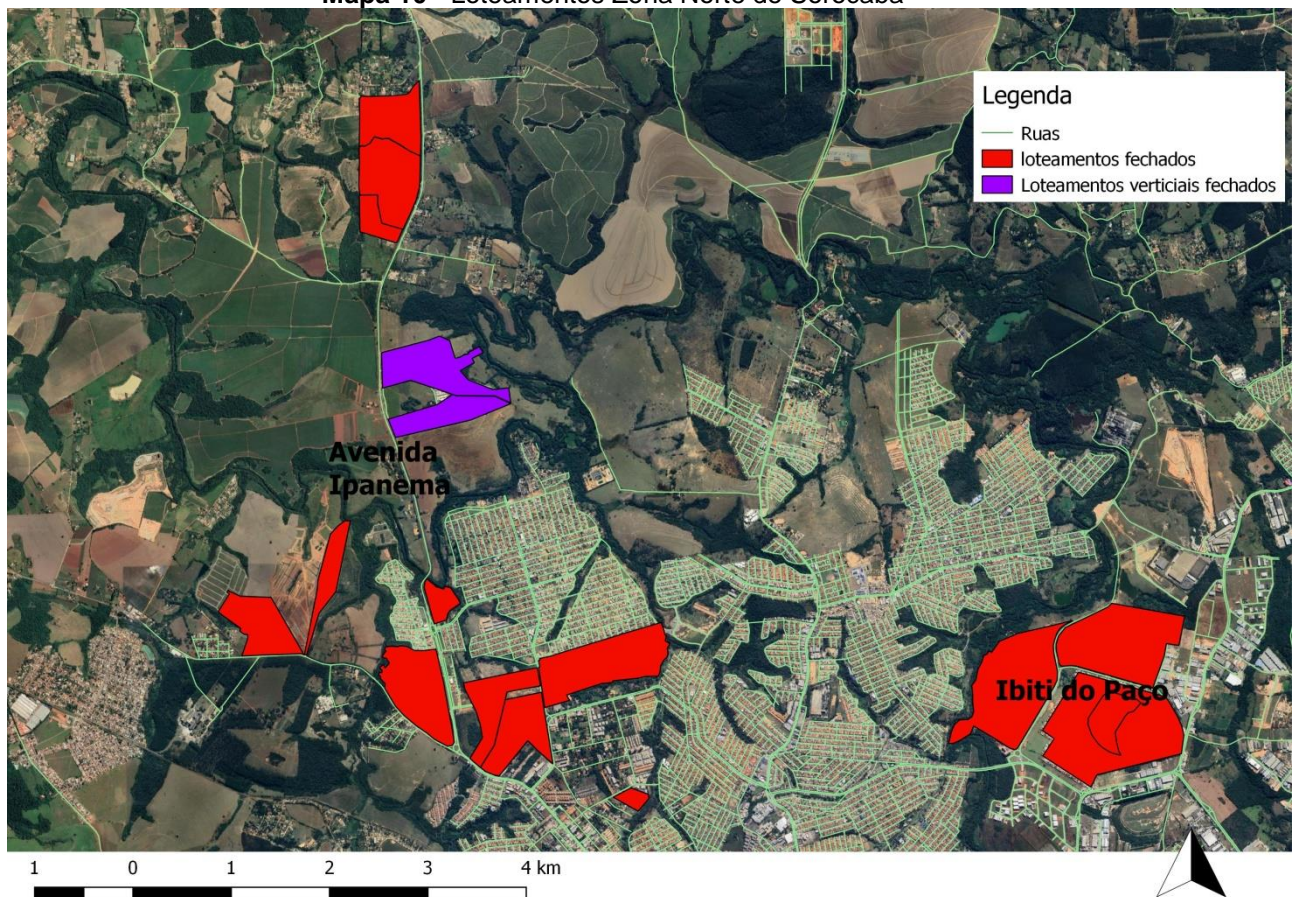
No entanto, na última década, a região tem passado por um considerável crescimento, tanto econômico, quanto urbano. A Avenida Itavuvu da cidade tornou-

se um centro econômico da cidade, cada vez mais atraindo comércios, não apenas locais, como grandes empresas nacionais e redes internacionais do circuito superior da economia.

Alguns dos bairros em torno dessa área já são locais de moradia de uma classe média que tem usufruído desses estabelecimentos e demais serviços atraídos para a região nos últimos anos.

Todavia, o mapeamento realizado indicou que os loteamentos fechados da Zona Norte da cidade tem se concentrado em torno da Avenida Ipanema, outra grande avenida da Zona Norte, porém que não possui o apelo econômico da Avenida Itavuvu. O que indica um processo de distinção entre o entorno da Avenida Itavuvu com caráter comercial, e o entorno da Avenida Ipanema com caráter residencial.

Mapa 10 - Loteamentos Zona Norte de Sorocaba



Fonte: CARVALHO, Gabriel (2022).

O mapa 4 permite identificar que nas proximidades da Avenida Ipanema, há 11 loteamentos fechados horizontais e 2 loteamentos fechados verticais.

Os dois loteamentos fechados verticais são os conjuntos habitacionais Carandá e Altos do Ipanema, sendo dois programas de moradia popular da Prefeitura de Sorocaba. O Carandá foi inaugurado em 2016, abrigando 2.560 famílias, enquanto o Altos do Ipanema foi inaugurado em 2017, sendo o lar de aproximadamente 2,1 mil famílias.

Esses dois loteamentos diferencem-se dos anteriores, não apenas por ser verticais, mas também por não serem locais de fragmentação pelo processo de autossegregação, mas sim por segregação por imposição, uma vez que a distância desses locais até as áreas centrais da cidade é um motivo de críticas que ocorre desde a construção dos loteamentos.

A lista dos loteamentos horizontais fechados na Zona Norte de Sorocaba encontra-se na tabela abaixo

Quadro 7 - Loteamentos fechados horizontais - Zona Norte de Sorocaba

Constantino Mattucci
Dacha
Dalias
Golden Park
Golden Park II
Horto Florestal
Ibiti do Paço I
Ibiti do Paço III
Ibiti Reserva
Ibiti Royal Park
Residencial Jardim
Jardim Portugal
Reserva Ipanema
Santinon
Vale do Lago
Vale Verde
Villagio Ipanema I

Fonte: Prefeitura de Sorocaba

Os loteamentos fechados horizontais próximos a Avenida Ipanema, porém, são de ocupação recente, última década, conforme possível observar no primeiro

trabalho de campo realizado, podendo-se visualizar diversas residências ainda em construção, conforme apresentado na imagem 1.

Figura 1 - Edifício em construção em loteamento na Zona Norte de Sorocaba



Fonte: CARVALHO, Gabriel (2022).

O mapa 4 também permite visualizar 4 condomínios na área identificada como Ibiti do Paço. Mesmo que essa área esteja na Zona Norte, não é possível considerá-la como semelhante ao seu entorno, sendo esse inclusive um dos sinais do processo de fragmentação socioespacial. Os condomínios dessa área são habitados por populações de alto poder aquisitivo, abrigando algumas das residências com valor de compra mais elevados da cidade.

Além disso, os loteamentos dessa área datam de um processo de formação muito mais antigo do que os dos loteamentos em torno da avenida Ipanema. O Residencial Ibiti do Paço I foi inaugurado já no ano de 1978, época em que a mancha urbana da cidade era muito menor e partes de seu redor não eram ocupadas por nenhuma forma de construção.

3.5 Espaços segregados por imposição: Áreas de Especial Interesse Social (AEIS) e Residenciais Carandá e Altos do Ipanema.

3.5.1 Áreas de Especial Interesse Social (AEIS)

A identificação dos locais considerados como autossegregados passa pela numeração e mapeamento dos loteamentos fechados da cidade. No entanto, a identificação de espaços segregados por imposição apresenta limitações maiores.

Para atingir os objetivos propostos, considerou-se o conceito de Áreas de Especial Interesse Social (AEIS) adotadas pela Prefeitura municipal na Lei ordinária nº9547/2011. De acordo com a lei, AEIS seriam:

(...) todos os assentamentos e ocupações informais já consolidados, em imóveis públicos ou privados, bem como os empreendimentos habitacionais irregulares no Município de Sorocaba, nos termos da Lei Federal nº 6.766/79 e dotados de melhoramentos públicos como rede de água e esgoto, energia elétrica e arruamentos, nos termos do art. 71 da Lei Federal nº 11.977/2009” (Lei nº 9547/2011, art 5º)

É necessário, porém, fazer ressalvas a utilização dessa legislação. A determinada lei considera apenas moradias irregulares que já possuam melhoramentos públicos e delimita tais áreas a apenas aquelas ocupadas até o momento da elaboração da lei (2011). Áreas ocupadas posteriormente que não possuam melhorias públicas como rede de água e esgoto, energia elétrica ou asfalto nas ruas não estão consideradas pela legislação municipal.

Por agrupar todas as ocupações irregulares estabelecidas no município até 2011, compreende-se a importância do uso da legislação municipal como identificação de espaços autossegregados. Ainda no artigo quinto, a legislação enumera as áreas irregulares, conforme reproduzido na tabela abaixo.

Quadro 8 - Lista de Áreas de Especial Interesse Social (AEIS)

1	Jardim Ipiranga	28	Jardim Guadalupe
2	Jardim Refúgio	29	Jardim Yaya
3	Quintais do Imperador I e II	30	Jardim Itanguá I e II
4	Jardim Santo André I e II	31	Jardim São Marcos I e II
5	Jardim Cruz de Ferro	32	Jardim Monteiro
6	Jardim Baronesa	33	Vila Isadora (Brigadeiro Tobias)
7	Jardim Aeroporto	34	Jardim Vitória Ville

8	Jardim Abatiá	35	Conjunto Ana Maria Leme
9	Vila Barão (Antiga área do ITESP)	36	Residencial Ipatinga
10	Conjunto São Joaquim	37	Parque dos Eucaliptos
11	Jardim Nova Esperança (Antiga área do ITESP e URBES)	38	Parque São Bento (PG)
12	Jardim Umberto de Campos	39	Bairro Jacutinga
13	Vila Helena (Aeroporto)	40	Jardim Marli
14	Jardim Gualberto Moreira	41	Jardim Excelsior
15	Aparecidinha (Centro/Cúria)	42	Jardim Nogueira
16	Jardim Iporanga I e II (Hollingsworth)	43	Jardim Europa (área na Alameda Itália e adjacências)
17	Jardim Itapemerim	44	Conjunto Ana Paula Eleutério (Habiteto)
18	Jardim Real (Cedrinho)	45	Vila Astúrias (Brigadeiro Tobias)
19	Vila Barão (Embriões, Av. Mario Covas)	46	Vila Nova Sorocaba
20	Retiro São João	47	Vila Colorau I e II
21	Parque São Bento II	48	Vila Zacarias
22	Parque das Laranjeiras	49	Vila João Romão
23	Parque Vitória Régia III	50	Vila Sabiá
24	Parque do Carmo	51	Vila Conceição (Rua Lúcio Lázaro Diniz)
25	Jardim Bela Vista	52	Vila São João (Brigadeiro Tobias)
26	Jardim dos Dálmatas	53	Vila Tupã II
27	Jardim Novo Horizonte	54	Brigadeiro Tobias (Av. Bandeirantes, Rua Benedito Côrrea e Rua Victor Gomes Côrrea)

Torna-se importante considerar que as AEIS não incluem a totalidade dos bairros listados na tabela acima. Ou seja, apenas as áreas de ocupação irregular, estabelecidas até 2011, que estão presentes nesses bairros são consideradas AEIS. Além disso, nem a legislação específica, nem quaisquer informações da Prefeitura delimitam a área exata dos bairros que são consideradas AEIS.

Todavia, a existência de pelo menos 54 ocupações irregulares na cidade até o ano de 2011 indica a presença de espaços segregados por imposição. Os bairros listados na tabela estão, em sua grande maioria na Zona Norte, havendo também na Zona Oeste e Leste. Dezenas de ocupações irregulares, em uma cidade média, com populações de baixa renda em bairros já periféricos e distantes da área central são em sua essência formas de segregação. Mesmo que existam melhorias públicas de tratamento de água e esgoto, pavimentação e implantação de energia elétrica nas áreas, não se retira o elemento de segregação imposta a esses indivíduos que não possuem acesso a moradia digna.

Como a prefeitura não disponibiliza as áreas exatas dos bairros que são consideradas AEIS, não é possível mapear com precisão. Ao mesmo tempo, mapear todos os bairros listados para caráter de demonstração não auxiliariam na identificação de espaços autosegregados, apenas reforçaria preconceitos com bairros periféricos de baixa renda. Não é a área total dos bairros listados que são categorizados como espaços autosegregados, visto que muitos desses são loteamentos regulares, com indivíduos pobres ou de classe média baixa que não se inserem em uma lógica de segregação imposta. Reforça-se, portanto, que apenas as ocupações irregulares nesses bairros listados são consideradas AEIS e possuem elementos de segregação imposta.

3.5.2 Carandá e Altos do Ipanema

Os espaços segregados por imposição analisados nesta pesquisa correspondem a dois bairros populares resultados de programas municipais, com parceria federal, de habitação.

Para compreender os motivos da escolha desses bairros como objeto de análise da fragmentação socioespacial, sendo ambos considerados espaços segregados por imposição, é necessário analisar o processo histórico da formação desses locais.

O Conjunto habitacional Carandá é composto de 2560 apartamentos, divididos em 16 condomínios de prédios, localizado na Rodovia Emerenciano Prestes de Barros, Km 3,5. Todos os apartamentos possuem quatro cômodos (Sala, cozinha e dois quartos) e banheiro que somam 47 m². O ingresso dos moradores deu-se por meio de sorteio, porém critérios foram estabelecidos. A renda, principal critério, era restrita a R\$ 1.600. Mas havia outros critérios usados como preferências, conforme indicado nos editais disponibilizados pela Prefeitura.

Entre esses critérios destacam-se: Famílias lideradas por mulheres, o que pode ser visto como uma forma pública de promover a equidade, e grupos familiares que incluam idosos, crianças ou pessoas com deficiência. Esses parâmetros tornam-se importantes para promover a inclusão, visto que mesmo se tratando de famílias com mesma renda ou rendas próximas, indivíduos dessas categorias possuem maior dificuldade de inserção na sociedade por preconceitos e desigualdades que remontam a motivos históricos. Desse modo, tais critérios são considerados relevantes.

Outro elemento importante a ser considerado é a origem dos fundos utilizados na construção desses estabelecimentos. Houve uma parceria entre governos municipal, estadual e federal. O governo federal participou por meio do programa habitacional Minha Casa, Minha Vida, fornecendo R\$ 179 milhões. O governo estadual forneceu R\$ 47 milhões por meio do programa Casa Paulista. O governo municipal participou com fundos do programa Nossa Casa (R\$ 10,7 milhões) e do Plano Técnico Social da Habitação (R\$ 3,5 milhões).

É necessário considerar, ao mesmo tempo, que os moradores que preenchessem os critérios e fossem sorteados para conseguir um apartamento no Carandá participariam de um financiamento do Banco do Brasil, pagando mensalidades entre 25 e 100 reais, a depender da renda familiar. Ou seja, o programa habitacional não fornecia apartamentos de graça para os moradores, mas financiados a valores muito reduzidos, se comparados com financiamentos padrões do mesmo banco ou de outros bancos nacionais.

O sorteio dos apartamentos foi realizado em 16 de agosto de 2014. Apenas em 23 de dezembro de 2016 houve a inauguração com entrega das chaves aos moradores, porém, apenas em 25 de março de 2017 os moradores iniciaram as mudanças para os apartamentos, após anos marcados por protestos e reclamações

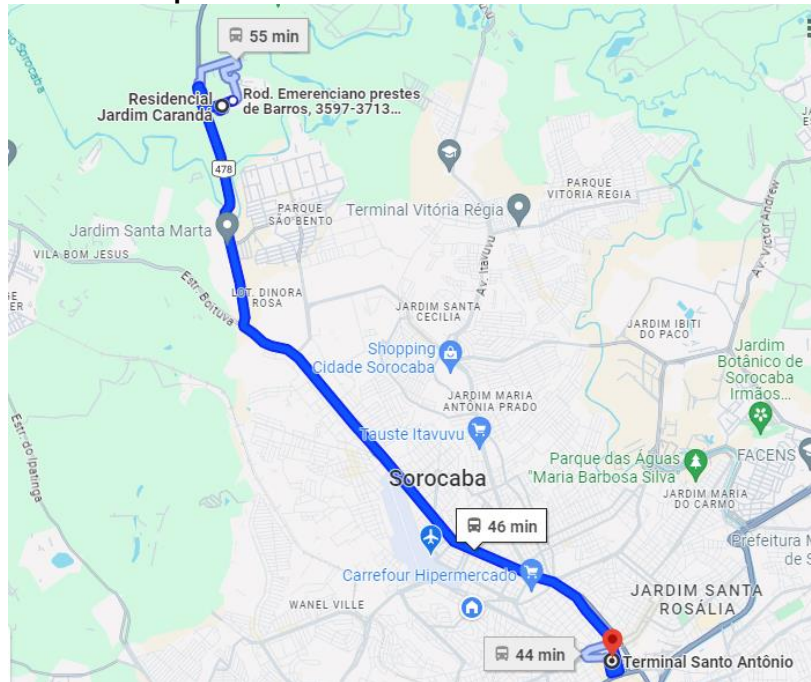
de atraso das obras. Essas datas encontram-se no cronograma disponibilizado no site da Prefeitura Municipal de Sorocaba.

A principal crítica que permanece desde os projetos de elaboração do bairro até o período atual, 6 anos após as mudanças dos moradores, conforme pode ser observado nos relatos levantados nos trabalhos de campo, é a distância dos condomínios até a área do Centro Histórico de Sorocaba ou mesmo de outras áreas comerciais, o que isola esses moradores tanto de seu entorno, quanto do restante da cidade.

Para medir as distâncias entre os locais de estudo de caso e demais áreas da cidade, a ferramenta utilizada foi o Google Earth, que possibilita medir distâncias em quilômetros e o tempo aproximado para deslocamento em diferentes formas de locomoção, como a pé, de carro ou de transporte urbano coletivo, ou seja, ônibus no caso específico de Sorocaba. A distância entre o Carandá e o Centro da cidade está demonstrada no mapa abaixo. Considerou-se a entrada do condomínio e o Terminal Santo Antônio como pontos de partida e chegada, respectivamente. Portanto, deve-se considerar de forma relativa, visto a distância e o tempo de deslocamento aumentar de acordo com a localização do prédio nos loteamentos e com o local de destino no Centro. Todavia, os referências de localização adotados contribuem para ter um ponto de vista prático das distâncias médias necessárias.

O mapa 3 permite visualizar que o tempo de deslocamento por ônibus do loteamento até o principal terminal da cidade varia entre 44 e 55 minutos. A ferramenta do google Earth de medida também foi utilizada para verificar a rota realizada e observou-se que a distância total do deslocamento é de 12,9 km. Uma distância considerável em uma cidade média.

Mapa 11 - Distância: Carandá - Centro



Fonte: Google Earth, 2023

A figura 2 mostra alguns dos prédios do Conjunto Habitacional Carandá.

Figura 2 - Conjunto Habitacional Carandá



Fonte: CARVALHO, 2023.

O bairro Altos do Ipanema, representado na figura 3, por sua vez, é posterior ao Carandá, localizando em uma área próxima e contínua ao primeiro bairro,

Rodovia Emerenciano Prestes de Barros, Km 3,8. Os critérios utilizados foram os mesmos citados no processo de seleção dos moradores do Carandá.

