

NOVAS EXPRESSÕES DE CENTRALIDADES URBANAS E A DIFERENCIAÇÃO SOCIOESPACIAL: UM OLHAR ATRAVÉS DAS PRÁTICAS ESPACIAIS

New expressions of urban centralities and socio-spatial differentiation: a look through spatial practices

Nuevas expresiones de centralidades urbanas e diferenciación socio-espacial: una mirada a las prácticas espaciales

Nouvelles expressions de centralités urbaines et la différenciation socio-spatiale : un regard sur les pratiques spatiales

RESUMO

As cidades contemporâneas têm sido perpassadas pela emergência de novas áreas de concentração de comércios e serviços e pela densidade de fluxos em direção a essas áreas, o que caracteriza o surgimento de novas expressões de centralidades. O objetivo deste artigo é analisar a diferenciação socioespacial nos usos e apropriação em centros urbanos por parte de sujeitos que residem em *habitats* voltados à classe média e à elite. Duas cidades médias localizadas no estado de São Paulo são objetos da empiria: Ribeirão Preto e Presidente Prudente. A emergência de novas centralidades é analisada através da distribuição das atividades de comércios e serviços, aliada à reestruturação das cidades em curso. A frequência, as preferências e motivações para realização de práticas espaciais em determinadas áreas centrais, lidas através de entrevistas qualitativas, clarificam o entendimento sobre as segmentações e diferenciações que caracterizam a produção de centralidades no contexto da urbanização contemporânea.

PALAVRAS-CHAVE: Reestruturação das cidades; multicentralidade/policentralidade; mobilidade urbana; cidades médias.

ABSTRACT

Contemporary cities have been permeated by the emergence of new commercial and service concentration areas and the density of flows towards these zones, which characterized the emergence of new expressions of centralities. This article aims to analyze the socio-spatial differentiation in uses and appropriation of the urban centres by individuals who live in *habitats* aimed at the middle and elite classes. Two middle-sized cities in São Paulo State are the case study: Ribeirão Preto and Presidente Prudente. The emergence of new centralities is analyzed through the distribution of trade and service activities. Frequency, preferences, and motivations for carrying out socio-spatial practices in certain central areas, interviews, clarify the understanding of the segmentations

**KÉSIA ANASTÁCIO
ALVES DA SILVA**

Universidade Estadual
Paulista (UNESP)

kesia.anastacio@unesp.br

**VANESSA MOURA DE
LACERDA TEIXEIRA**

Universidade Estadual
Paulista (UNESP)

vanessaml2@gmail.com

**ELISEU SAVÉRIO
SPOSITO**

Universidade Estadual
Paulista (UNESP)

eliseu.sposito@unesp.br

Artigo recebido em:

19/05/2021

Artigo aprovado em:

06/10/2021

that characterize the production of centralities in the context of contemporary urbanization.

KEYWORDS: Restructuring of cities; polycentrality/multicentrality; urban mobility; middle-sized cities.

RESUMEN

Las ciudades contemporáneas se han visto atravesadas por la emergencia de nuevas áreas de concentración de comercios y servicios, así como por la densidad de flujos en dirección a esas áreas, lo que caracteriza el surgimiento de nuevas expresiones de centralidad. El objetivo de este artículo es analizar la diferenciación socioespacial en los usos y apropiaciones de centros urbanos por parte de sujetos que residen en habitats rodeados de clases medias y élites. Dos ciudades medias localizadas en el Estado de São Paulo son los casos de estudio empíricos: Riberão Preto y Presidente Prudente. La emergencia de nuevas centralidades es analizada a partir de la distribución de actividades de comercios y servicios, junto a la reestructuración urbana en curso. La frecuencia, las preferencias y las motivaciones de ciertas prácticas espaciales en determinadas áreas centrales, analizadas a partir de entrevistas cualitativas, clarifican la comprensión sobre las segmentaciones y diferenciaciones que caracterizan la producción de centralidades en el contexto de la urbanización contemporánea.