Figura 3 - Vista do Conjunto habitacional Altos do Ipanema



Fonte: CARVALHO, 2023.

O tamanho do loteamento, no entanto, é um pouco menor, abrigando 2160 apartamentos, divididos em 11 condomínios. O sorteio desses apartamentos ocorreu em maio de 2016 e a mudança dos moradores iniciou-se em 02 de janeiro de 2018. Do mesmo modo, houve diversos protestos e reclamações no período de construção dos prédios, tanto de indivíduos que não foram selecionados, quanto daqueles que alegaram demora na construção da obra, além das filas que marcaram o período de inscrição.

Escolher esses loteamentos verticais fechados frutos de programas habitacionais na análise devem-se, portanto, as particularidades dessas áreas. O perfil socioeconômico das famílias, de até R\$ 1600, em áreas distantes da região centrais são indícios de segregação por imposição. Essa imposição, todavia, nesses casos específicos, ocorre pelo próprio poder público que selecionou áreas com pouca infraestrutura e distante de locais de comércio e trabalho. Tais condomínios juntos somam mais de 4 mil famílias, portanto a amplitude desses loteamentos é um indicador da existência de fragmentação socioespacial no município de Sorocaba e essa segregação é sentida pelos moradores, conforme relatos levantados.

Considerando a abordagem teórica levantada no primeiro capítulo e a importância de considerar o espaço vivido como elemento de análise do cotidiano dos indivíduos desses habitats, optou-se por uma amostra qualitativa de moradores, cujos relatos, experiências e vividas serão analisadas e reproduzidas no terceiro capítulo.

Outro elemento na escolha dos loteamentos é o fato de serem programas cujo financiamento ocorre pelo programa Minha Casa Minha Vida, o qual é relacionado a esfera do governo federal, destinado para populações de baixa renda, somada a parcerias com programas estaduais e municipais. Portanto, a origem desses locais atrela-se a programas habitacionais que buscavam conceder moradias a populações de menor poder aquisitivo a partir de financiamentos de custo menores que os disponibilizados por bancos de forma tradicional. Os critérios para escolha dos moradores do programa são detalhados no terceiro capítulo.

4. FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL EM SOROCABA

Após levantamento, descrição e discussão sobre os espaços segregados e autossegregados de Sorocaba, assim como a seleção dos loteamentos a serem analisados, iniciou-se a fase de aplicação de questionários com os moradores.

O acesso aos entrevistados ocorreu por meio de duas pessoas moradoras do bairro as quais já conhecíamos. Essas pessoas indicaram outros moradores, de idades, gêneros e atividades profissionais distintas e concordaram em participar.

Na composição dos questionários, optou-se pelo método qualitativo a fim de proceder à seleção de 13 sujeitos (representando 13 núcleos familiares) nos condomínios situados nos bairros Carandá e Altos do Ipanema, localidades eminentemente populares e situadas periféricas ao núcleo central histórico, bem como afastadas de outras com funções comerciais.

No âmbito da construção das questões, foi utilizada a bibliografia compilada no segundo capítulo com a finalidade de selecionar as temáticas a serem abordadas, as quais exercem influência no cotidiano dos referidos sujeitos e podem apontar para a classificação destes conjuntos habitacionais populares como espaços categorizados por segregação imposta.

Dessa maneira, retoma-se a obra de Legroux, cuja contribuição se mostra relevante para a presente análise:

A análise do cotidiano urbano para entender os processos de fragmentação socioespacial implica compreender as suas principais dimensões, isto é, o que ocupa a maioria do tempo dos indivíduos nas sociedades capitalistas: o trabalho, a moradia, o lazer, o consumo e a mobilidade. Aprender as práticas espaciais e o cotidiano urbano através destas categorias pode permitir enxergar os processos fragmentários além das formas urbanas e configura-se como um método. Pode-se vislumbrar, de certa forma, uma fragmentação do próprio cotidiano urbano, no sentido da negação das possibilidades libertadoras do urbano vislumbrada por Lefebvre (1970) e fortemente ligada à modernidade (LEFEBVRE, 1968). (LEGROUX, 2021, p.2)

Nesse contexto, durante o processo de delineamento dos questionários, direcionamos nossos esforços em investigar as dimensões do lazer, consumo e mobilidade. A moradia, por sua vez, se restringe aos condomínios Carandá e Altos do Ipanema, enquanto o trabalho é abordado a partir de indagações sobre renda e ocupação profissional, visando a compreensão do perfil econômico dos indivíduos investigados. Destaca-se, portanto, que o lazer, consumo e mobilidade se

apresentam como as principais áreas de interesse dentre as cinco categorias em potencial.

O formato do questionário está no Anexo A. As entrevistas foram gravadas em áudio para aquelas realizadas presencialmente e vídeo, para aquelas realizadas via plataforma Google Meet.

A escolha de três de cinco categorias de pesquisa justifica-se, do mesmo modo, pelo quadro amostral se concentrar em dois únicos condomínios no quesito moradia e da renda semelhante entre os moradores, pois se trata de um condomínio popular, financiado pelo programa Minha Casa Minha Vida, que delimita certos níveis de rendimentos aos participantes.

A renda dos moradores entrevistados foi sintetizada na tabela 09 que considera o valor bruto da renda familiar, o número de indivíduos residentes no apartamento e a renda familiar, obtida pela divisão entre a renda familiar e o número de indivíduos.

Quadro 9 - Renda familiar dos entrevistados

Família	Renda Total (R\$)	Indivíduos	Renda per capita (R\$)
1	6.000,00	2	3.000,00
2	3.500,00	5	700,00
3	1.300,00	3	433,33
4	3.000,00	4	750,00
5	3.000,00	6	500,00
6	4.000,00	4	1.000,00
7	1.300,00	3	433,33
8	6.000,00	5	1.200,00
9	1.300,00	5	260,00
10	2.000,00	1	2.000,00
11	1.500,00	1	1.500,00
12	1.000,00	3	333,33
13	1.300,00	3	433,33

Fonte: CARVALHO, 2023.

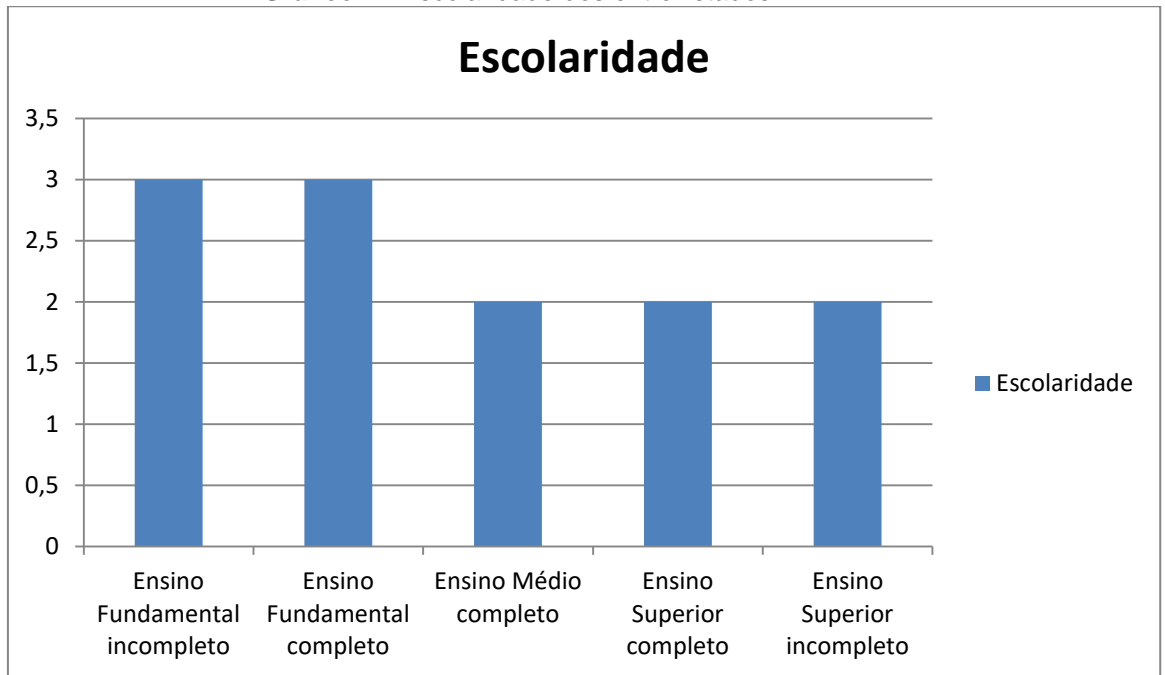
Cabe destacar o número de indivíduos residente nas casas, pois há famílias formadas por até 6 moradores. Deve-se considerar que todos os apartamentos possuem 2 quartos e a mesma área útil, o que pode ser um indicador para falta de

espaço no imóvel. Também pode-se observar que poucas famílias possuem menos de 3 indivíduos residindo nos apartamentos, o que justifica classificar esses locais como povoados, visto que a média nacional de moradores em domicílios particulares permanentes ocupados é de 2,79, segundo o Censo do IBGE de 2022. Caso consideremos apenas o estado de São Paulo, esse valor é um pouco menor, 2,72. Ou seja, os dados coletados demonstram que o número de moradores por residência no Carandá e no Altos do Ipanema é superior a média estadual e nacional.

Além disso, a tabela indica que a maioria dos indivíduos possui renda dentro do valor estabelecido pelo Programa Minha Casa Minha Vida que é de inferior a R\$ 1.600,00 por indivíduo. Todavia, observa-se que alguns possuem renda superior a inicial necessária, indicando melhorias sociais de parte das famílias.

No entanto, a grande maioria dos entrevistados possui renda *per capita* inferior a um salário-mínimo (considerando o valor atualizado de primeiro de maio de 2023 de R\$ 1.320,00). Esse dado permite inferir sobre certos aspectos socioeconômicos do bairro, já que a segregação por imposição está atrelada não apenas a distância dos condomínios às áreas centrais e comerciais da cidade, mas também a renda ser um limitante na locomoção para consumo e lazer. Este dado mostra que as pessoas são da classe E.

Sobre a escolaridade, o gráfico 1 apresenta o grau de escolaridade do indivíduo que possui maior renda na família.

Gráfico 1 - Escolaridade dos entrevistados

Fonte: CARVALHO, 2023.

Apenas dois indivíduos possuem ensino superior completo, sendo um deles, aquele que possui renda familiar acima dos R\$ 1600,00. Considerou-se na categoria “Ensino Superior Incompleto” aqueles indivíduos que estão cursando o Ensino Superior.

Pode-se compreender, desse modo, que políticas públicas de garantia de moradia, somadas a políticas de inclusão na educação, vem permitindo ampliação do acesso ao ensino superior. Assim como, a renda mais elevada daquele que possui superior completo, permite relacionar a melhoria social por meio da educação.

Contudo, de 13 indivíduos, 6 não concluíram o Ensino Médio, indicando baixa escolaridade, o que agrava questões sociais e econômicas. Ao mesmo tempo, deve-se considerar que 4 dos 13 entrevistados possuem Superior Completo ou estão cursando. Portanto, compreende-se um cenário diverso com indivíduos de diferentes formações e diferentes vivências residindo nesses fragmentos.

Esses elementos representam similaridades com os dados nacionais da educação brasileira (IBGE, 2019), que constata que apenas 17,4% dos brasileiros possuem ensino superior completo. Assim como 6,4% não possuem instrução, 32,2% possuem fundamental incompleto e 8,0% possuem fundamental completo, ou

seja, 46,6% da população possui formação até o ensino fundamental, dado semelhante aos 50% dos entrevistados.

4.1 Mobilidade

A mobilidade é uma dimensão empírica fundamental para as pesquisas sobre fragmentação socioespacial, já que a acessibilidade às diferentes partes, setores e zonas da cidade permite a circulação das pessoas. A principal forma para compreender a mobilidade é analisar os modais da rede de transportes pública urbana e todas as possibilidades de deslocamento realizadas pelos cidadãos.

No caso sorocabano, por não haver transporte de passageiros por trilhos ou vias fluviais, são os ônibus coletivos que estruturam a rede. Desse modo, torna-se necessário dimensionar a rede de transportes, sobretudo as conexões entre a Zona Norte, local foco da pesquisa, e as demais partes de Sorocaba.

Até o ano de 2020, Sorocaba possuía uma rede de transportes estruturada a partir das conexões de e para os dois terminais de ônibus centrais, Santo Antônio e São Paulo. Destes terminais partiam ônibus destinados a todas as zonas da cidade. Do terminal Santo Antônio, o maior e mais movimentado, partiam ônibus para as zonas Norte, Oeste e Sul. Enquanto do terminal São Paulo partiam ônibus para a zona Leste e algumas áreas da Zona Sul. Todos os ônibus da cidade dirigiam-se dos bairros para um destes terminais. Portanto, caso um indivíduo residente na Zona Norte quisesse ir a Zona Sul, deveria pegar o ônibus de seu bairro e chegar ao Terminal Santo Antônio, de onde pegaria outra linha para a Zona Sul. Os terminais estão interconectados pela linha 100 – Expresso, que os interliga sem paradas no trajeto.

As únicas exceções são os ônibus interbairros que ligam áreas distantes da cidade sem passar pelos terminais. Existem 7 dessas linhas que ligam as chamadas áreas de transferência (AT) da cidade, locais de concentração de ônibus nas principais avenidas ou áreas da cidade. A linha 301 liga a AT Ipiranga ao bairro Campolim; A linha 302 conecta a AT Ipiranga até a AT Itavuvu e a AT Ipanema; A linha 303 conecta a Rua Otto Alfred Geissler na Zona Norte a AT Éden; A linha 304 liga as AT Éden e AT Brigadeiro Tobias; A linha 305 conecta a AT Brigadeiro Tobias até o Campolim; A linha 306 conecta a AT Nogueira Padilha a Rua Laurindo de Brito; A linha 307, por fim, conecta a AT Ipanema até a Avenida Três de Março.

A figura 4 mostra a área de transferência da rua Coronel Nogueira Padilha, na Zona leste da cidade, disponível no site da Urbes. A AT Ipanema e Itavuvu foram modificadas nos anos 2020 pela adequação necessária para a viabilização do BRT, sendo que a linha 303 passou a abordar o terminal Vitória Régia, mantendo o restante de sua rota.

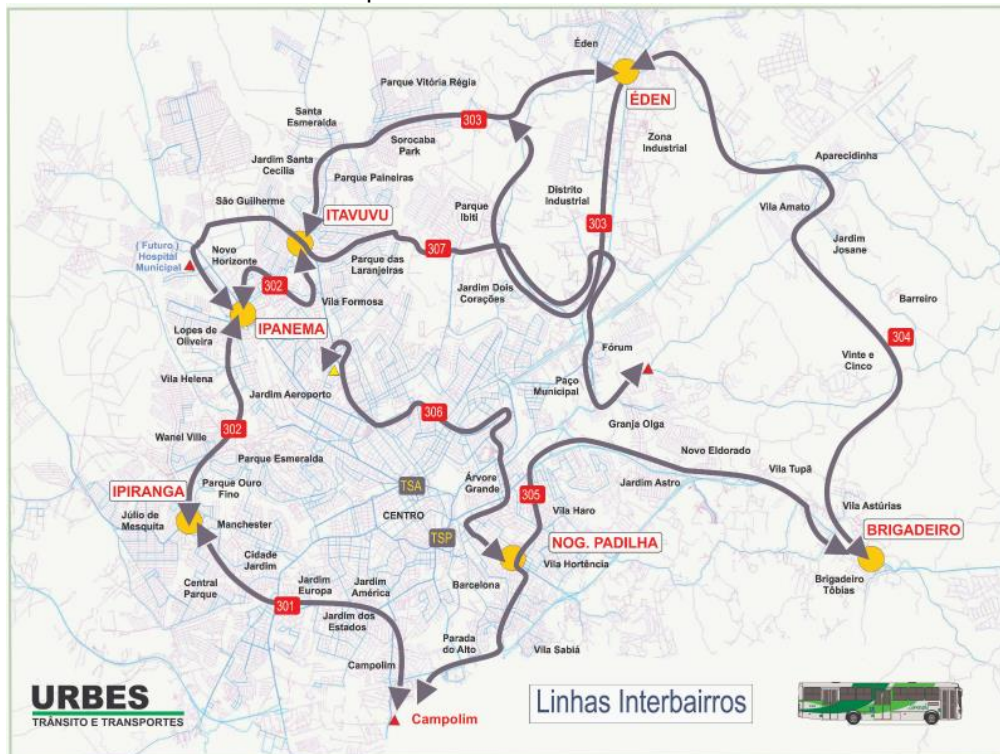
Figura 4 – Área de transferência – Rua Nogueira Padilha



Fonte: URBES.

O mapa 12 mostra a conexão realizada em Sorocaba pelas linhas interbairros.

Mapa 12 - Linhas interbairros



Fonte – URBES.

No entanto, a rede urbana de transportes sofreu alterações a partir de setembro de 2020, com o início das operações do BRT.

O BRT, que é sigla em inglês para Bus Rapid Transit, pode ser traduzido como ônibus de transporte rápido. De acordo com informações do próprio site do BRT de Sorocaba, o sistema atende 2 milhões de passageiros por mês. A estrutura desse sistema engloba 68 km de corredores de BRT, sendo 24 km de faixas exclusivas para esse modal. A linha incorporou 125 ônibus e previa a construção de 3 novos terminais na cidade.

Em relação aos terminais previstos, 2 já estão em pleno funcionamento, sendo eles o Terminal Vitória Régia e o Terminal São Bento na Zona Norte de Sorocaba. O terceiro terminal previsto, Vila Nova Manchester, ainda não está construído, o qual será na Zona Oeste.

Os entrevistados concordam que, para o caso específico do Carandá e dos Altos do Ipanema, houve melhoras significativas com a implantação do sistema BRT. Os comentários convergem para o entendimento de que essa melhora pode ser traduzida pela redução do tempo entre um ônibus e outro no bairro, cuja espera foi reduzida para, em média, 20 minutos.

Além disso, os ônibus do BRT são maiores, muitos são articulados, o que permite mais pessoas acomodadas em cada veículo. A existência de ar-condicionado também foi apontada como um elemento de melhoria.

No entanto, pode-se considerar que a melhora não necessariamente ocorreu em todos os bairros, visto que para as áreas não atendidas diretamente pelo BRT houve o aumento de um ônibus necessário para o direcionamento até os terminais BRT, para apenas desse modo, haver o acesso a essas novas linhas.

Pelo mapa 13, percebe-se que a principal área atendida atualmente pelo sistema é a Zona Norte. Na imagem, deve-se ressaltar que as linhas traçadas na cor amarela não estão finalizadas, sendo essas aquelas ligadas ao Terminal Vila Manchester, ainda não construído, atendendo a Zona Oeste da Cidade.

As linhas azuis e vermelhas são aquelas indicando o sistema atualmente em funcionamento, variando o sentido, ou seja, a linha azul indica o sentido norte-sul (da Zona Norte até a região central e a Zona Sul) e a linha vermelha indica o sentido sul-norte (da Zona Sul e região central até a Zona Norte).

Em relação a essas linhas em funcionamento, pode-se observar que a maioria das estações e as estações de conexão estão centradas nas duas principais avenidas da Zona Norte (Ipanema e Itavuvu). Também é interessante ressaltar que não há conexão direta entre os terminais Vitória Régia e Terminal São Bento, ou seja, ambos os terminais da Zona Norte se conectam diretamente com o principal terminal central (Santo Antônio), sem haver outras opções de conexão com outros terminais da cidade.

Figura 5 - Ônibus BRT circulando pelo Bairro Carandá.



Fonte: CARVALHO, 2023.

Além disso, a rota apresentada na imagem demonstra que diversas ruas e avenidas tiveram que ser modificadas para se adequar ao novo sistema de transporte público, principalmente avenidas como as próprias avenidas Ipanema e Itavuvu, ou vias de ligação como a Avenida General Osório e as ruas Hermelino Matarazzo

Mapa 13 - Linha BRT



Fonte: Diário do transporte, 2021.

Em relação ao Terminal Vitória Régia há apenas duas opções de linhas que percorrem trajetos para os moradores dos residenciais analisados. A primeira é a linha D-200 Estrutural Norte-Sul, que conecta o Terminal Vitória Régia até a Zona Sul da cidade. A segunda opção é a linha T140 Corredor Itavuvu que conecta o Terminal Vitória Régia diretamente com o Terminal Santo Antônio. Ou seja, partindo do Terminal Vitória Régia, os moradores possuem apenas a opção de direcionar-se a região central acessada pelo Terminal Santo Antônio ou a Zona Sul, sendo essas as principais áreas de concentração de empregos. Ao considerar esse fato, pode-se compreender indícios de espaços segregados por imposição que se conectam pela

rede pública de transporte apenas com aquelas áreas que concentram os empregos. Caso os moradores desejem ir para outros locais para lazer, o número de ônibus necessários aumenta, elevando, em consequência, o tempo de deslocamento. Essa desconexão com a mancha urbana, com o tecido urbano, é um indicativo da existência de segregação por imposição.

Além das linhas citadas, existe a linha E110 Vitória Régia 2 e 3, que partindo do Terminal Santo Antônio no Centro, após fazer uma parada no Terminal Vitória Régia, segue para esses bairros, atendendo os moradores dessas áreas mais carentes. Outras linhas de BRT que partem do Terminal Santo Antônio são E120 Paineiras e E131 Casa Branca, as quais dirigem diretamente para os bairros de mesmo nome, sem direcionar-se para o Terminal Vitória Régia. A linha E130 São Camilo conecta o bairro que nomeia a linha com a estação de BRT Itavuvu, sem direcionar-se a nenhum terminal.

Além das linhas de BRT, o Terminal Vitória Régia possui as linhas listadas no quadro 10.

Quadro 10 - Bairros ligados ao Terminal Vitória Régia

Número	Linha
39	Aldeia dos Laranjais
303	Interbairros III (Itavuvu/Éden)
25	Itavuvu (Ana Paula Eleutério – Antigo Habitetto)
39/1	Santa Esmeralda
58/1	Sorocaba Park/Santa Marina
58/2	Jardim Imperatriz/Alpes de Sorocaba

Fonte: URBES, 2023.

No caso dos estudados, Carandá e Altos do Ipanema, ambos tem linhas atendidas pelo Terminal São Bento, o mais próximo, e ao Terminal Santo Antônio, o principal do centro da cidade.

Partindo do Terminal Santo Antônio, a Linha T150 Corredor Ipanema conecta o terminal diretamente ao Terminal São Bento e a linha E160 São Bento faz uma parada no Terminal de mesmo nome e segue para o bairro São Bento, atendendo os moradores da região. Ainda partindo do Terminal Santo Antônio, as linhas E180 Carandá e E181 Altos do Ipanema conectam a região central aos respectivos bairros analisados. É preciso considerar, portanto, que os bairros são atendidos por apenas

essas linhas de ônibus que ligam a Zona Norte ao Centro, sendo que qualquer outra opção de deslocamento, assim como no Terminal Vitória Régia, precisa passar por outros terminais de ônibus, elevando o tempo de deslocamento. A única linha no eixo da Avenida Ipanema que não passa por nenhum terminal é a Linha E170 Nova Sorocaba/Botucatu, que liga esse bairro até a estação de BRT Nova Sorocaba.

Além das linhas de BRT, o Terminal São Bento também possui ônibus que o ligam aos bairros mais distantes. O quadro 11 indica as linhas de transporte público que partem desse terminal e os bairros atendidos.

Quadro 11- Bairros ligados ao Terminal São Bento

307	Interbairros VII – Terminal São Bento – UNESP
26	Bom Jesus
59	Maria Eugênia
62	Santa Marta
62/1	São Bento II
69	Caguaçú
76	São Guilherme

Fonte: URBES, 2023.

O tempo estimado do Terminal Santo Antônio até o Terminal São Bento ou Terminal Vitória Régia é de 40 minutos, podendo ser elevado nos horários de maior movimentação. Além desse tempo necessário para deslocamento até o Centro Histórico, há variação do tempo até outras áreas da cidade, dependendo da linha ou linhas necessárias de baldeação.

No entanto, apesar de a distância entre o bairro e demais localidades da cidade ser elevada e o tempo de locomoção entre essas distintas áreas ainda ser grande, os moradores foram unânimes em indicar que o sistema BRT foi uma melhoria significativa no transporte coletivo. Conforme pode ser observado em alguns relatos, como no de Rita, pedagoga de 34 anos e mãe de duas filhas

De manhã, minha rotina é levar as crianças para a escola, que como a escola é ao lado, já é bem cômodo e, após o almoço, eu utilizo o transporte público, que eu trabalho no Centro. Daí retorno com o transporte público também e fico a noite em casa. (Após ser consultada sobre o BRT complementa) facilitou, porque com o BRT teve essa redução do tempo de espera e a cada 20 minutos a gente já tem a disposição, antes do BRT tinha uma espera de 40 a 50 minutos por ônibus. (Rita, 34 anos, pedagoga)

Todavia, os moradores ainda alegam dificuldades de locomoção e alguns demonstraram que possuir um veículo próprio tornou-se uma necessidade, conforme pode ser observado no relato de Milton, professor de Arte da rede pública estadual de 26 anos de idade.

Felizmente, agora, consigo me locomover com carro. Então eu costumo acordar às 05:00 para sair de casa às 6:15. Eu tenho um longo tempo para conseguir acordar. Saio às 06:15 para estar às 07:00 lá no Santa Bárbara, que é onde dou aula. Lá eu fico até às 16:00. Às 16:00 eu saio de lá e chego em casa em torno de 16:40. Acho que é uns 40 minutos de lá até em casa. (Milton, 26 anos, professor de Arte)

Quando solicitado para reiterar sobre os meios de transporte, reforça:

Ultimamente tenho utilizado carro, já utilizei bastante o ônibus, mas desde janeiro não utilizo mais. Com o ônibus eu precisava sair mais cedo e chegar bem mais tarde em casa. Eu chegava às 18:00... 18 e pouquinho, saindo às 16:00 do trabalho. (...) Não é necessariamente de trajeto, não sei se é essa a palavra, porque não é o tempo que eu fico no ônibus, duas horas, é o tempo de esperar o ônibus, de estar no ônibus... (Milton, 26 anos, professor de Arte)

Pode-se observar, portanto, o tempo elevado de duas horas para um morador, utilizando o transporte público, sair do Carandá e dirigir-se para a Zona Oeste da cidade. Sobre a necessidade do carro afirma

Extremamente necessidade. Eu não conseguia dar uma aula às 07:00 se eu precisasse acordar às 04:00, chegando em casa depois das 18:30. Foi realmente uma necessidade que eu não sentia tanto quando eu ia para Boituva, por exemplo (local de um antigo colégio onde o entrevistado dava aula), eu levava 30 minutos de ônibus. Quando eu trabalhei em outra cidade levava menos tempo do que para me locomover dentro da cidade que eu moro e onde eu trabalho. (Milton, 26 anos, professor de Arte)

A dependência do transporte público é, desse modo, um elemento que segrega os moradores do bairro. Ainda sobre a implantação do BRT, o morador faz uma importante constatação

São próximos. E normalmente eu ia até o terminal né, que é o Centro da cidade. Então, agora com o BRT ele para várias vezes, mas são paradas mesmo que não tenham pessoas no ponto, mas eu acredito que seja uma facilidade. Em horários de pico, por exemplo, no ano passado quando eu voltava da escola, eu via fileiras e fileiras de carros engavetados esperando para passar e o ônibus fluía. Eu acho que o que eles fizeram foi tirar o espaço de 3 pontos de ônibus para colocar uma estação. Então ficou bem mais distante. Não sei se isso é favorável ou não para as pessoas que moram perto desses pontos de ônibus, mas de certa forma ajudou no trânsito, eu acredito. (Milton, 26 anos, professor de Arte)

Estes relatos são relevantes por considerar que, para os moradores da Avenida Ipanema e áreas próximas que tiveram pontos de ônibus reduzidos com a instalação do BRT para construção e operação de estações, a visão sobre os benefícios do BRT pode ser distinta. Porém, os moradores do Carandá e dos Altos do Ipanema, conforme observado nos relatos, consideram positivos.

O relato de outro morador converge sobre a demora no tempo utilizado de transporte e o isolamento espacial do bairro. Gilberto (nome fictício), tem 20 anos de idade, trabalha como vendedor em uma loja de materiais para construção na zona sul da cidade e é estudante do curso de Geografia da UFSCar. Na descrição de um dia regular na sua vida, pode-se observar as condições do transporte público local

Eu começo o dia indo para o trabalho. Eu acordo 05:30. O meu local de trabalho fica lá no Campolim né? Então eu tenho que atravessar a cidade. Eu pego o ônibus 06:25 e geralmente eu chego no meu local de trabalho às 08:00. A minha locomoção daqui até o meu local de trabalho leva em torno de uma hora e meia, as vezes duas horas, depende bastante de como está o trânsito no dia. (Gilberto, 20 anos, vendedor)

O mesmo morador comenta o tempo necessário de deslocamento da UFSCar, onde faz a graduação até a sua residência

Da UFSCar geralmente eu saio 22:10, 22:20 e acabo chegando aqui em casa geralmente às 00:00, raramente 23:50. (Após ser questionado sobre o trajeto de volta complementa): Eu vou para o Terminal São Paulo, pego o expresso e depois vou para o Terminal Santo Antônio. (Gilberto, 20 anos, vendedor)

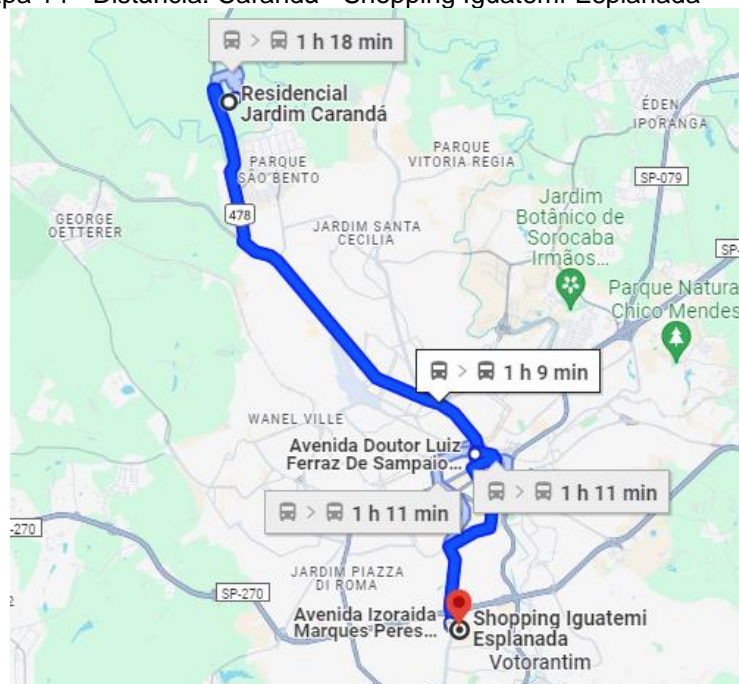
Ambos os relatos permitem demonstram que o tempo de deslocamento para áreas que não sejam no Centro da cidade é mais elevado. Como o professor que trabalha na Zona Oeste ou o vendedor que trabalha na Sul e estuda na UFSCar, na Zona Oeste, ambos os casos o tempo de transporte pode chegar há duas horas.

Conforme apontado no capítulo anterior, o tempo de deslocamento do Carandá até o Terminal Santo Antônio, varia entre 44 e 55 minutos. Para se deslocar até outras áreas da cidade, mais ônibus são necessários e, conseqüentemente, o tempo de deslocamento aumenta.

O mapa 14 utilizou as ferramentas disponibilizadas pelo Google Earth para medir o tempo e a distância necessários para um deslocamento do loteamento Carandá até o Shopping Iguatemi na Zona Sul da cidade – 65 minutos. A escolha dessa localidade se justifica pelo shopping e seu entorno serem locais de concentração de empregos, e de lazer, sobretudo para a população mais jovem, que

mesmo sem ter o poder aquisitivo para o consumo no local, costuma encontrar-se nesse setor da cidade. O ponto de partida é a entrada do loteamento Carandá e o ponto de chegada o Shopping Iguatemi-Esplanada. Deve-se ressaltar que essas distâncias e o tempo necessário podem ter variações de acordo com a localização do prédio do morador no loteamento e com o ponto da Zona Sul de destino. Contudo, esses referenciais permitem um ponto de partida na análise da mobilidade até outras zonas da cidade para além da região central.

Mapa 14 - Distância: Carandá - Shopping Iguatemi-Esplanada



Fonte: Google Earth, 2023.

O mapa 14 permite observar que o tempo necessário para o deslocamento varia entre uma hora e nove minutos e uma hora e dezoito minutos. Sendo um tempo considerável para deslocamento em uma cidade média. Também utilizou-se a ferramenta de medidas do Google Earth e observou-se que o deslocamento possui uma distância de 19,6 km, sendo um valor elevado que demonstra o grande isolamento dos loteamentos até áreas comerciais da cidade.

É importante reforçar que esse tempo, todavia, reduziu com a implantação do BRT. Alguns relatos dos moradores são interessantes ao comparar o antes e o depois da implantação do BRT

Sim. Eu peguei, assim, muito tempo de ônibus aqui. Eu moro algum tempo aqui. Acho que seis anos né? Que a gente fez a conta. 6 anos. Desde que começou, é que eu não lembro o ano exato, se foi 15, 16 ou 17. E,

inicialmente, esse ônibus do Carandá, ele vinha pela Itavuvu, que não faz o mínimo sentido, porque aqui é o final da Ipanema né? Então ele levava mais de uma hora e dez, quinze... uma hora e meia para conseguir chegar aqui no bairro. E esse era o momento que eu estava fazendo faculdade. Então eu entrava 19 horas na Uniso lá na Raposo. Então era terrível, terrível mesmo, porque ele ia pela Itavuvu, não fazia sentido. Depois de um tempo mudou, nisso já diminuiu o tempo, ele vinha pela Ipanema. Aí depois com a mudança do BRT, diminuiu-se ainda mais o tempo de trajeto até o Centro que é o ponto principal para acessar outros espaços da cidade. (Milton, 26 anos, professor de arte da rede pública estadual)

Alguns moradores são enfáticos ao afirmar que houve melhoras com o BRT:

Muito. Muito. Muito. Muito. Muito. Inclusive aqueles transportes sanfonados só tinha lá para o lado da Zona Sul. A gente conseguiu fazer uma luta aqui, de ir cobrar. Então, hoje ele intercala bastante. Então, em períodos de muito pico né? É... são esses sanfonados, que tem ar-condicionado, tem wi-fi, essas coisas. E quando não está muito pico é aquele menor. (Marisa, 35 anos, consultora e estudante)

Outros moradores afirmam que se mudaram para o bairro durante ou após a implantação do BRT, o que traz outras perspectivas,

Eu vim morar para cá durante a construção do BRT e estava na época da pandemia, então não estava saindo muito daqui. Se eu saía, era de carro, mas o tempo melhorou bastante, quer dizer, teve uma melhora, não posso dizer bastante, mas teve uma melhora, ficou mais rápido, com a diminuição de paradas, eu acredito que o ônibus vem mais rápido pra cá. (Gilberto, 20 anos, vendedor e estudante)

Pelos relatos, houve uma melhoria de fato no transporte com a implantação do BRT. Apesar disso, a distância dos condomínios analisados até as demais áreas da cidade faz com que o tempo de deslocamento permaneça elevado para os moradores e é um dos elementos responsáveis pela segregação dos moradores dos bairros.

O tempo de espera, entre um ônibus e outro, foi considerado um elemento positivo pela unanimidade dos entrevistados, que afirmam haver ônibus a cada 20 minutos. Além disso, existem aplicativos como o cittamobbi que mostram onde o ônibus está e uma estimativa muito próxima de quando passará no ponto e o da Urbes, empresa responsável pelo transporte no município, que mostra o horário dos pontos saindo do ponto final no bairro. Desse modo, os moradores alegam que consultam os horários e os aplicativos antes de saírem de casa, o que reduz o tempo de espera, conforme observado no relato abaixo

Não. Não demora. Que nem, tem o aplicativo da Urbes. A gente abre ele, aí está lá. O ônibus, vamos supor, vai sair uma e meia, no máximo que ele passe do horário é dois minutos, que ele passa em outros pontos pegando

as pessoas. Aí dependendo se tiver muito lotado, ele demora um pouquinho, no máximo dois minutos. (Caetano, 22 anos, autônomo)

Outro fator considerado positivo pela unanimidade dos entrevistados é a distância entre as residências e os pontos de ônibus. Como os bairros são conjuntos habitacionais públicos planejados, há pontos próximos a todos os condomínios prediais. Portanto, todos os moradores alegaram não ser preciso andar por muito tempo até chegar ao ponto mais próximo de suas moradias, como visto no relato abaixo:

É aqui em frente. É perto. É ótimo o ônibus. Uma coisa que é ótima para gente é o ônibus, que é rápido, não é demorado. O problema é porque ele é cheio mesmo. (Maria, 43 anos, confeitadeira)

É interessante ressaltar que a grande maioria dos relatos se inicia elogiando o sistema de transporte público, porém termina com alguma crítica seja pela lotação, qualidade do asfalto, horários etc. No entanto, a maioria dos elogios deve-se ao deslocamento para o Centro, que é o principal local de trabalho e consumo. O relato da moradora Vanessa, de 43 anos que trabalha como controladora de acesso no próprio bairro demonstra essa afirmação

Não. Eu acho assim, daqui para o terminal é rápido, mas se a gente precisar, tipo, ir para o São Bento, São Guilherme... acho que é muita baldeação. A gente perde muito tempo. (Vanessa, 43 anos, controladora de acesso)

Portanto, também é possível observar nesses relatos a permanência da dependência do Centro da cidade, visto que o BRT possui a única ligação com o Terminal Santo Antônio, localizado no Centro. Não há, portanto, outros modais de transporte público entre o Carandá e demais áreas do município. A ausência de fluxos relevantes entre distintas áreas da cidade é, justamente, uma das características típicas do processo de fragmentação socioespacial, havendo um único fluxo possível entre os bairros Carandá e Altos do Ipanema e o Terminal Santo Antônio, ou seja, com o Centro Histórico da cidade.

Um relato que diverge dos demais é o de Caetano, 22 anos, que destaca que houve melhorias no transporte público, mas que houve retrocessos para o trânsito de automóveis.

Para as pessoas que andam de ônibus, facilitou bastante. Em questão das pessoas que tem que se locomover com o carro, atrapalhou bastante, porque atrapalha no horário de pico. O ônibus vem direto, facilitou para

quem usa o ônibus. Agora para quem usa o carro, às vezes, sobrou duas faixas, às vezes sobra uma faixa só porque o povo estaciona o carro na segunda faixa que era para a gente usar. Aí fica complicado para quem usa o carro. (Caetano, 22 anos, autônomo)

A fala desse morador difere das demais por considerar a infraestrutura para além do transporte público. Essa fala ocorre porque o sistema BRT reduziu uma faixa da Avenida Ipanema que passou a ser exclusiva do ônibus. Mesmo assim, Caetano considera haver melhorias para os usuários do transporte público coletivo.