PALABRAS-CLAVE: Reestructuración de ciudades; policentralidad/multicentralidad; movilidad urbana; ciudades intermedias.

RÉSUMÉ

Les villes contemporaines ont été imprégnées par la constitution de nouvelles zones de concentration de commerces et services et par la densité de flux, qui caractérisent l'émergence de nouvelles expressions de centralités. L'objectif de cet article est d'analyser la différenciation socio-spatiale des usages et de l'appropriation des centres urbains par des individus vivant dans des habitats destinés aux classes à haut et moyen revenu. Deux villes moyennes situées dans l'État de São Paulo constituent les études de cas: Ribeirão Preto et Presidente Prudente. L'apparition de nouvelles centralités est analysée à travers la répartition des activités de commerce et services, ainsi que la restructuration des villes en cours. Fréquence, préférences et motivations qui mènent à des pratiques socio-spatiales dans certains espaces centraux, seront analysées à travers des entretiens qualitatifs, afin de clarifier la production de centralités dans le contexte de l'urbanisation contemporaine.

MOTS-CLÉS: Restructuration des villes; polycentralité/multicentralité; mobilité urbaine; villes moyennes.



Revista do Programa de
Pós-Graduação em Geografia e
do Departamento de Geografia
da UFES

Julho-Dezembro, 2021
ISSN 2175-3709

1. *Um dos movimentos do capital para vencer as crises de sobreacumulação seria a conformação de novos arranjos espaciais (spatial-fix), isto é, seria a busca por novos mercados, novas localizações, infraestrutura etc. (HARVEY, 2001). Interpretamos estes movimentos de desorganização/ organização no processo de estruturação urbana como a constituição de novos arranjos espaciais.*
2. *Partimos da premissa de que o uso do espaço, do tempo, do corpo abrange os sentidos da vida e que a realização do cotidiano na sociedade urbana é situada no valor de uso. Nesse sentido, "o conflito pelo uso do espaço estaria revelando a essência do processo social: a propriedade lutando contra a apropriação", pois a apropriação, diferente da propriedade, refere-se à qualidade, já a propriedade se refere à quantidade (SEABRA, 1996, p.79).*

INTRODUÇÃO

A perda da hegemonia de um único centro polarizador e a emergência de novas centralidades que se complementam ou concorrem com o centro principal, apresenta-se como um fato em diversas cidades do mundo: de Túnis na Tunísia, Santiago do Chile, à metrópole de São Paulo e em cidades médias da rede urbana brasileira (OUESLATI-HAMMAMI, 2010; DE MATTOS, 2002; FRÚGOLI, 2000, MAIA *et al.*, 2017). A passagem de uma estrutura monocêntrica para multi(poli) cêntrica se relaciona a um conjunto de transformações que passaram a ser notáveis nos espaços urbanos após a década de 1970, como diversificação na função e no conteúdo do espaço urbano, surgimento de novos centros de atividades econômicas e centros comerciais, sedes de empresas, novos serviços e formas de habitar que passaram a se localizar também em áreas periféricas.

A emergência de novas forças gravitacionais no espaço urbano, vincula-se às lógicas e estratégias de localização das atividades voltadas ao terciário superior, aliadas às estratégias dos agentes públicos e privados atuantes na produção do ambiente construído, que passaram a se localizar em áreas com maior acessibilidade e infraestrutura. Estes movimentos de organização e desorganização na estruturação das cidades se relaciona às crises do capital que, no âm-

bito de suas reestruturações, criam *spatial-fix*¹ (HARVEY, 2001) como forma de superar as crises de sobreacumulação. Estas dinâmicas, além de mudarem a estrutura hierárquica e morfológica das cidades, atribuíram novos conteúdos sociais aos espaços e contribuíram para acentuar dinâmicas de diferenciação e desigualdade socioespacial (SPOSITO, SPOSITO, 2017). Conjugado à construção social de identidade dos sujeitos, os processos de diferenciação socioespacial influem nas distintas formas de "uso e apropriação" (SEABRA, 1996)² das cidades, assim como nas práticas espaciais - que englobam "a produção e a reprodução, e as localizações particulares e os conjuntos espaciais característicos de cada formação social" (LEFEVBRE, 1994, p.324).