O uso de carros de aplicativos de transporte, como Uber, foi visto como uma alternativa por alguns moradores, como visto no caso de Gal, 39 anos, porteira: As vezes não compensa (Utilizar ônibus), como minha família é grande, compensa pagar o uber. (Gal, 39 anos, porteira).

No entanto, mesmo os moradores que alegam utilizar Uber, o consideram uma alternativa quando precisam realizar compras ou para lazer, no caso de famílias grandes.

O relato de uma moradora, aqui chamada de Marisa, de 35 anos, é distinto dos demais por tratar da inclusão no bairro. Marisa é uma mulher negra, autista e com TDAH, e possui um filho com deficiências múltiplas. Ela é consultora na área da inclusão e palestrante sobre o tema de forma autônoma. O seu relato sobre a sua mobilidade no bairro está reproduzido abaixo

A minha mobilidade aqui, como sou uma pessoa com deficiência, e eu tenho um filho com deficiências múltiplas, a gente usa aqui o transporte público, mas a gente tem o transporte chamado especial, que é um transporte porta a porta né? Então a maioria das demandas com meu filho, eu uso o especial. Quando eu não estou com ele, eu uso o público, eu e meu marido e, à vezes, quando a gente tem condições ou é questão de urgência, a gente consegue usar um Uber, mas é bem difícil.

Ela complementa sobre o uso do transporte para consumo e lazer

É isso mesmo, eu utilizo o ônibus para comprar, e, como eu te falei né? Quando as vezes a gente vai fazer alguma compra e não consegue marcar o transporte especial, ele tem todas as horas para marcar e nem sempre tem né? Então a gente foca o transporte especial mais para as demandas fixas do nosso filho e às vezes quando a gente vai em algum lazer né? De final de semana, mas normalmente se a gente vai em mercado ou no Centro, a gente usa ônibus. E aí a gente faz assim, a gente vai de ônibus e volta de Uber, porque as vezes tem que trazer sacola e essas coisas.

Esse relato difere dos demais por pensar na inclusão de pessoas com deficiência moradoras de um fragmento socioespacial segregado por imposição. Conforme o levantamento bibliográfico da pesquisa permitiu compreender a

importância da análise do espaço vivido, isto é, do cotidiano dos moradores dos fragmentos, para compreensão do tema, pôde-se concluir que as vivências seriam distintas e haveria particularidades que dificilmente seriam percebidas em sua amplitude. Desse modo, mesmo que a maioria dos relatos dialogue entre si sobre os locais de lazer e consumo frequentados, ou as dificuldades sociais e no transporte para além do Centro da cidade, relatos como o de Marisa nos auxiliam a interpretar vivências diferenciadas. O uso do transporte especial é, pois, uma possibilidade para indivíduos portadores de deficiência, mesmo que a moradora afirme nem sempre haver a disponibilidade, pode-se compreender que essa modalidade de transporte é fundamental em seu cotidiano.

Todavia, a questão social, novamente, insere-se em seu relato, sobretudo considerando o aspecto do lazer

Para lazer também é mais ou menos isso. Mais ou menos isso. Depende muito como está a situação financeira. Às vezes a gente usa mais o público, porque a gente tem o passe livre também, que facilita, né? E o especial também. Não precisa ter nenhum valor, só tem essa questão de ter que marcar. Se for por exemplo, para amanhã, eu não consigo né? Hoje eu teria que marcar para quinta ou sexta-feira. Então não conseguiria né? Por isso que eu te falei. Eu deixo à demanda do transporte porta a porta para as demandas fixas do meu filho e quando a gente vai em lazer, porque a gente não tem uma condição de ir de ônibus porque vai chover ou porque o sol está muito quente ou porque é muito longe daqui, mas normalmente em final de semana prefere andar de ônibus porque é mais tranquilo. Não tem esse transtorno todo sabe? (Marisa, 35 anos, consultora e estudante).

Ou seja, há modalidades de transporte especial para indivíduos com deficiência e seus familiares, mesmo que seja necessário marcar com antecedência e não estar disponível a todo o momento. De qualquer modo, a presença do transporte especial demonstra uma forma de inclusão necessária, sobretudo, em um fragmento socioespacial marcado por questões socioeconômicas e pelo isolamento físico do restante da cidade.

4.2 Lazer

O lazer no cotidiano dos indivíduos é um elemento que não deve ser subestimado na análise da fragmentação socioespacial. Ter a possibilidade de se deslocar pelo espaço urbano para o ócio, para aproveitar o tempo livre com familiares e amigos, para aproveitar a disponibilidade de elementos culturais pela cidade é uma das formas principais de perceber a integração de um bairro com o restante da cidade.

Contudo, conforme observado no subcapítulo anterior, a carência e a insuficiência de linhas de transporte coletivo para além do Centro da cidade constitui-se como um elemento de isolamento também no quesito lazer. Além disso, a renda dos moradores é interpretada como outro limitante no critério lazer, considerando sua integração com o restante da cidade.

Alguns relatos permitem compreender essa realidade, após serem perguntados sobre quais áreas da cidade costuma frequentar para o lazer:

Para cinema, o Centro. Para festas, depende do local. Nunca é aqui na Zona Norte. Também no Carandá não. Então, geralmente, é sempre fora do bairro. (Gilberto, 20 anos, vendedor e estudante)

Os entrevistados mais jovens afirmaram sair do bairro para lazer na frequência de duas ou três vezes no mês. Os indivíduos acima de quarenta anos, já o fazem em menor frequência. Considerando o quadro 9 - renda dos moradores - pode-se fazer um paralelo de que os indivíduos de menor renda possuem limitações sociais no âmbito do lazer, que abordam o princípio de fragmentação por imposição, ou seja, quando ocorre não por opção dos indivíduos, mas por dificuldades socioeconômicas.

Um dos aspectos a destacar sobre o lazer é compreender se os moradores frequentavam, em sua maioria, espaços públicos ou privados como forma de lazer. Muitos indivíduos alegaram preferir espaços privados, sobretudo Shopping Center, sendo o principal o Pátio Cianê, localizado no Centro, ao lado do Terminal Santo Antônio, atendido pelos ônibus do BRT. Essa preferência por este Shopping deve-se, portanto, ao vínculo entre terminal e a forma comercial, já que o transporte público local cria um único fluxo possível entre o Carandá e o Altos do Ipanema e a região central. Conforme visto em relatos de alguns moradores

A gente costuma muito ir no Shopping, né? Um shopping que a gente vai muito é o Cianê e quando a gente tá, assim... um pouquinho melhorzinho a gente vai no Iguatemi né? Uma por caso da questão também de acesso e de acessibilidade também. (Após pergunta sobre a frequência complementa) É bem raro, é bem raro a gente sair, não tem aquela coisa de toda semana sai, não tem. Tipo assim, se meu marido consegue fazer um trabalho ou eu, porque a gente é autônomo, aí tem um dinheiro, a gente pega e sai, porque também não dá para sair sem dinheiro né? Mas a gente costuma também passear nos parques sabe? Tipo lá na Prefeitura, tem o Parque da Biquinha, meu filho praticamente conhece todos os parques da cidade. Então a gente junta as coisas que a gente tem, faz um piquenique nós três lá, brinca com ele e vem pra casa. Ou as vezes a gente faz aqui na praça da comunidade mesmo. (Marisa, 35 anos, consultora e estudante)

Nesse relato, a questão econômica torna-se novamente evidente. A renda é um elemento limitante para o lazer de parte dos moradores, o que somado ao distanciamento espacial do bairro, torna a frequência dos deslocamentos menor. Esse isolamento, conforme abordado anteriormente, é um elemento da fragmentação socioespacial, no caso de espaços segregados por imposição.

Alguns moradores que possuem filhos relataram um fluxo com frequência mensal para algum parque público. Entre os mais citados estão a Prefeitura Municipal, a qual possui em seu entorno pista de caminhada, brinquedos para crianças e um lago com aves, e o Parque das Águas, uma única moradora relatou o Parque da Biquinha. No entanto, a frequência desse deslocamento costuma ser de uma vez por mês e, na maioria dos relatos, foi acompanhada de reclamações sobre a distância. Ou seja, espaços públicos são alternativas de lazer economicamente viáveis, sobretudo para o público infantil. Entretanto, a distância desses locais torna-se um impeditivo de fluxos maiores destinados a essas localidades. Um relato chama a atenção sobre o lazer nas praças dos próprios loteamentos

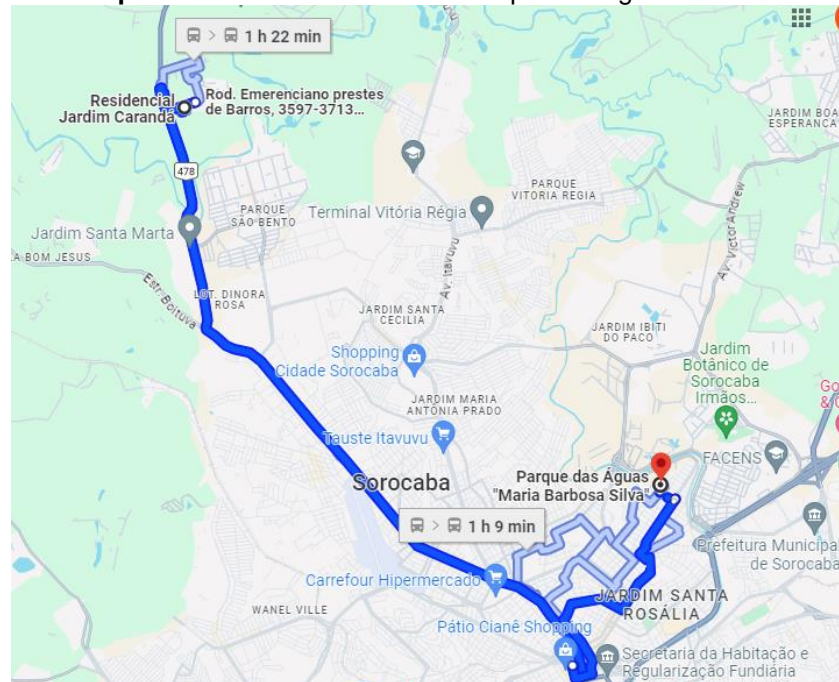
Eu gosto muito de ir no Parque das Águas, lá a gente se diverte muito, porque aqui não tem muita diversão para dar para as crianças principalmente, entendeu? Porque o local onde as crianças mais brincam é né? Dominado por... entre aspas... os que usam drogas aí. Então as crianças não tem muito lazer aqui. E o lazer deles mesmo é a Prefeitura, Parque das águas, zoológico, mas para a gente é muito longe. (Adriana, 42 anos, proprietária de um comércio no Carandá).

Outros moradores relataram haver venda e uso de drogas na praça principal do Carandá e em alguns locais espalhados pelos dois bairros. Alguns moradores apontaram para alguns desses locais e afirmaram que veem uma movimentação de carros indo comprar drogas em alguns períodos do dia. Todavia, esses registros foram feitos apenas após as gravações das entrevistas terminarem, o que demonstra o medo inicial de muitos responderem a pesquisa e preferirem não serem identificados.

Foram elaborados mapas utilizando as ferramentas do Google Earth mostrando a distância e o tempo de deslocamento necessário até alguns dos principais parques da cidade citados pelos moradores.

O primeiro mapa corresponde a distância até o Parque das águas, um dos principais parques da cidade e um dos principais pontos de lazer da população nos finais de semana.

Mapa 15 - Distância: Carandá - Parque das águas.

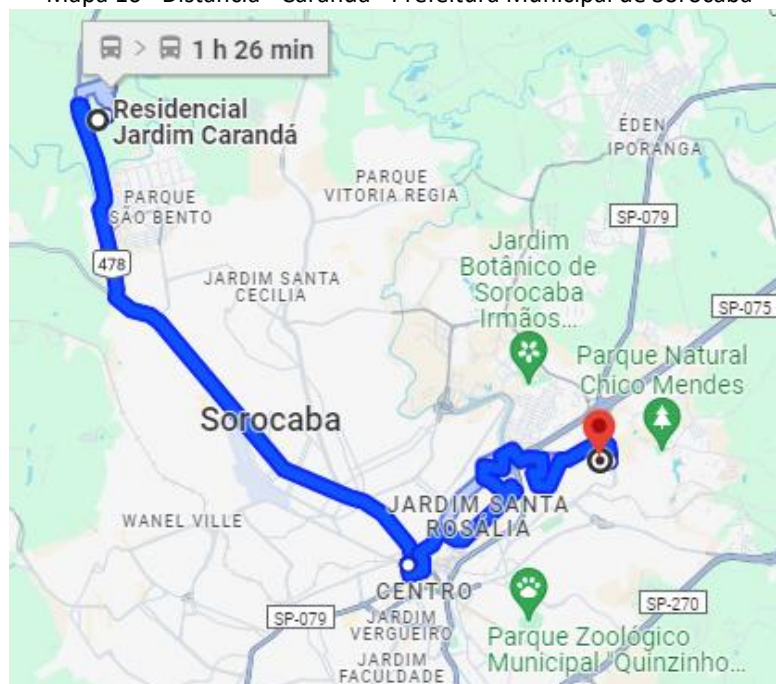


Fonte: Google Earth, 2023

O mapa 15 permite visualizar que o tempo de deslocamento varia entre uma hora e nove minutos e uma hora e vinte e dois minutos, além da necessidade de dois ônibus para o deslocamento. Esse tempo é elevado considerando ser o tempo necessário para chegar a um ponto de lazer. Além do que, se considerar o período de ida e volta, o indivíduo precisará de quatro ônibus e um período que se aproxima de três horas de deslocamento, o que inviabiliza momentos de lazer. A distância desse percurso, de acordo com a ferramenta de medida do próprio Google Earth é de catorze quilômetros.

Também se produziu o mapa abaixo considerando a distância do Carandá até a Prefeitura Municipal de Sorocaba, que além do prédio administrativo do município conta com entorno equipado com ciclovias, pistas de caminhada, brinquedos para crianças e uma ampla área gramada onde moradores costumam passar por um período de lazer ao ar livre.

Mapa 16 - Distância - Carandá - Prefeitura Municipal de Sorocaba



Fonte: Google Earth, 2023

O tempo dessa vez é estimado em uma hora e vinte e seis minutos e novamente são necessários dois ônibus, totalizando uma distância de 16,9 km. Ou seja, o longo período, a grande distância e a grande quantidade de deslocamentos necessários dificulta o acesso dos moradores até locais de lazer público.

Outra abordagem da pesquisa corresponde a compreender se o espaço virtual forneceria alternativas de lazer para os moradores, visto que os relatos convergiram na presença da fragmentação socioespacial. Novamente serão consideradas as falas dos moradores para essa interpretação.

Eu considero sim, eu acredito que hoje o lazer aqui em casa é muito mais dedicado ao online do que, né? Fisicamente ou outro meio. Porque meus irmãos basicamente vão para a escola, voltam da escola e ficam naqueles jogos de celulares que eles se conectam com outras pessoas. Eu quando estou aqui, tipo hoje que estou de folga, meu lazer é uma série, um filme... também se baseia todo no lado da internet quando eu não saio daqui. (Gilberto, 20 anos, vendedor e estudante)

Bastante, aqui em casa é dependência de internet, principalmente. Eu prefiro ir aos lugares, mas meu marido é viciado em televisão, mas eu prefiro sair. (Maria, 43 anos, confeitadeira).

Essas falas permitem observar que uma alternativa para o isolamento físico, é o espaço virtual. Mesmo o lazer de crianças tem ampliado nesse meio, que,

inclusive, o utilizam para se conectar com outras crianças nesses momentos de lazer virtual, conforme reforçado no seguinte relato:

24 horas. Olha (As filhas da entrevistada assistiam vídeos do youtube na sala). Não tem como. (Rita, 34 anos, pedagoga)

Os indivíduos adultos, do mesmo modo, recorrem a séries e filmes, ou redes sociais, como formas de lazer. Destaca-se, porém, a predominância do lazer virtual sobre o físico. Pode-se inferir que essa predominância não se justifica apenas pelo gosto pessoal, mas também pelo isolamento social, econômico e espacial nesses fragmentos analisados.

No entanto, dos 13 entrevistados, 3 alegaram não utilizar nenhuma forma de lazer virtual em seu cotidiano.

Outros relatos demonstram dificuldades econômicas no acesso a recursos virtuais de lazer

Sim, a gente utiliza bastante o youtube, quando a gente pode, a gente paga a Netflix. A gente faz muito assim, a gente fica de olho quando vai sair séries ou filmes que a gente tem interesse de assistir. Aí a gente fala, esse mês saiu tantas séries, então, tipo assim, vamos aguardar chegar porque nesse mês vai chegar tantas séries ou filme que vai chegar e, se sobrar um dinheiro, a gente paga e a gente maratona durante o final de semana. Então essa parte de lazer em casa, a gente faz bastante. (Marisa, 35 anos, consultora e estudante)

A moradora complementa sobre a predominância do lazer online:

Pra gente é mais o online, porque é como eu te falei, né? Tudo vai depender de como foi a nossa semana. Se a gente tem recurso financeiro para sair, porque não é só sair para lazer, principalmente quando a gente tem um filho, é a gente sair para o lazer e também ter suporte financeiro para estar ali, porque não tem como você sair e ficar ali parado olhando todo mundo comendo, pessoal se divertindo, e você não tem. Então a gente raramente consegue fazer um lazer de sair para esses lugares. Quando tem uma grana sobrando, a gente faz, se não tem, a gente fica em casa. Aí se a gente não tem Netflix, a gente procura alguma coisa no youtube. O meu marido mexe com essa parte de tecnologia, e tem algumas plataformas que tem algumas coisas. Eu gosto muito de estudar, então, meu final de semana para mim é me regulando e estudando, lendo, essas coisas assim. (Marisa, 35 anos, consultora e estudante)

As frases da moradora são fortes ao ressaltar a necessidade do dinheiro para ter formas de lazer no mundo capitalista, sobretudo considerando a existência de famílias que possuem crianças, as quais tem vontades e desejos que, muitas vezes, não poderiam ser atendidos.

Desse modo, pode-se observar que o lazer online, na maioria dos relatos, predomina sobre o presencial pelos custos reduzidos em comparação entre a modalidade virtual e presencial. Todavia, há limitações também no acesso a elementos virtuais pelo gasto necessário, considerando serem bairros com parte da população com carências socioeconômicas, observa-se haver limitações no âmbito lazer, o que se torna outro elemento de isolamento e segregação.

Essas formas de lazer online concretizam-se nos serviços de streamings, como Netflix, Globoplay, Amazon Prime, Disney Plus etc. Esses serviços que disponibilizam filmes e séries são uma alternativa de lazer para parte dos moradores que conseguem pagar por algum desses streamings, visto ser uma assinatura mensal com valores variáveis. Todavia, o Youtube, que não necessita de assinaturas ou pagamentos para acesso, também é citado como forma de lazer pelos moradores, sobretudo daqueles que não possuem condições financeiras de pagar por um serviço mensal de streaming.

4.3 Consumo

Ao considerar que as áreas analisadas estão inseridas na lógica capitalista de produção do espaço, o consumo cotidiano deve ser considerado como um importante elemento na análise da fragmentação socioespacial.