Nesse contexto, aliado à emergência de novas áreas centrais nas cidades de Ribeirão Preto e Presidente Prudente (São Paulo), este artigo tem por objetivo analisar os processos de distinção e diferenciação socioespacial nos usos e apropriações de diferentes centros urbanos por parte de sujeitos que residem em *habitats* voltados à classe média e à elite. Duas práticas espaciais auxiliarão a analisar o objetivo proposto: a mobilidade/frequência em determinados centros, suas formas de acesso e qualidade do movimento, e as preferências de consumo. As diferenças na frequência

(as preferências de onde consumir, realizar o lazer e acessar os serviços) e as formas de acesso e qualidade da mobilidade urbana, aprofundam o debate acerca das diferenciações e segmentações que demarcam a produção do espaço urbano no contexto da urbanização contemporânea.

O texto está subdividido em três partes: a primeira apresenta alguns elementos teóricos conceituais e metodológicos que norteiam as formas de análise e sua execução. A segunda adentra os estudos de caso e descreve os processos que estão no cerne das transmutações na morfologia urbana das cidades analisadas. Por fim, através de uma metodologia quantitativa e qualitativa, com dados advindos de diferentes fontes (IBGE, Fundação Seade, entre outros) e através do uso de entrevistas qualitativas³, o terceiro tópico analisa a qualidade da mobilidade dos cidadãos, assim como as diferenças na frequência em distintas áreas de concentração de comércio e serviços, entre o centro principal e as grandes superfícies de consumo.

CENTRO E CENTRALIDADE: ELEMENTOS PARA COMPREENSÃO DAS TRANSFORMAÇÕES URBANAS

Um dos elementos da estrutura urbana que eleva a compreensão sobre os processos que atuam na metamorfose do

espaço urbano é o centro da cidade. No espectro funcional, o centro é concebido como uma área diversificada, podendo concentrar atividades terciárias, produtivas, administrativas. É o espaço da troca, da concentração de informação, ponto que propicia o contato pessoal (SALGUEIRO, 2013). Nó de concentração de atividades econômicas e sociais, “o centro é área para onde todos se deslocam, para a interação destas atividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior da cidade ou fora dela. Assim, o centro pode ser qualificado como integrador e dispersor ao mesmo tempo” (SPOSITO, 1991, p.2). Por ser uma área de atração de fluxos materiais e imateriais e por conter conteúdos especializados e se distinguir no âmbito da divisão social do espaço, devido às funções que exerce, a área central expressa a qualidade de centralidade quando comparada com os outros elementos da estrutura urbana; por vezes, a centralidade exercida por determinada porção da cidade extrapola a escala intraurbana.

A centralidade é um processo dinâmico que atua na organização socioespacial do urbano. Em síntese, o conceito pode ser lido como a capacidade que um elemento central tem de exercer polarização, mesmo localizado em áreas geograficamente periféricas. O termo descreve o poder de atração e difusão de determinados elementos, por

3. *Entrevistas foram realizadas nas cidades de Ribeirão Preto e Presidente Prudente com sujeitos que vivem em habitats voltados à classe média e elite. As entrevistas foram feitas nos anos de 2020 e 2021 - por meio de plataformas digitais. Todos os nomes dos entrevistados, por questão de ética, foram trocados por codinomes.*

GEOGRAFARES 

Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Departamento de Geografia da UFES

Julho-Dezembro, 2021
ISSN 2175-3709

exemplo, um centro urbano, comercial, cultural, financeiro etc. (CHOAY e MERLIN, 1996). Difusão e atração são, portanto, dois atributos que caracterizam a centralidade e sua aptidão em estimular fluxos de pessoas, comércio, bens, serviços e ideias, através da concentração de atividades, poderes e símbolos em um determinado espaço.