Os relatos dos moradores apontam para a existência de um único supermercado no local, que atende diretamente mais de quatro mil famílias. Os mesmos relatos apontam que a presença de um único supermercado eleva os preços dos produtos e dificulta o abastecimento mensal, sobretudo de alimentos e produtos de higiene e limpeza, que foram as únicas categorias apontadas por todos os entrevistados como sendo de consumo frequente.

Figura 6 - Único supermercado existente nas proximidades do Carandá e do Altos do Ipanema



Fonte: CARVALHO, 2023.

Alguns desses relatos são necessários para compreender as dificuldades relacionadas ao consumo nos bairros

Em decorrência de ter um mercado só, minha mãe que é quem mais faz, essa parte de compras, ela acaba pesquisando bastante, tipo, outros mercados que ficam na Avenida Ipanema, que é caminho para cá. Então a gente acaba comprando mais no mercado daqui do bairro né, mas por questões de as vezes promoções ou oferta a gente acaba comprando em outros mercados aqui próximos, tipo no São Bento, ali no finalzinho da Avenida Ipanema, não me lembro agora o bairro que é ali, na cruz de ferro, mas ali também tem um mercado. E nessa questão, né, de como é a organização aqui do bairro, é essa falta de comércio. A gente fica bem limitado nessa questão do comércio. (Gilberto, 20 anos, vendedor e estudante)

Conforme apontado no relato, como os bairros foram resultado de um programa governamental, não há muitos locais destinados ao comércio. Os moradores, desse modo, encontraram formas alternativas. Ao longo das principais ruas dos bairros existem trailers, barracas e até mesmo ônibus que são utilizados como estabelecimentos comerciais nas calçadas. Esses trailers comercializam diferentes itens. Durante os trabalhos de campo observou-se a existência de lanchonetes, quitandas, salões de cabelereiro, barbeiros, lojas de roupas e de alimentos, localizados em trailers e veículos nas ruas dos bairros. Assim como nos demais aspectos, o relato dos moradores auxilia no entendimento desse processo

A gente tem quitandas aqui no bairro, tem pessoas que param o caminhão ali e trazem de alguém que planta aqui perto. Então trazem produtos que as vezes vem direto do produtor e tá ali, para a gente comprar todos os dias. (Milton, 26 anos, professor de arte da rede pública estadual)

Tem, a gente tem um supermercado que tem uma grande variedade. Também em volta tem várias barraquinhas, várias pequenas vendas, porém, por ser afastado. O público aqui não ter opções, a gente prefere se deslocar que as vezes compensa o deslocamento do que adquirir os produtos aqui, porque é bem mais caro. Bem mais caro. É uma diferença, assim, de um produto que chega a uma diferença de 2 a 3 reais. Quando é uma coisa pequena, sei lá, vou comprar uma mistura, você vai ali, mas quando você vai fazer uma compra do mês você tem que se deslocar, porque não compensa.

Novamente a questão dos preços. Os moradores costumam informar que realizam apenas compras urgentes ou pequenas no local, pois se deslocam para a Avenida Ipanema para realizar compras mensais ou na Avenida Itavuvu, quando possuem veículos próprios. As imagens abaixo mostram como são os trailers ou containers relatados pelos moradores.

Figura 7 - Comércios em trailers no Carandá



Fonte: CARVALHO, 2023.

Ao questionar os moradores se o bairro possui infraestrutura necessária para o abastecimento familiar, no entanto, algumas respostas chamaram a atenção, sobretudo dos moradores do Carandá, visto que o único supermercado, mostrado na imagem acima, localiza-se no Altos do Ipanema

Tudo eu acho bastante coisa, mas eu acho que tem o básico que você precisa no dia a dia... é... Quanto esse preço é acessível, talvez esse seja um outro tema que, não necessariamente... Quem revende aqui são pessoas que as vezes compram no mercado, porque o mercado é longe daqui. Ele é lá nos Altos dos Ipanema. Quem mora aqui tem que caminhar muito para ir até lá. Então as pessoas que as vezes tem... você pode perceber que tem muitos containers, se você andar por aqui, são muitos containers porque no começo era isso que era permitido pela Prefeitura: Ter containers para ter seu negócio, seu comércio. E, então, as vezes eles compram no mercado e eles precisam pagar caro no mercado e depois revender isso mais caro. (Milton, 26 anos, professor de arte da rede pública estadual)

A gente prefere se deslocar. Como a gente tem essa questão de precisar comprar, principalmente para meu filho. Então quando a gente precisa, por exemplo, fazer a compra do mês, da semana ou até mesmo para quinze dias, no máximo, a gente costuma ir até o Tauste da Itavuvu, Além dele ser um mercado muito acessível. Em caso de eu, meu filho ou o pai dele ter alguma crise no mercado, como já aconteceu, a gente consegue ter um atendimento mais humanizado. Além de lá ter bastante, assim... várias questões que a gente consome acessível, por exemplo, frutas cortadas, legumes cortados, parte de mistura já cortadinha, já semi pronta para a gente, para facilitar nosso dia a dia porque é bem corrido aqui. Então compensa muitas vezes a gente se deslocar até lá, comprar, pegar um uber e voltar do que comprar aqui, porque aqui tem só um mercado. E o mercado... ele não é um mercado bom. É... a gente já segou até a comprar, as vezes vinham as coisas estragadas. A gente já fez uma luta aqui, denunciou para o PROCON e deu uma melhorada, só que como não tem muita coisa que a gente precisa e às vezes, tipo assim, é o dobro do preço. Um sabão em pó que a gente paga em dois quilos, vamos supor, 11 a 15 reais no máximo, aqui a gente paga de 20 a 30. Então fica muito caro. Entendeu? Então não compensa, porque como não tem concorrência né? Então, o mercado daqui que nem é tão grande, ele cobra muito caro e a gente usa só em caso de emergência. Não dá para sair daqui, não tem como, a gente vai lá e compra alguma coisa, assim, básica que faltou. E aqui também, pela comunidade, tem muito trailer que vende né? Muitas famílias fazem trailers que vende coisas, produtos, né? Higiene... é... pão, tem padaria aqui também sabe? Tem pequenos trailers que vendem né? É... produtos de mercado e às vezes quando a gente não consegue se locomover até esse mercado, a gente compra aqui, mas é muito difícil, muito difícil, a gente comprar aqui na comunidade. Uma é porque o preço acaba sendo maior né? Exatamente porque são lugares menores e não tem muitas coisas que a gente usa. Eu tenho muita seletividade alimentar, meu marido também né? Então a gente... tem muita coisa que a gente não consegue comer. Então por aqui é bem complicado para a gente estar comprando. (Marisa, 35 anos, consultora e estudante)

O último comentário permite analisar a necessidade de deslocamentos maiores, no caso de indivíduos com deficiência. A acessibilidade no bairro é um elemento a ser considerado, sobretudo com o relato da moradora que afirma precisar ter um gasto com o uso de veículos de aplicativo, uber, para ir a um mercado que possua produtos que favoreçam a acessibilidade, no caso o Tauste da Avenida Itavuvu.

No entanto, as conexões dos moradores no quesito comércio com o restante da cidade, seguem alguns padrões. A presença de apenas um supermercado no bairro, o qual é constantemente criticado pelos preços, força moradores a se deslocarem para comprar produtos básicos de alimentação, higiene e limpeza em mercados próximos a Avenida Ipanema, que é o único caminho pela rede de transporte público, ou na Avenida Itavuvu. A Itavuvu, no entanto, foi constatada como possibilidade apenas pelos indivíduos que possuem carro, que alegam ser uma distância reduzida para consumo de produtos cotidianos, ou no caso da moradora que opta por pagar uber para chegar ao mercado Tauste, por conta da acessibilidade oferecida. Para produtos que fogem do padrão de compras frequentes cotidianas, como roupas, eletrodomésticos, móveis ou qualquer outra categoria cuja frequência seja menor, o Centro da cidade aparece como único ponto abordado como opção:

Geralmente para fora dessa questão da comida né? No caso, eu utilizo bastante o Centro da cidade como local para eu escolher roupas, presentes é... outros artigos assim né? Eu acabo geralmente indo lá para o Centro da cidade. (Gilberto, 20 anos, vendedor e estudante)

Considerando a dificuldade de locomoção, a presença de um único supermercado nos bairros e pouca diversidade de comércios no geral, supõe-se que as compras pela internet poderiam ser uma alternativa para parte dos moradores que possuam acesso e facilidade na comunicação virtual. No entanto, o relato dos moradores demonstrou que, mesmo via online, o comércio possui dificuldades nos bairros analisados.

Diversos relatos convergem na interpretação de que muitos estabelecimentos se recusam a fazer entregas nesses bairros ou que as tarifas de entrega são mais elevadas, conforme reproduzido abaixo

Sim. Eu uso. Não é muito recorrente. O bairro, assim, se você entra no ifood tem alguns lugares que entregam de graça né? Dependendo do lugar que você está, tem uma infinidade de lugares para entregar onde você está. Não é o caso do Carandá. O Carandá tem três lugares que entregam de graça. E assim, eu priorizo lugares que entregam de graça. Não quero pagar, porque se eu for pagar para entregar, o Carandá é longe, então é mais de sete reais, mais de vinte e quatro as vezes, você fala: "Meu Deus, eu estou pagando mais na entrega do que no que vou consumir". (Milton, 26 anos, professor de arte da rede pública estadual)

Aqui em casa quem geralmente utiliza mais sou eu, para pedir uma pizza, um lanche, alguma coisa assim, e, utilizando, eu percebo que esses aplicativos funcionam aqui, tem a rede e tal, mas os restaurantes também

são distantes. Então muitas vezes acaba que o pedido demora mais, quando eles aceitam o pedido, porque às vezes não aceitam entregar aqui. Tem um raio de distância que os restaurantes impõem lá e às vezes eles não entregam nessa área. Então as vezes a gente fica limitado também nisso. (Após ser perguntado sobre a tarifa de entrega complementa) Os que tem a tarifa de entrega geralmente cobram bem caro, cobram caro. (Gilberto, 20 anos, vendedor e estudante)

A gente utiliza bastante, porque... assim, por ser afastado, dependendo do horário, por exemplo, farmácias, algumas atendem a qualquer horário aqui. Dependendo do horário, lanche, tem alguns estabelecimentos que nem aceitam aqui, e tem uns estabelecimentos que dá umas onze horas e já encerram e falam 'lá é Altos do Ipanema, então a gente não vai entregar'. Então a gente ainda sofre, assim, com alguns... igual... sempre tem o questionário antes 'Qual o bairro?' E alguns dos locais aqui próximos mesmo já escrevem 'Altos do Ipanema a gente entrega até tal horário'. Já está escrito que não vai depois de um horário. (...) Tem o bairro São Bento que é aqui do lado, tem locais que eles não entregam. (Rita, 34 anos, pedagoga)

Essas falas ajudam a compreender que a distância a ser percorrida até o bairro torna as opções de comércio virtual reduzidas. Parte dos estabelecimentos comerciais não atende essa área, pela distância e, talvez, até mesmo por preconceitos com estereótipos da violência e condição social do bairro, como pode ser muito bem observado na fala de Rita. A outra parte realiza entregas, porém o fazem com tarifas que geralmente inviabilizam a compra pelos moradores.

Torna-se interessante observar que mesmo comércios locais do bairro mais próximo, o Parque São Bento, possuem limitações na entrega de produtos, limitando horários especificamente para o Carandá e Altos do Ipanema, ou mesmo não entregando. Ou seja, mesmo outros bairros da periferia de Sorocaba possuem preconceitos e limitações quanto aos atendimentos nos fragmentos analisados. O isolamento do entorno tornou-se cada vez mais visível à medida que os moradores constataram suas vivências e a categorização desses locais como espaços segregados por imposição, do mesmo modo, tornou-se ainda mais evidente.

Os relatos dos moradores demonstram que comércios locais, no formato de trailers, como lanchonetes, costumam ser muito mais frequentados pelos moradores, mais do que o delivery, sobretudo por causa dos preços das taxas de entrega. Essa informação demonstra soluções criativas da população frente ao isolamento do bairro. Dentro desse fragmento urbano, criaram-se essas formas de alternativas de comércio em trailers e containers que são vistos como parte do cotidiano pela população local, mesmo que causem estranhamento de olhares que não são do bairro, visto não ser comum em nenhuma outra área da cidade. Todavia, essas

soluções criativas para o consumo, e até mesmo lazer atrelado ao consumo, apenas mascaram, mas não solucionam ou amenizam o isolamento do bairro do entorno. A presença da fragmentação é, pois, nítida nesses momentos.

Deve-se considerar, no entanto, que essas formas de comércio se diferem de food trucks que se tornaram comuns em diversas cidades na última década, presentes em eventos ou praças públicas, nos quais comercializam diferentes produtos e se tornam um ponto de encontro entre moradores do bairro, região ou mesmo entre toda a cidade. Essa forma de food truck que se tornou tendência em diversas áreas urbanas, não é comparada as formas de comércio presente nos loteamentos analisados.

Mesmo que alguns desses comércios possuam semelhanças visuais com food trucks, a grande maioria dos comércios são improvisados em veículos, que incluem carros e ônibus que se tornaram comércios, ou contêineres. Compreende-se, portanto, que no caso do Carandá e do Altos do Ipanema, os comércios são improvisos da população para adequar-se à falta de infraestrutura nos loteamentos para a necessidade de comércios, sobretudo de alimentação, higiene e produtos de limpeza, não podendo se comparar a tendências e modas de comércios em food trucks.

4.4 Integração com demais áreas da cidade

Um dos principais elementos da fragmentação socioespacial é o isolamento desses fragmentos do entorno e de demais áreas da cidade. Nesse sentido, pelos relatos pode-se investigar a sensação dos moradores em relação ao seu pertencimento e integração com Sorocaba.

Nesse sentido, foram selecionados alguns relatos que apontam esse sentimento de integração ou na ausência dele

Eu não sinto que ele seja integrado a cidade. (...) Sinto que não, porque se eu preciso, por exemplo, ir para um bairro que é aqui do lado que é o São Bento, eu preciso pegar dois ônibus para ir para o São Bento. E é um bairro do lado, poderia ter um ônibus que saísse daqui e fosse para o bairro vizinho. Eu acho que isso facilitaria muito mais, pensar outras formas de gerir nossas vidas para além de ir para o Centro consumir ou trabalhar. Tem gente que ainda precisa ir do Centro para outras partes para trabalhar, sei lá, para o Campolim que é muito longe, a distância é muito grande, é... Então eu sinto que ainda existe um abismo, talvez, assim, entre o Carandá e outros espaços da cidade. (Milton, 26 anos, professor de arte da rede pública estadual).

Tal relato permite contemplar uma das facetas mais claras da fragmentação socioespacial: O isolamento do entorno. Entretanto, esse isolamento é diferencial no caso analisado visto que não ocorre apenas por uma questão social, já que bairros próximos, como o São Bento, possuem populações de menor poder aquisitivo se comparados com o restante da cidade. Ou seja, há um agravante para a segregação desses condomínios que é a infraestrutura da cidade, a qual prevê apenas a possibilidade de deslocamento para a área central da cidade.

Essa possibilidade única reproduz uma lógica espacial urbana capitalista de deslocamento para trabalho e consumo para o principal local de Sorocaba que concentra o comércio popular, não garantindo para as populações outros acessos para áreas de lazer ou mesmo para outras áreas da cidade que possuam centro comerciais.

O sentimento de estar isolado do restante da cidade é reproduzido nas falas de outros moradores:

Eu acho mais, um pouco, isolado. Já foi... antes do BRT, a gente achava mais isolado, agora nem tanto pelas facilidades de horário de ônibus, a qualquer momento tem, mas dependendo de algumas coisas a gente tem que se direcionar ao Centro. Por exemplo, é... a gente tem a UBS do bairro, mas a maioria dos médicos são tipo na Itavuvu, na General Carneiro... Então a gente tem que estar se locomovendo. Igual dentista, são todos em outros lugares. Ainda está bem o básico do básico no bairro. (Rita, 34 anos, pedagoga)

A fala de Rita permite contemplar outro elemento relevante para segregação do bairro, a saúde pública. Apesar de o Carandá e os Altos do Ipanema possuírem uma UBS (Unidade básica de saúde), não há o atendimento de todas as modalidades e serviços necessários. Portanto, deslocamentos tornam-se necessários para atendimento nos dois principais PAs da cidade (Itavuvu e General Carneiro). Todavia, o transporte do BRT não disponibiliza caminhos diretos para a Avenida General Carneiro na Zona Oeste da cidade.

Figura 8 - UBS e PA - Carandá

Fonte: CARVALHO, 2023.

Contudo, alguns moradores reforçam que, apesar da distância, houve melhoras nos últimos anos

Aqui a nossa comunidade é assim, uma comunidade muito distante né? Das áreas que, assim, né? Tem os recursos, que tem as questões, mas a gente tem aqui a Avenida Ipanema que tem alguns locais que dá para a gente ir, como Casa do Cidadão, banco e essas coisas, mercado. Tem a Itavuvu também, é... mas.. é... hoje, eu sinto que não tá mais tão distante assim da cidade porque a gente lutou muito né? Porque aqui quando começou, aqui não tinha nada né? Então a gente... eu faço parte da associação, sou uma da liderança aqui da comunidade. Então muita coisa a gente lutou para ter aqui, como por exemplo, os ônibus. Lá em 2016, os ônibus paravam na avenida. Então quem morava mais para dentro tinha que andar muito para chegar. Então foi uma luta. Tanto que hoje a gente tem uma dificuldade dos asfaltos terem que ser arrumados todo ano, porque o asfalto ele não foi criado para ônibus, foi criado só para passar carro né? Então a gente está até cobrando isso (...) porque todo período de final de ano que chove, começa a criar buraco nos pontos de ônibus e aí a gente está com uns buracos bem grandes na entrada do Carandá e na transição que a gente faz do Carandá para o Altos do Ipanema. Então não está dando para passar, tem muito buraco. Aí quando chove piora mais, mas assim, nessa questão de ônibus está bem melhor. Muito melhor. (Marisa, 35 anos, consultora e estudante)

Todavia, é necessário considerar que, ao mesmo tempo em que a moradora considera haver melhoria na situação de isolamento do bairro com o sistema de BRT, lista uma série de problemas de infraestrutura que surgiram com o sistema e ainda não foram resolvidos.

A análise do espaço vivido pelos moradores possibilitou a compreensão de que ocorreram melhorias que permitiram aos moradores se deslocarem mais rápido pela Avenida Ipanema em direção ao Centro da cidade. Todavia, analisando tais fatos sobre o conceito de fragmentação socioespacial, pode-se compreender que se reproduz uma lógica fragmentária, com o isolamento do Carandá e do Altos do Ipanema do entorno, e com conexões fixadas pelo transporte público apenas com o Centro da cidade e com pontos da Avenida Ipanema que possuem padrões de consumo acessíveis a parte dos moradores.

Outros relatos consideram haver um nível de integração com a cidade por conta do sistema de ônibus, mas não nos demais aspectos, como comércios e locais de lazer, que ainda tornam esses fragmentos isolados do restante da cidade:

Eu acredito que ele (Carandá) está integrado com a cidade por conta que tem o ônibus, que tem essa saída. A maior parte das pessoas aqui também utilizam o ônibus né? É... mas ainda é um bairro muito afastado da cidade. A cidade ainda é muito distante para a gente aqui que tem que... por exemplo né... mercado que só tem um, opção de lazer que é muito limitada. Então toda vez que você quer fazer alguma coisa, tem que se deslocar até o Centro. Então acaba ficando distante. (Gilberto, 20 anos, vendedor e estudante)

Os comentários levantados em toda a pesquisa coincidem em tratar o Centro como um nó de integração do Carandá com o restante da cidade, sendo as vezes a opção mais utilizada para qualquer momento de compra ou de lazer. Essa ligação ocorre pelo meio de transporte público disponível, que também cria alguns nós menores de conexão com comércios localizados na Avenida Ipanema. Outra conexão, ainda menor, é com os comércios na Avenida Itavuvu, mas apenas por parte dos indivíduos que utilizam veículos próprios. Além disso, não há nenhuma forma de conexão direta com outras áreas da cidade e os relatos demonstram que para chegar a Zona Sul ou Oeste via transporte público, o tempo é elevado.

Esses elementos nos auxiliam a interpretar esses fragmentos socioespaciais como produzidos artificialmente por uma política pública de moradia que não incluía outros elementos, como consumo e lazer, na sua elaboração. O caso do transporte é exemplo, pois somente alguns anos depois que houve ampliação da malha.

O aspecto social e econômico é outro elemento na segregação por imposição, visto que os indivíduos possuem, em média, renda inferior a R\$1600,00 por pessoa. A questão econômica e social, somada ao isolamento espacial,

conforme presente em todas as falas e todos os dados abordados, tornam visível a fragmentação socioespacial nos locais analisados.

Ao mesmo tempo, o relato dos moradores demonstra que, de forma espontânea, a população local busca alternativas para suplantar a sensação de isolamento imposto, criando comércios locais com os meios disponíveis, por meio de movimentações sociais e políticas na busca de melhorias no transporte e no sentimento de coletividade, que é visível em qualquer relato abordado. Todavia, tais tentativas não inibem a segregação da área e demonstram, justamente, elementos de fragmentação socioespacial na organização do espaço urbano, com fragmentos isolados, com conexões com poucas áreas da cidade que possuem padrões de consumo próximos aos dos moradores. Demonstra-se, portanto, a importância da análise do espaço vivido para a compreensão da segregação por imposição, assim como formas de enfrentamento a essa realidade, em dois fragmentos socioespaciais localizados na Zona Norte do município de Sorocaba.

5. SÍNTESE DA FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL EM SOROCABA.

Através das entrevistas com moradores dos residenciais Carandá e Altos de Ipanema algumas das práticas espaciais de seu cotidiano, iluminaram certos elementos que se permite vislumbrar o desenvolvimento da lógica fragmentária. Ao mesmo tempo, por meio dos mesmos relatos, outros elementos demonstram a permanência da lógica centro-periférica. A análise do cotidiano trouxe relatos enriquecedores para a compreender estes residenciais como espaços segregados por imposição, isto é, entendido em seu conjunto, como fragmento apartado do tecido urbano de Sorocaba e com baixíssima integração com seu entorno próximo e também de toda a Zona Norte.

Sua condição de fragmento, é importante ressaltar, apresenta algumas diferenciações daqueles espaços tradicionais de segregação por imposição, como favelas, áreas ocupadas não urbanizadas, fundos de vale e áreas de risco ambiental, pois os dois conjuntos são produto da ação do Estado que os construiu para moradia popular.

A implantação de políticas públicas de moradia são direitos constitucionais (artigo 5º da CF/1988) e eficientes na promoção de direitos humanos básicos que asseguram melhores condições de vida para a população. Todavia, a escolha de terrenos em localidades distantes ou desconectadas da mancha urbana do município de Sorocaba, aonde predomina a insuficiência e a carência de meios coletivos de abastecimento e infraestruturas, dificuldades na manutenção de certos direitos e acessibilidades são latentes.

Nesse debate sobre direito a cidade, retoma-se a fala de Milton, morador do Carandá, reproduzida no Capítulo 3

Eu não sinto que ele seja integrado a cidade. (...) Sinto que não, porque se eu preciso, por exemplo, ir para um bairro que é aqui do lado que é o São Bento, eu preciso pegar dois ônibus para ir para o São Bento. E é um bairro do lado, poderia ter um ônibus que saísse daqui e fosse para o bairro vizinho. Eu acho que isso facilitaria muito mais, pensar outras formas de gerir nossas vidas para além de ir para o Centro consumir ou trabalhar. Tem gente que ainda precisa ir do Centro para outras partes para trabalhar, sei lá, para o Campolim que é muito longe, a distância é muito grande, é... Então eu sinto que ainda existe um abismo, talvez, assim, entre o Carandá e outros espaços da cidade. (Milton, 26 anos, professor de arte da rede pública estadual).

Essa fala, à luz da concepção de Direito à Cidade de Henri Lefèbvre, traz novas reflexões sobre o espaço vivido. O fato de os próprios moradores relatarem que não se sentem integrados à cidade, demonstra a negação do seu direito. O fato de os moradores estarem distantes e com acessibilidade dificultada até do bairro mais próximo - São Bento -, também demonstra como lhes foi negado esse direito.

O relato de Milton permite vislumbrar o bairro como um fragmento socioespacial de Sorocaba que, obriga seus moradores a desenvolver certas práticas e atividades para suprir as insuficiências e carências predominantes. Portanto, o cotidiano de seus moradores é construído condicionado pela lógica fragmentária. O Carandá e o Altos do Ipanema tornaram-se peças de um grande mosaico que compõe a mancha urbana de Sorocaba, com as peças sendo fragmentos, cujos moradores possuem contato apenas com outros fragmentos distantes que possuem características semelhantes de poder aquisitivo. No caso dos loteamentos analisados, o vínculo principal se mantém pela lógica centro-periférica, determinada, sobretudo, pela mobilidade, ou seja, pelas linhas de transporte coletivo que interconectam as partes da cidade, a partir de um modelo radial concêntrico.

Considerando o cenário apresentado ao longo da pesquisa, percebe-se o componente espacial no processo de fragmentação, justificando o adjetivo “socioespacial” utilizado. Desse modo, a importância dos espaços residenciais fechados levantados e listados nos mapas apresentados no capítulo 2 mostrou-se significativa. Deve-se, no entanto, compreender que o surgimento de loteamentos residenciais fechados não significa a extinção de outros modos de ocupação espacial urbano.

Além disso, o caso de Sorocaba, assim como de outras cidades médias demonstra a existência de certas particularidades. Um exemplo são loteamentos fechados privados voltados para diferentes populações com distintos padrões socioeconômicos. No caso da Zona Norte, a existência de loteamentos fechados busca atender a demanda de moradia de classes médias que percebem a falta de segurança do espaço público e tem condições de pagar por espaços amuralhados, rodeados de bairros populares, que é o que caracteriza esta porção de Sorocaba. No entanto, permanece-se o caráter de autosegregação, com indivíduos buscando se separar de seu entorno, por motivos que envolvem a sensação de insegurança e a distinção social, mesmo que em distanciamentos menores no quesito de renda.

Ou seja, observa-se a permanência dos padrões de segmentos médios da sociedade no processo de autosegregação nas cidades (SPOSITO e GOES, 2013) pela maior possibilidade de residir nos espaços residenciais murados que contêm equipamentos e serviços de segurança, assim como possibilidade de acesso a escolas particulares e ao consumo e frequência a Shopping Centers. Estes padrões revelam-se em práticas e estratégias do mercado imobiliário que contribuem para a fragmentação socioespacial (SPOSITO e GOES, 2013).

A presença de novos espaços de consumo na Zona Norte também é indicativa da fragmentação socioespacial, visto que o surgimento de novas centralidades na cidade é elemento demonstrativo da fragmentação (PRÉVÔT-SCHAPIRA, 2008). As falas dos moradores coletadas nas entrevistas indicam o surgimento dessas novas centralidades, sobretudo ao longo das avenidas Itavuvu e Ipanema, principalmente na presença do Shopping Center Cidade (Avenida Itavuvu) e de eixos comerciais e de serviços especializados nessas avenidas. Os hipermercados também foram citados como locais de atração dessas populações.

Novamente considera-se que a centralidade principal permanece sendo a região central de Sorocaba, no entanto, as novas áreas de centralidade já são acessíveis para aqueles moradores que possuem veículos próprios. A existência de fluxos ligando diferentes partes da cidade que possuem poderes aquisitivos semelhantes é, portanto, indicativo da existência de processo de fragmentação socioespacial existente no município de Sorocaba.

As entrevistas demonstram a percepção das desigualdades socioeconômicas pelos moradores quando reconhecem as dificuldades e as carências e insuficiências que acometem seu cotidiano.

O Estado, por outro lado, que poderia se tornar um agente de manutenção da unidade na cidade, promovendo políticas públicas de moradia e transporte que garantissem o pleno acesso a diferentes partes da cidade e a integração dos moradores das distintas partes, acabou promovendo a segregação por imposição aos indivíduos de menor poder aquisitivo sem opção de moradias próprias por outros meios. Problemas vinculados a insegurança de gerar renda, sobretudo no atual contexto de precarização do trabalho, rebaixamento de salários e a privatização do espaço público, pode levar a perda de promessas ou mesmo perspectivas de futuro para muitos moradores se não for acompanhada

corretamente de políticas públicas eficazes de equidade e distribuição de renda, minimizando, desse modo, possibilidades de correções futuras.

Reconhecer a fragmentação socioespacial nas áreas analisadas, mesmo que partindo de estudos de casos de alguns desses fragmentos, demonstra novos nexos e sentidos da interação espacial em diferentes escalas a partir de diferentes dinâmicas - imobiliária, financeira, planejamento, habitação, populacional e cultural.

Retoma-se Salgueiro (2001) que propõe quatro características presentes na cidade fragmentada. Ainda que a autora parta do contexto europeu, já que tem Lisboa como ponto de partida, há semelhanças com as cidades latino-americanas que não podem ser desprezadas.

A primeira característica considera que a cidade fragmentada “é um território policêntrico onde se assiste à perda da hegemonia do ‘centro’ e à multiplicação de “novas centralidades” (SALGUEIRO, 2001, p. 116). No caso de Sorocaba, o centro não perdeu sua função principal, sobretudo para as camadas de renda média e baixa, pois o comércio e os serviços populares se concentram ali. Todavia, novas centralidades surgiram na cidade nos últimos 25 anos, tais como a região do Campolim na Zona Sul ou mesmo partes da Avenida Itavuvu na Zona Norte, locais de frequência indicados pelos entrevistados.

A segunda característica apontada por Salgueiro seria

Aparecem áreas mistas, muitas vezes megacomplexos imobiliários que reúnem habitação, comércio, escritórios e lazer, ou comércio, indústrias e serviços, sinal evidente de negação do zoneamento funcional associado à cidade industrial. (SALGUEIRO, 2001, p.116)

Nesse caso, Sorocaba ainda não alcançou um ritmo de crescimento e diversificação de suas funções que a permitisse manter megacomplexos multiusos. Existem loteamentos fechados que possuem comércios e áreas de lazer, ou até mesmo bairros na Zona Sul e na Zona Norte que concentram todas as atividades citadas em si, o que não necessariamente podem ser considerados megacomplexos imobiliários, visto muitas vezes serem resultado de atração gerada pelas necessidades da população, mas não de planejamento que buscassem englobar todos esses setores.

A terceira característica apontada por Salgueiro (2001) consiste em: “Surgem enclaves socialmente dissonantes no seio de tecidos com uma certa homogeneidade morfosocial, base de uma nova organização que há contiguidade

sem continuidade” (SALGUEIRO, 2001, p. 116). Essa característica tornou-se visível com o levantamento dos loteamentos fechados horizontais da cidade de Sorocaba, o que demonstra a presença destes loteamentos, podendo ser entendidos como enclaves, localizados em meio a áreas urbanas distintas da cidade. No caso da Zona Norte, os loteamentos localizados na Avenida Ipanema ou nas proximidades demonstram claramente a contiguidade sem continuidade, visto que mesmo que estejam em áreas contíguas na mancha urbana da Zona Norte de Sorocaba, perdem a continuidade social, visto serem loteamentos de classe média contíguos a bairros pobres e próximos a áreas de especial interesse social (AEIS), os quais foram entendidos como espaços segregados por imposição.

Mesmo no caso de loteamentos que possuem o mesmo poder aquisitivo de seu entorno, o simples fato de seus moradores preferirem se isolar do entorno por uma busca de segurança e mesmo por tentativa de obter status, mesmo que frustrada, demonstra uma quebra de continuidade do espaço urbano. Áreas muradas que isolam partes dos moradores de seu entorno são, portanto, sinônimos de contiguidade sem continuidade, retratada por Salgueiro (2001).

Por fim, a quarta características apontada por Salgueiro (2001) seria

Cresce a dessolidarização do entorno próximo porque os indivíduos e as atividades participam cada vez mais em redes de relações (movimento e troca de informações) à distância, fonte dos fluxos complexos que cruzam o território, e que no geral não valorizam nem se exercem na proximidade imediata porque as novas acessibilidades libertaram muitas localizações dos constrangimentos da proximidade. (SALGUEIRO, 2001, p. 116)

Observar os relatos obtidos nas entrevistas demonstra a dessolidarização do entorno próximo. Essas diferenciações ocorrem na motivação dessa dessolidarização, visto não haver “novas acessibilidades” que “libertaram muitas localizações dos constrangimentos da proximidade”, mas sim imposições pela ineficiência do poder público de promover integração com áreas próximas. No caso em específico, a principal área próxima seria o bairro São Bento, que possui uma série de comércios que poderiam ser frequentados pelos moradores do Carandá e dos Altos do Ipanema, todavia, a rede de transportes baseada na conexão entre terminais urbanos, dificulta o acesso direto, dada a necessidade do indivíduo precisar de dois ônibus e um longo movimento de ida e volta pela Avenida Ipanema para acessar o bairro vizinho por meio da rede de transporte público.

Além disso, essa dessolidarização também ocorre pelo preconceito dos pequenos estabelecimentos comerciais dos bairros mais próximos aos conjuntos habitacionais até mesmo em realizar entregas, conforme relatado pelos moradores, o que agrava o isolamento dos moradores que buscaram as alternativas em comércios de ruas improvisados em veículos ou a oferta de serviços, como cabeleireiro e manicure nos próprios apartamentos.

O preconceito enfrentado pelos moradores dos loteamentos torna-se ainda mais contraditório ao se considerar que os bairros mais próximos, como o São Bento, não possuem poder aquisitivo muito acima dos registrados nos moradores dos loteamentos, visto também se tratar de bairros periféricos da Zona Norte da cidade.

Desse modo, em resumo, considerando as falas obtidas pelos entrevistados, consegue-se obter claramente 3 características citadas por Salgueiro (2001), sendo o surgimento de novas centralidades (com novas áreas comerciais sobretudo com abertura de *shopping centers*); aumento do número de enclaves socialmente dissonantes (pela proliferação de espaços residenciais fechados ou no caso do estudo de caso feito, de loteamentos fechados verticais promovidos pelo poder público que geraram áreas de espaços segregados por imposição) e a contiguidade sem continuidade (ocorrida no fato dos muros cercando áreas e isolando moradores que querem se diferenciar do entorno ou buscar segurança, ou a periferização de moradores que possuem menor poder aquisitivo).

Desse modo, apenas a segunda característica (megacomplexos) não é claramente encontrada na cidade estudada.

Essa comparação do estudo de caso feito e da teoria levantada na análise bibliográfica de diversos autores demonstra a presença de elementos que indicam fortemente o processo de fragmentação socioespacial em Sorocaba, o qual é um processo que se tornou posterior cronologicamente ao de segregação, o qual já ocorria desde a expansão da mancha urbana que gerou a lógica centro x periferia apontada por Correa (2007), sendo um processo menos dinâmico do que o de fragmentação.

Confirma-se, desse modo, que a fragmentação intensifica a segregação, conforme apontado por Legroux (2021). Ou seja, a fragmentação dinamiza práticas segregatícias. As periferias podem permanecer como locais de segregação e

ocupadas pelas populações pobres, mas a presença de loteamentos fechados nessas áreas mais distantes da região central torna essa lógica de segregação mais complexa, havendo escalas distintas de diferenciação social, inclusive com intercalações entre espaços segregados por imposição e autossegregados, que podem estar lado a lado, sem nunca entrarem em contato.

O caso de Sorocaba demonstra essa convergência com classes médias e altas buscando áreas cada vez mais distantes para introdução de loteamentos fechados no processo de expansão da mancha urbana da cidade, gerando espaços autossegregados, enquanto os indivíduos mais pobres são forçados a habitar em áreas cada vez mais distantes das periferias onde o custo de vida é menor, gerando cada vez mais espaços segregados por imposição, conforme já previsto por Legroux (2021).

Portanto, esses novos elementos que foram identificados nas entrevistas por meio dos depoimentos coletados (policentralidade, territórios descontínuos gerando menor integração socioespacial e contiguidade desacompanhada de continuidade) se somam para reconhecer a presença da fragmentação socioespacial. Esse processo também se intensifica conforme novas dinâmicas são facilitadas, como o acesso a veículos automotivos e possibilidades de comunicação virtual online, que aumentam os fluxos entre áreas distintas que possuem áreas de consumo acessíveis a determinados poderes aquisitivo, redefinindo as relações entre áreas residências, de trabalho, de consumo e de lazer, o que foi relatado por moradores que afirmaram ter uma melhoria na qualidade de vida, com redução do tempo de deslocamento, após poderem ter acesso a veículos próprios, visto haver facilitação da mobilidade. O resultado dessas alterações é o surgimento de fluxos cada vez mais complexos e menos relacionados com a proximidade espacial das áreas de moradia.

Apesar de tratar-se de um conceito historicamente recente e de ser um processo em curso, o que gera as ressalvas e cuidados no uso do termo fragmentação socioespacial, é possível que casos de espaços segregados por imposição e autossegregados possam ser encontrados historicamente, caso fosse analisada toda a história do município. Porém, seriam casos isolados, visto o processo histórico de segregação (lógica centro x periferia) ser o dominante até o advento da acumulação flexível do capital. Essa intensificação do surgimento desses espaços ocorre pelos novos elementos que se agregaram nas últimas décadas,

como a abertura de shopping centers, gerando novas centralidades, e a complexificação das áreas urbanas. Portanto, o processo em andamento da fragmentação em Sorocaba, sucede, mas não anula a segregação e aprofunda as distinções entre espaços que se tornaram não apenas marcas na estrutura urbana, mas também alteraram as práticas cotidianas dos moradores. As palavras de Sposito e Goés (2013), em diálogo com Prévôt-Shcapira e Pineda (2008) podem se aplicar ao caso de Sorocaba e resume a relação entre fragmentação e segregação

As relações entre segregação e fragmentação, nesses termos, ajudam a responder a questão colocada por Prévôt-Shcapira e Pineda (2008, p.2), que se perguntavam se o termo 'fragmentação' substituiu a 'noção' de segregação, visto que esta contém a dupla acepção de confinamento e de desigualdade. Esses autores, à medida que desenvolvem seu artigo, mostram que a fragmentação pode ser vista como uma nova forma de interpretar a segmentação social e espacial em sua complexidade, incluindo-se o que compreendem como 'exacerbação da segregação em cidades latino-americanas', relacionando-a com as dinâmicas de urban sprawl, de gentrificación e barrios cerrados. (SPOSITO e GOËS, 2013, p. 296).

No caso estudado, Sorocaba, ocorre tanto o *urban sprawl*, espalhamento da cidade em tradução livre, com a extensão do tecido urbano, assim como a descontinuidade dos espaços; quanto os *barrios cerrados*, com o crescimento de loteamentos fechados listados e mapeados no capítulo 2. Referente ao processo de *gentrificación*, gentrificação, considera-se um processo mais amplo e difícil de registrar em uma cidade média e ainda em expansão em Sorocaba, e mesmo que ocorra parcialmente em alguns bairros, seriam necessários estudos mais aprofundados para provar a sua existência. Ou seja, dois dos elementos apontados por Sposito e Goés (2013) foram registrados em Sorocaba, sendo outros indicadores da fragmentação socioespacial no município.

Conforme apontado por Legroux (2021), a análise cotidiana é um elemento importante no entendimento da fragmentação espacial. O cotidiano dos sujeitos entrevistados contribui, portanto, para compreender as alterações urbanas no processo recente da história de Sorocaba. Ou seja, a individualização da sociedade moderna relaciona-se com o processo de fragmentação, sobretudo relacionada as diferentes escalas do termo fragmentação.

As falas dos entrevistados, na maioria dos casos, convergem para situações econômicas menos favorecidas. Mesmo nos casos dos indivíduos e das famílias que conseguiram alguma forma de ascensão social, principalmente por meio de maiores

salários de algum integrante da família que obteve acesso ao ensino superior, observa-se ainda haver dificuldades sociais relacionadas ao local de moradia, como as longas distâncias, a falta de serviços e comércios básicos, os preços elevados de produtos no loteamento, violência urbana ou mesmo preconceito de outras áreas da cidade com os loteamentos estudados.

Desse modo, todos os entrevistados demonstraram redefinição de práticas após começarem a morar nos loteamentos. Além disso, o sistema de valores dos entrevistados, no que se refere ao seu local de morada, apresenta pontos em comum entre todos, como um orgulho de melhorias pessoais após acesso a moradia, ao mesmo tempo em que todos observam problemas e desejam melhorias, e, o que mais chamou atenção, um forte sentimento de pertencimento e coletividade com o local de morada.

Esse sentimento de pertencimento é visível pela divisão que os moradores apresentam nas falas entre o “aqui”, referindo-se aos loteamentos Carandá e Altos do Ipanema, e o “lá”, englobando quaisquer outras partes da cidade; ou nos momentos em que os entrevistados referem-se a “nós” como os moradores desses loteamentos, demonstrando um sentimento de unicidade e percepção de pontos comuns entre os moradores.

Esses relatos demonstram a percepção das condições econômicas dos fragmentos, assim como as dificuldades sociais e espaciais, visto que todas as falas convergem para os mesmos pontos. Esse era o intuito fundamental da realização das entrevistas, compreender o cotidiano não apenas do ponto de vista espacial, isto é, o isolamento, os locais de destino dos principais fluxos e possibilidade de acesso de mobilidade pelo transporte público, mas também do ponto de vista social, ou seja, as particularidades dos moradores e suas condições econômicas e sociais, o que demonstra o desenvolvimento do processo de fragmentação. Dessa forma, compreende-se a adjetivação de socioespacial somada a fragmentação.

Apesar de não ser um questionário quantitativo, as entrevistas possuíam questões em comum para compreender o cotidiano dos indivíduos. Uma das principais questões solicitava que o entrevistado descrevesse um dia comum de seu cotidiano. Todos os entrevistados passaram, inconscientemente, a descrever questões relacionadas à mobilidade, como os horários necessários para acordar para conseguir chegar ao trabalho, a quantidade de ônibus que precisam enfrentar

por dia ou elementos relacionados. Quando questionados sobre o consumo ou o lazer, novamente retomavam a mobilidade, demonstrando serem necessárias longas distâncias ou longos períodos para acesso aos locais de compras ou descanso.

Muitos relataram morar em locais mais distantes do Centro do que moravam antes do sorteio dos apartamentos ou que agora necessitavam do uso de automóveis, sendo que os que não possuem condições de terem veículos próprios, tornam-se totalmente dependes da rede de transporte, que mesmo com melhoras após o BRT, permanece insuficiente e com ausência de fluxos destinados para outras áreas além da central. Além disso, observam-se deslocamentos pendulares diários no sentido casa-trabalho-casa, com deslocamentos regulares semanais ou mensais para compras e aleatórios, em escala reduzida, para lazer. Todos esses deslocamentos identificam relações espaciais e sociais típicas de fragmentos segregados.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A fragmentação socioespacial é um processo, e não um fato consolidado.

Compreende-se a necessidade de mais pesquisas empíricas em diversas cidades, sobretudo cidades médias, para que se possa compreender diferentes movimentos no processo de fragmentação.

A dissertação buscou, portanto, continuar o debate no sentido de avançar no recorte específico das cidades médias, assim como das correntes teóricas explicativas do espaço urbano no âmbito da Geografia. Buscou-se atrelar o estudo da fragmentação socioespacial com movimentos mais amplos, como a fase atual do capitalismo (acumulação flexível do capital) e outras correntes teóricas, como as teses da urbanização planetária e do direito à cidade. As representações e os discursos trazidos ao longo da dissertação buscaram, portanto, relacionar-se a essas visões, tendo o intuito de aprofundar as explicações sobre a formação do espaço urbano, e também sobre seu consumo, de modo a, além de comparar com demais localidades, expandir os pontos de vista sobre o papel e o uso do urbano, sobretudo de cidades médias e, mais especificamente, em espaços segregados, como no caso dos estudos de caso realizados.

Nesse sentido, a metodologia abordada buscou, como forma de entendimento, basear-se na análise do cotidiano. O cotidiano tornou-se o método para não apenas captar as dinâmicas ocorridas nos locais de estudo, mas também para auxiliar no entendimento e na explicação da fragmentação socioespacial, visto que compreender o cotidiano significa necessariamente compreender as dinâmicas e as práticas espaciais da população. Essas práticas incluem também as representações, ou seja, a forma como o espaço é visto pela própria população, entendendo os significados dados a cada dimensão do espaço urbano. Ao mesmo tempo, analisam-se as experiências dos moradores, o que torna significativa a escuta das pessoas por meio de entrevistas, visto que cada indivíduo teria sua experiência no espaço analisado de acordo com suas vivências, seus conhecimentos e suas histórias de vida.

Ou seja, dada a não consolidação de um método específico para capturar a fragmentação socioespacial, ainda são necessárias pesquisas empíricas para sua consolidação. Baseando-se em outras pesquisas focadas na fragmentação socioespacial realizadas em cidades médias, o método utilizado não aspirou a ser

inovador e revolucionário, mas sim eficaz e passível de comparação com outros estudos realizados em outras cidades, para que sejam identificadas regras gerais que se apliquem a diversas localidades e exceções que pudessem ser encontradas apenas no município de análise. Para tanto, a análise do dia a dia se baseou nos elementos abordados (Consumo, lazer e mobilidade), por serem considerados os principais nos estudos de caso em específico.

Portanto, elaborou-se um caminho proposto ao longo da dissertação que se iniciou na revisão bibliográfica que tentou delimitar o conceito de fragmentação socioespacial, mas novamente se ressalta que deve ser entendido como um processo e não como um fato consolidado, sendo essa própria ressalva fruto da revisão bibliográfica. O caminho segue passando entre a universalidade do tema e as particularidades de Sorocaba, compreendendo que em cada município, ou mesmo em cada parte de um município, como as distintas zonas da cidade analisada, haveria especificidades que alterariam a forma de se estudar o assunto, para tanto, retomou-se a história do espaço urbano sorocabano e as distinções de suas áreas no período atual. O estudo de caso foi o próximo passo do caminho que tentou ir além das estruturas da fragmentação, visto que buscou compreender as práticas espaciais e algumas das individualidades que alteram a percepção do espaço vivido de acordo com o universo particular de cada pessoa. Por fim, mas não menos importante, o caminho se encerrou com a ampla análise das lógicas fragmentárias, trazendo outras vertentes de estudo ao assunto (como direito à cidade e urbanização planetária), para um entendimento mais amplo das alterações em curso no urbano.

Uma das considerações que podem ser feitas a partir dessas reflexões é que o espaço da cidade se relaciona com o espaço de cada indivíduo, ou seja, suas particularidades, seus hábitos e suas necessidades de deslocamento pelas distintas áreas da cidade. Ou seja, cada indivíduo constrói sua própria organização do espaço de acordo com os recursos financeiros que possui a sua disponibilidade para realizar seus deslocamentos. Portanto, parte-se da premissa que se buscou elementos em comum na realidade da maioria dos entrevistados dos estudos de caso para caracterizar a fragmentação socioespacial, todavia, não é possível criar um comando generalizador que considere as particularidades individuais de cada pessoa.

Ao mesmo tempo, pode-se exemplificar essa situação ao mostrar que as entrevistas realizadas com os moradores dos loteamentos segregados por imposição, assim como se supõe que ocorreria em outros loteamentos, demonstram que os moradores não possuem o mesmo modo de vida, mesmo que sejam vizinhos ou que morem nas proximidades uns dos outros, havendo diferenças financeiras, sociais por conta de situações específicas de membros da família ou mesmo de gostos que os distinguem e geram pequenas alterações nos resultados. Entretanto, os entrevistados organizam seu espaço de forma semelhante. Essa semelhança ocorre pelos padrões de locais frequentados para consumo (Centro e comércios nas Avenidas Ipanema e Itavuvu), lazer (sobretudo a região central) e mobilidade (Dependência do transporte público coletivo, possibilidade eventual de uso de veículos próprios e veículos de aplicativos).

Contudo, essas proximidades dadas pelo contexto socioeconômico, não indicam a construção de uma coletividade que extingue as particularidades. Também é preciso ressaltar que os moradores dos estudos de caso não passaram por uma simples adesão de imposições espaciais pré-existentes, no sentido de sua organização e formação. Isso ocorre porque os moradores criaram soluções criativas para essa organização precária pré-existente. Um exemplo ocorre para a falta de locais de consumo, com um único mercado previsto, e conseqüente preços elevados, os moradores criaram comércios alternativos nas ruas e nos apartamentos, por preços mais acessíveis. Também se podem citar as soluções criativas para as dificuldades de acesso a espaços de lazer, os moradores ocuparam os espaços disponíveis, como praças, os ampliando e gerando o lazer relacionado ao consumo em lanchonetes e restaurantes improvisados em trailers e veículos.

A partir dos mapas elaborados no capítulo 2, outras considerações podem ser feitas, como a tendência de periferização dos espaços segregados. Essa periferização ocorre de duas formas distintas. A primeira é relacionada aos espaços segregados por imposição, com um processo recorrente nos espaços urbanos de as pessoas mais pobres ocuparem espaços cada vez mais distantes das áreas centrais à medida que as centralidades passam pelo aumento do custo de vida necessário para a permanência da população. A segunda refere-se aos espaços autossegregados, basicamente na figura de loteamentos fechados que também ocupam áreas cada vez mais distantes das regiões centrais, porém por causa da

escolha dos moradores e não por imposição, sendo que no caso de Sorocaba essas ocupações ocorrem cada vez mais na Zona Norte em torno da Avenida Ipanema e suas proximidades, em uma distância considerável do Centro da cidade.

Todavia, esse afastamento é acompanhado pelos fluxos de acesso à outras áreas da cidade que possuam características econômicas e sociais semelhantes. Esses deslocamentos também ocorrem de duas formas. A primeira forma são movimentos esporádicos, de frequência semanal ou mensal, variando de cada indivíduo, para acesso a ofertas de bens e serviços que possam ser oferecidos aos moradores desses loteamentos fechados e espaços segregados no geral. A segunda forma são deslocamentos pendulares diários para trabalho ou estudo, sendo predominantes para as zonas Central e Sul, onde se concentram as principais ofertas de trabalho do município, ou alguns pontos da própria Zona Norte, novamente em torno das Avenidas Ipanema e Itavuvu. Esses fluxos demonstram que, a fragmentação socioespacial, mesmo em cidades médias, gera uma mobilidade alta dos moradores de espaços segregados por imposição, e também de espaços autossegregados, demonstrando um esforço de integração dos diferentes espaços com semelhanças econômicas. Ou seja, esses deslocamentos não apenas produzem, como também exigem uma sociedade complexa e, conseqüentemente, um espaço urbano complexo, que não apresenta como único fundamento a dinâmica interacional simples de casa para trabalho, mas também envolvendo as mobilidades relacionadas a consumo e a lazer em uma sociedade cada vez mais baseada no capital financeiro e seus elementos que são impostos, não apenas como necessidade, mas como desejo no contexto de acumulação flexível do capital.

Em relação aos objetivos específicos da pesquisa, sendo o primeiro “Analisar a manifestação do processo de fragmentação socioespacial na cidade de Sorocaba, assim como compreender como esse processo afeta a produção e o consumo do espaço urbano”. Compreende-se que a análise das características do processo de fragmentação socioespacial demonstra sua manifestação na cidade de Sorocaba. Essa manifestação ocorre de duas formas: a primeira são os espaços autossegregados na forma de loteamentos fechados listados a partir das plantas disponibilizadas pela Prefeitura Municipal de Sorocaba e mapeados no mapa 5, presente no capítulo 3; a segunda são os espaços segregados por imposição, consideradas na forma de AEIS, áreas de especial interesse social, por serem locais

de ocupação irregular, geralmente em áreas distantes das áreas que geram centralidades, ou nos locais de estudo de caso que foram construídos como políticas públicas de moradia, porém em locais distantes, que geraram outros problemas para além da moradia.

A forma como esse processo afeta a produção e o consumo do espaço urbano ocorre pelo isolamento de distintas áreas da cidade gerando os fragmentos sem comunicação que alteram esse espaço urbano criando um mosaico de áreas contíguas, mas sem continuidade. No caso dos espaços autosssegregados, o isolamento ocorre por opção, com os moradores preferindo o cercamento de suas vidas por muros que os separem do restante da cidade. Considera-se relevante voltar aos motivos, que incluem a sensação de segurança gerada pelos muros, cercas, grades e câmeras; possíveis facilidades vendidas pelos loteamentos, como comércios, serviços e formas de lazer presentes no interior dos muros; e mesmo pela simples tentativa de obter *status* social, com o diferenciamento de morar em locais mais caros, mais valorizados e que gerem o desejo em uma sociedade capitalista marcada pela fetichitização de mercadorias. Todavia, no caso dos espaços segregados por imposição, como sugerido pelo nome, não há escolha, os moradores precisam morar nessas áreas por não possuírem poder aquisitivo necessário para morarem em áreas com maiores facilidades e melhores localizadas, somando-se a essa realidade, muitas vezes, o descaso do poder público de promover acesso a serviços públicos ou facilidade de mobilidade pela rede de transporte.

Além disso, a fragmentação socioespacial afeta o consumo do espaço urbano com a criação de fluxos que ligam as distintas áreas da cidade que possuem semelhanças econômicas e sociais. Os estudos de caso realizados permitem contribuir nessa consideração ao indicar que os moradores do Carandá e do Altos do Ipanema possuem fluxos destinados a região central da cidade, onde há comércios populares mais acessíveis e ampla oferta de vagas de emprego, e para as avenidas Ipanema e Itavuvu, onde existem comércios, em especial hipermercados e o shopping Cidade, também com preços mais acessíveis, além de uma oferta de empregos, mesmo que bem reduzida em relação à região central.

Essa informação relaciona-se com outro objetivo específico da pesquisa, “Analisar as relações socioespaciais entre os moradores dos distintos habitats

urbanos e as possíveis articulações que existam entre esses espaços e o conjunto da cidade”. Retoma-se, portanto, que os habitats urbanos analisados foram os escolhidos para o estudo de caso, Carandá e Altos do Ipanema, e existem três articulações maiores com outros espaços no conjunto da cidade. O primeiro e maior, já falado, é com o Centro da cidade, que além da concentração de empregos e de comércios populares, é o local de mais fácil acesso por causa da rede de transporte BRT que liga os loteamentos apenas com o Terminal Santo Antônio, localizado no Centro, o que torna a região a de mais fácil acesso para os moradores. O segundo são para as avenidas Ipanema e Itavuvu, por causa dos comércios, sendo que no caso da Avenida Ipanema, por ser o local de trânsito dos ônibus BRT, há maior facilidade de acesso, mas no caso da Itavuvu, esse acesso costuma ser por veículos particulares ou por veículos de aplicativo, não sendo muito acessível pela rede BRT, mas sendo muito acessada por moradores que inclusive se programam para fazer compras mensais nos hipermercados que se localizam nesta avenida e que realizam entregas à domicílio. Há um terceiro fluxo considerável, mesmo que menor que os dois primeiros, destinado ao bairro Campolim na Zona Sul da cidade, conhecida por ser uma das regiões mais ricas da cidade. Esse fluxo ocorre por muitos indivíduos que trabalham na região, em diversos comércios presentes, ou de jovens que buscam passear pelo shopping Iguatemi-Esplanada, mesmo sem condições financeiras de consumir em muitos comércios locais, mas baseados, novamente, na lógica capitalista de consumo e fetiche de produtos, mesmo que de forma inconsciente.

Nesse sentido, o capítulo 5 é fundamental na ampla análise do conceito de Direito à Cidade e nas reflexões relacionadas à fragmentação socioespacial. Esse debate relaciona-se mais aos espaços segregados por imposição se comparados com os espaços autosegregados. Basicamente, observa-se a negação do direito à cidade dos moradores dos loteamentos analisados, cujas opções de acesso a distintas áreas da cidade são reduzidas, ou longas e cansativas pela estrutura da rede de transporte público. Além disso, a reduzida capacidade financeira da maioria dos indivíduos agrava a situação, visto que no período atual do capitalismo, o consumo está presente em quase todas as práticas cotidianas, inclusive nas de lazer, seja pela forma escolhida de lazer em si, ou pelo custo necessário na mobilidade. A negação do Direito à Cidade é um dos motivos, portanto, que levam

às soluções criativas adotadas pelos moradores, tais como os comércios, sobretudo lanchonetes e restaurantes que geram uma vida social e de encontro nos próprios loteamentos.

Por último, retoma-se ao objetivo principal da dissertação, ou seja, “compreender e analisar o desenvolvimento do tema da fragmentação socioespacial nos debates geográficos, assim como no âmbito das ciências sociais, objetivando compreender as transformações da urbanização no século XXI especificamente na Zona Norte da cidade”. Esse objetivo é realizado com a rigorosa revisão bibliográfica realizada no capítulo 2, que considerou desde a distinção de segregação e fragmentação, assim como a transição de uma forma para a outra, até os autores que recentemente relacionaram o tema com conceitos como o próprio direito à cidade ou urbanização planetária. Essa ampla revisão dos debates geográficos foi fundamental na compreensão das transformações da urbanização no século XXI, sobretudo com a ampliação de práticas que eram características apenas de metrópoles para cidades médias, nas quais se insere Sorocaba. O recorte feito na Zona Norte de Sorocaba, de modo a não ignorar as outras zonas da cidade, as quais inclusive foram citadas e analisadas, permitiu uma visão mais específica e objetiva, dado que mesmo que Sorocaba seja considerada uma cidade média, possui uma grande mancha urbana e uma grande população, o que dificultaria a análise de sua totalidade em tempo possível ou de forma objetiva, sem se tornar uma análise genérica baseada em eventos gerais.

Portanto, no âmbito acadêmico, considera-se que a dissertação cumpre seu objetivo de fazer uma vasta revisão bibliográfica do conceito de fragmentação socioespacial, sendo que estudos anteriores serviram de base para toda a metodologia e todos os métodos utilizados, considerando adaptações necessárias para a realidade local, visto que mesmo que o processo tenha se amplificado e atingido cidades médias, existem diferenças da fragmentação nas metrópoles e nas cidades médias, que vão desde a dimensão do processo até ausências ou presenças de características, assim como diferenças entre as próprias cidades médias, visto que cada realidade local distingue a formação e o consumo do espaço urbano pelos moradores de acordo com elementos próprios. Desse modo, a dissertação cumpre seu objetivo acadêmico de ampliar o debate da fragmentação socioespacial para o município de Sorocaba, especificamente para a sua região

mais populosa, com maior crescimento e também com maiores dificuldades sociais e econômicas, a Zona Norte, ao mesmo tempo em que se realizam diálogos e comparações com outras zonas da cidade.

Nesse sentido, o âmbito social também é relevante nas considerações finais a serem feitas. Visto que para além da dimensão acadêmica, a dissertação permite a compreensão não apenas da produção, mas também do consumo do espaço urbano a partir da óptica de indivíduos de espaços urbanos segregados por imposição, os quais possuem dificuldade de acesso a serviços, comércios básicos e formas de lazer, ou seja, com o direito à cidade negado, pelas dificuldades presentes na locomoção para distintas áreas da cidade, por conta das dificuldades geradas pelo transporte público baseado na área central e distância dos loteamentos para qualquer outro ponto da cidade. A dinâmica social, portanto, possui ampla relação com o lado crítico, que permite compreender elementos contraditórios e questionáveis do espaço urbano entender suas causas, assim como entender as formas de enfrentamento e de luta da população local a essa realidade. Por esse sentido, as reflexões possíveis com a conversa dos entrevistados são fundamentais, gerando uma maior aproximação com a realidade local, compreendendo mazelas sociais que afetam indivíduos reais, para além da teoria acadêmica.

Fazer algumas considerações pessoais ao término dessa análise de um processo em construção a partir de estudos de caso específicos. Compreender a realidade da Zona Norte de Sorocaba, local de nascimento e morada, onde se criaram expectativas e desesperanças, onde uma vida e relações afetivas foram construídas torna-se uma prática revigorante, não apenas no sentido acadêmico, mas como autoconhecimento. O entendimento desde a produção do espaço urbano até as formas de consumo que a população local cria para suprir necessidades e enfrentar uma realidade, muitas vezes injusta e desanimadora, de forma criativa e baseada em conexões e coletividade, é um processo enriquecedor. Compreende-se, portanto, uma junção entre conhecimento acadêmico desenvolvido ao longo de toda a pesquisa e a prática, pela análise de uma realidade próxima, que envolve processos comuns a muitas outras localidades e que geram identificação pelas similaridades de indivíduos de diversos outros espaços segregados por imposição em áreas periféricas que passam por histórias semelhantes.

Portanto, não se poderia finalizar essa dissertação de outra forma que não seja com o reafirmar da importância da prática cotidiana na análise do processo de fragmentação socioespacial. Para além de analisar de forma quantitativa fluxos que interliguem áreas remotas da cidade e de analisar tabelas com dados de renda, moradia e consumo. Esses dados, apesar de importantes, só fazem sentido se compreendidos a partir das vivências dos indivíduos que de fato existem e vivem nesses locais, muito além de números em um papel. Ou seja, as entrevistas são enriquecedoras e tornam possível uma compreensão humana de um processo ainda não encerrado, cujas características ainda podem se alterar ou se fixar, mas que geram segregação. Compreender qualquer forma de divisão social só é possível, pois, com a escuta das pessoas que vivem essa situação. Apenas os indivíduos que vivem em um fragmento em específico podem relatar com certeza e exatidão as consequências dessa segregação, cada indivíduo escutado, portanto, traz sua óptica do processo a partir de suas histórias de vida, de suas condições financeiras e de suas relações com familiares, amigos e vizinhos. As individualidades não podem ser ignoradas na análise de um processo que gera divisão entre indivíduos a partir de uma lógica capitalista de acesso a bens e serviços pelas suas condições financeiras, o que inclui o local de moradia em uma cidade em expansão. Ou seja, cada indivíduo entrevistado é fundamental para essa pesquisa e trouxe sua individualidade, sua vivência e sua percepção para um processo em construção conhecido como fragmentação socioespacial.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABATE, Alexandre Antonio. As vozes da fragmentação socioespacial: uma leitura pelas lentes da mobilidade e da acessibilidade urbanas de cidadãos que habitam a periferia de Ribeirão Preto – SP. Presidente Prudente – SP. Fevereiro de 2022

ALMEIDA, Renan Pereira. MONTE-MOR, Roberto Luís de Melo. AMARAL, Pedro Vasconcelos Maia do. Implosão e explosão na Exópolis: evidências a partir do mercado imobiliário da RMBH. Nova economia, 2017: v.27 n.2 p.323-350.

ALVES, A. M.; FURINI, L. A. Fragmentação Socioespacial Urbana: tendências em uma cidade de porte médio. Boletim de Geografia, v. 38, n. 3, p. 56-75, 24 mar. 2021.

Arranjos populacionais e concentrações urbanas do Brasil. Disponível em: https://www.ibge.gov.br/apps/arranjos_populacionais/2015/pdf/publicacao.pdf. Acesso em: 12. Fevereiro. 2023

BENDER, Pablo. Fragmentação socioespacial e temporal do espaço público em Chapecó, Mossoró e Marabá. Revista INVI, Santiago , v. 37, n. 106, p. 96-120, nov. 2022 .

BRT Sorocaba. Disponível em: <https://brtsorocaba.com.br/>. Acesso em: 16. Março. 2023.

BRT – Mapa. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2021/05/23/especial-conhecendo-o-brt-sorocaba/>. Acesso em: 16. Março. 2023.

Carandá e Altos do Ipanema – Resoluções. Disponível em: <https://habitacao.sorocaba.sp.gov.br/nossacasa/>. Acesso em: 24. Abril. 2023.

CARLOS, A. F. A. Henri Lefebvre: a problemática urbana em sua determinação espacial. Geosp – Espaço e Tempo (Online), v. 23, n. 3, p. 458-477, dez. 2019, ISSN 2179-0892.,

CASTELLS, Manuel. La cuestión urbana. México: Siglo XXI, 1978.

CASTRIOTA, Rodrigo. Urbanização planetária ou revolução urbana? De volta à hipótese da urbanização completa da sociedade. REV. BRAS. ESTUD. URBANOS REG. (ONLINE), RECIFE, V.18, N.3, p.507-523, SET.-DEZ. 2016

COMITRE, Felipe. ANDRADE, Alexandre Carvalho de. Crescimento populacional e contradições no espaço urbano. Uma análise da expansão periférica na cidade média de Sorocaba – SP. In: II Simpósio de Cidades Médias e Pequenas da Bahia, 2011, Vitória da Conquista. Anais do II Simpósio de Cidades Médias e Pequenas da Bahia. Vitória da Conquista: UESB, 2011. v. 1. p. 1-15.

CORRÊA, Roberto Lobato. Diferenciação sócio-espacial, escala e práticas espaciais. Cidades. Presidente Prudente: Grupo de Estudos Urbanos, v. 4, n. 6, 2007, p. 61-72.

CORREA, Roberto. Processos, Formas e Interações Espaciais. **R. Bras. Geogr.**, Rio de Janeiro, v. 61, n. 1, p. 127-134, jan./jun. 2016.

CORREA, Roberto. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996. Cap. 5. *Processos espaciais e a cidade*. Pp. 121-144.

DAL POZZO, C. F. Fragmentação socioespacial em cidades de porte médio. **Revista da ANPEGE**, [S. l.], v. 8, n. 09, p. 29–46, 2017. DOI: 10.5418/RA2012.0809.0003. Disponível em: <https://ojs.ufgd.edu.br/index.php/anpege/article/view/6515>. Acesso em: 22 abr. 2023.

DAL POZZO, Clayton Ferreira. Fragmentação socioespacial em cidades médias paulistas: Os territórios do consumo dal pozzo de Ribeirão Preto e Presidente Prudente. Presidente Prudente. 2015

DAL POZZO, Clayton Ferreira. Fragmentação socioespacial: Práticas espaciais do consumo segmentado em Ribeirão Preto e Presidente Prudente. Revista da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Geografia (Anpege).p.279-324, V.11, n.16, jan-jun.2015.

DAL POZZO, Clayton Ferreira. Territórios de autosegregação e de segregação imposta : fragmentação socioespacial em Marília e São Carlos / Clayton Ferreira Dal Pozzo. - Presidente Prudente: [s.n], 2011

GUZMÁN R., Alejandro ; HERNÁNDEZ S., Kitziah M. La fragmentación urbana y la segregación social. Una aproximación conceptual. Revista Legado de Arquitectura y Diseño. Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, n. 14, 2013, p. 41-55.

HARVEY, David. O direito à cidade. Lutas Sociais, São Paulo, n.29, p.73-89, jul./dez. 2012.

História de Sorocaba. Disponível em: <https://turismo.sorocaba.sp.gov.br/visite/historia-de-sorocaba/>. Acesso em: 04. Janeiro. 2023.

IBGE. Densidade demográfica de Sorocaba. Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/sinopseporsetores/?nivel=st>. Acesso em: 19. Dezembro. 2022.

JANOSCHKA, Michael.; GLASZE, Georg. Urbanizaciones cerradas: um modelo analítico. Ciudades. Puebla (México): Red Nacional de Investigación Urbana, n. 59, jul-set, 2003, p. 09-19.

LEFEBVRE, H. Fulgurants progrès, crise de civilisation: quand la ville se perd dans une métamorphose planétaire. Le Monde diplomatique, p.16-17, 1983.

LEFEBVRE, Henri. O Direito à Cidade. São Paulo: Centauro, 2001. 144 p.

LEGROUX, Jean. A lógica urbana fragmentária: Delimitar o conceito de fragmentação socioespacial. *Caminhos de Geografia Uberlândia-MG* v. 22, n. 81 jun./2021 p. 235–248.

LEGROUX, J. A TRIPLICIDADE DO ESPAÇO E DAS PRÁTICAS COTIDIANAS DE MOBILIDADE PARA O ESTUDO DA FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL . **GEOgraphia**, v. 23, n. 51, 19 jul. 2021.

LENCIONI, Sandra. A emergência de um novo fato urbano de caráter metropolitano em São Paulo: A particularidade de seu conteúdo sócioespacial, seus limites regionais e sua interpretação teórica. *BOLETIM PAULISTA DE GEOGRAFIA, SÃO PAULO*, n. 82, p. 45-64, 2005

LENCIONI, Sandra. A METAMORFOSE DE SÃO PAULO: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas. *REVISTA PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO*, Curitiba, n.120, p.133-148, jan./jun. 2011

LEI Nº 4.591, DE 16 DE DEZEMBRO DE 1964. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l4591.htm. Acesso em: 28. Outubro. 2022.

LEI No 6.766, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1979. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6766.htm. Acesso em: 28. Outubro. 2022.

LEI Nº 9.547, de 27 DE ABRIL DE 2011. Disponível em: <http://www.camarasorocaba.sp.gov.br/propositura.html?id=5e3f0e2905d7040f28b47cd6&print=1>. Acesso em: 23. Abril. 2023.

LEITE, Thiago. A transformação do espaço no eixo sudeste de Sorocaba. São Paulo, 2017. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia.

Loteamentos de Sorocaba. Disponível em: <https://obras.sorocaba.sp.gov.br/loteamentos-e-areas-publicas/>. Acesso em: 25. Outubro. 2022.

MAGRINI, Maria Angélica de Oliveira. Vidas em enclaves. Imaginário das cidades inseguras e fragmentação socioespacial em contextos não metropolitanos. 2013. 488 f. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Programa de Pós-Graduação, 2013. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/105071>>.

MELARA, Eliane. “Fortified Cell” e “Dangerous Places”: Processos de Fragmentação do Tecido Sociopolítico-Espacial em Cidades Médias – Resende e Volta Redonda – RJ. Espaço Aberto, PPGG – UFRJ, Rio de Janeiro, v.7, n.2, p. 57-77, 2017.

MENDES, Luís. Urbanização clandestina e a fragmentação socio-espacial urbana contemporânea: O bairro da Cova da Moura na periferia de Lisboa. Revista da Faculdade de Letras – Geografia – Universidade do Porto – II Série, volume II, 2008, pp. 57-82.

MORCUENDE, Alejandro. BEHIND THE ORIGINS OF SOCIO-SPATIAL FRAGMENTATION. *Mercator*, Fortaleza, v. 20, July 2021. ISSN 1984-2201. Available at: <<http://www.mercator.ufc.br/mercator/article/view/e20022>>. Date accessed: 27 Feb. 2023. doi: <https://doi.org/10.4215/rm2021.e20022>.

MORCUENDE, Alejandro. Interpreting sociospatial fragmentation, differential urbanization and everyday life: a critique for the Latin American debate. *GEOgraphia*. Niterói, Universidade Federal Fluminense, vol: 22, n. 49, 2020.

Plano Municipal de Educação (PME). 2015-2025. Disponível em: <https://www.sorocaba.sp.gov.br/pme/wp-content/uploads/sites/35/2015/06/Plano-Municipal-de-Educacao-Documento-final.pdf>. Acesso em: 20. Dezembro. 2022.

População de Sorocaba – Censo – Séries históricas. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sorocaba/pesquisa/43/30281?ano=2010>. Acesso em: 11. Janeiro. 2023.

População Sorocaba – 2022. Disponível em: https://ftp.ibge.gov.br/Censos/Censo_Demografico_2022/Previa_da_Populacao/POP_2022_Municipios.pdf. Acesso em: 11. Janeiro. 2023.

PRÉVÔT-SCHAPIRA, Marie-France; PINEDA, Rodrigo. Buenos Aires: la fragmentación en los intersticios de una sociedad polarizada. *Eure*, vol. XXXIV, n.103, p. 73-92, dez. 2008.

REGIC – Sorocaba. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/redes-geograficas/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html>. Acesso em: 09. Junho. 2023

Rodovias de Sorocaba. Disponível em: <https://turismo.sorocaba.sp.gov.br/visite/como-chegar/>. Acesso em: 22. Fevereiro. 2023.

SALGUEIRO, Teresa Barata. Cidade pós-moderna: espaço fragmentado. *Território*. Rio de Janeiro: LAGET/UFRJ, n. 4, jul. 1998, p. 39-53.

SANTOS, Elizete. de Oliveira. Segregação ou fragmentação socioespacial? Novos padrões de estruturação das metrópoles latino-americanas. **GeoTextos**, [S. l.], v. 9, n. 1, 2013. DOI: 10.9771/1984-5537geo.v9i1.6767. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/geotextos/article/view/6767>. Acesso em: 15 fev. 2023.

SANTOS, Milton. **Economia espacial: críticas e alternativas**. . São Paulo: EDUSP. . Acesso em: 09 jun. 2023. , 2003

SANTOS, Milton. O Espaço Dividido: Os Dois Circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos. 2ª Ed., 1. Reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1978.

SERPA, Angela. Diversidade e desigualdade em um contexto de fragmentação socioespacial: avanços e recuos. Ateliê Geográfico – Goiânia – GO, v. 12, n. 2, ago/2018, p.22-38.

SILVA, Paulo Celso da. **De novelo de linha a manchester paulista - fabrica textil e cotidiano no inicio do seculo xx em sorocaba**. 1995. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995. . Acesso em: 09 jun. 2023.

SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL. Mercator (Fortaleza). Universidade Federal do Ceará, v. 19, p. -, 2020. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/213348>>.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Centros e centralidades no Brasil. In: FERNANDES, José Alberto V. Rio. SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A nova vida do velho centro nas cidades portuguesas e brasileiras. Porto, 2013. Fac. De Letras das Universidade – CEGOT, p. 45-59.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. GOES, Eda Maria. Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial. São Paulo: Editora Unesp Digital, 2017.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Fragmentação socioespacial e consumo na periferia de São Paulo. Tlalli: Revista de Investigación en Geografía. n.8. Dezembro. 2022 – Maio. 2023.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo, Brasil. **Invest. Geog**, Ciudad de México , n. 54, p. 114-139, agosto 2004 .

Sorocaba. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sorocaba/panorama>. Acesso em: 12. Janeiro. 2022.

SALIDO, Caroline Maia. et al. Segregação socioespacial e autosegregação: Estudo de caso na realidade de Londrina/PR. Anais do II Congresso Brasileiro da Guerra do Contestado. IV Colóquio de Geografias Territoriais Paranaenses. XXXVI Semana de Geografia da UEL. 2020.

SOUZA, Marcelo Lopes. de. (1996). As drogas e a “questão urbana” no Brasil: a dinâmica socioespacial nas cidades brasileiras sob a influência do tráfico de tóxicos. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. (org). Brasil: questões atuais da reorganização do território. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.

SOUZA, Marcelo Lopes. O desafio metropolitano: um estudo sobre a problemática sócio-espacial nas metrópoles brasileiras. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000

STRAFORINI, Rafael. TROPAS E TROPEIROS EM SOROCABA: A IMPORTÂNCIA DOS MUARES NA PRODUÇÃO DE UM ESPAÇO. GEOGRAFIA, Rio Claro, Vol. 23(2): 7-34, agosto 1998

TEIXEIRA, Vanessa Moura de Lacerda. Silva, Cleiton Ferreira da. PEREIRA, Cláudio Smalley Soares. Divisão social do espaço e fragmentação socioespacial em Mossoró/RN/Brasil. Mercator, Fortaleza, v.21,e21015, 2022.

URBES – Linhas interbairros. Disponível em: <https://www.urbes.com.br/linhas-interbairros>. Acesso em 05. Março. 2023.

WHITACKER, Arthur Magon. Inovações tecnológicas, mudanças nos padrões locacionais e na configuração da centralidade em cidades médias. Universidad de Barcelona, 2007. Revista Electrónica de Geografía y ciencias sociales. Vol. XI, n. 245.

ANEXOS

Anexo A

Roteiro para entrevista

1) Entrevistado(a):

Dia:

Perfil do(a) entrevistado(a)

2) Idade:

3) Gênero:

4) Profissão:

5) Estado civil:

6) Número de pessoas na família:

7) Renda familiar:

8) Nível de escolaridade:

Mobilidade

9) Você poderia descrever um dia comum no seu dia-a-dia? Que horas acorda? Aonde vai? Como se desloca?

10) Quais os meios de transporte utilizados para realizar suas atividades do cotidiano? (a pé, bicicleta, ônibus, automóvel etc)?

11) Quantos dias por semana você utiliza o ônibus para ir e voltar do trabalho? Qual a quantidade de ônibus para ir e voltar?

12) Qual a frequência semanal de utilização de ônibus para realizar suas compras ou obter serviços?

13) Qual a frequência semanal de utilização de ônibus para realizar suas atividades de lazer?

14) Onde se localiza o ponto de ônibus mais próximo de sua residência? Considera a distância adequada?

15) Qual o tempo médio de espera nos pontos de ônibus?

16) O BRT facilitou o acesso a outras áreas da cidade?

17) Você se considerada integrado(a) à cidade ou se sente isolado?

Consumo

- 18) Qual a frequência das compras e quais os principais produtos consumidos (alimentos, produtos de higiene, vestimentas etc)?
- 19) O entorno do conjunto habitacional oferece tudo o que necessita para consumo ou é necessário se deslocar para acesso a bens?
- 20) Caso precise se deslocar para comprar o que precisa, em quais áreas de Sorocaba você consome bens e serviços?
- 21) Utiliza a internet (Whatsapp, aplicativos específicos como ifood) para fazer compras?

Lazer

- 22) Você se desloca pela cidade para o lazer (shopping centers, parques, bares, lanchonetes, restaurantes, shows etc)?
- 23) Qual a frequência semanal? Quais as áreas da cidade que você mais frequenta para essa finalidade?
- 24) Você frequenta mais os espaços privados (cinema, shopping center, clubes etc) ou espaços públicos (praças, parques etc) para o lazer?
- 25) Você acessa a internet (Youtube, Netflix etc) e redes sociais (Facebook, Instagram etc) como forma de lazer? O seu lazer está mais vinculado a esta dimensão (via internet)?