A atratividade que certas funções geram, a exemplo dos serviços administrativos, induzem movimentos e deslocamentos no âmbito do espaço urbano: quanto mais um espaço agrupa funções raras ou específicas, maior é o seu potencial de atratividade. Devido às características de atração e difusão, a acessibilidade se coloca como uma condição para a centralidade. Ao impelir fluxos no espaço intraurbano, em virtude das características citadas, a centralidade atua na organização socioespacial ao necessitar de infraestrutura para acessá-las e ao hierarquizar e diferenciar os espaços (OUESLATI-HAMMAMI, 2010).

Outro atributo das centralidades é sua capacidade de gerar práticas espaciais, como viagens a trabalho, compras, formalidades etc. Através do conjunto de relações sociais que ocorrem nas áreas centrais, essa porção do território se coloca como base dos processos de integração, segregação e diferenciação dos lugares. A compreensão dos conteúdos, funções e das prá-

ticas que ocorrem nas áreas centrais, são reveladoras dos processos que ocorrem no espaço urbano e das trajetórias sociais que marcam as cidades (OUESLATI-HAMMAMI, 2010). Lefebvre (1999) pontua que cada momento e modo de produção cria as suas próprias centralidades, elas aparecem/desaparecem ou explodem/implodem, seja devido à sua saturação, excesso ou por exclusão dos rejeitados para a periferia. O autor ressalta que a centralidade é um elemento primordial para a vida urbana e seu fracasso ou fragmentação reflete diretamente na impossibilidade da completude de realização das práticas espaciais.

No contemporâneo, com a implosão/explosão do urbano (LEFEBVRE, 1999) associado ao crescimento populacional, expansão e dispersão do tecido urbano, diversos autores (LENCIONI, 2008; SPOSITO, 2010; DE MATTOS, 2002) têm dissertado sobre a passagem de uma estrutura urbana monocêntrica para multicêntrica. Todavia, a emergência de novas expressões de centralidade não é fruto apenas da expansão do tecido urbano ou de práticas espaciais que alteram a estrutura urbana. As novas centralidades se relacionam aos processos de reestruturação urbana e das cidades (SPOSITO, 2007). São áreas voltadas à racionalidade do capital, planejadas pela ação de diversos atores e agentes que atuam na produ-

ção do espaço urbano, como incorporadores, promotores imobiliários, proprietários de terras, entre outros. Pensadas para gerar mais-valor, redefinidas não apenas no contexto da localização, pois agora se localizam também nas periferias geográficas, as novas expressões de centralidade passam também por uma redefinição em seu conteúdo social e econômico.

Para além da ideia de multicentralidade, a concepção de policentralidade expressa com mais clareza as transmutações na estrutura urbana das cidades no contemporâneo, pois o que se observa não é apenas a multiplicação de áreas centrais, mas principalmente a diversificação de seu conteúdo social e econômico. A multicentralidade designa a formação de outras áreas de concentração de comércios e serviços para além do “centro principal”, e influem na perda relativa da importância do centro principal. Já o termo policentralidade alude às dinâmicas contemporâneas de constituição de grandes superfícies de consumo que concorrem diretamente com o centro principal, e atraem fluxos da escala intraurbana e interurbana. Conformadas por grandes superfícies de consumo como *shopping centers*, hipermercados, centros de negócios e serviços especializados, as áreas policêntricas são demarcadas pela diversificação de serviços e possibilidades de consumo (SPOSITO, 2013). Caracteri-

zam-se pela segmentação socioeconômica em virtude dos tipos de serviço, consumo e lazer ofertado e, também, por sua acessibilidade estar relacionada às lógicas do uso do automóvel individual (SPOSITO E GÓES, 2013).

A compreensão da passagem de uma estrutura monocêntrica para policêntrica, além de clarificar os processos que influem nas transformações da morfologia urbana, ilumina o entendimento sobre processos como a diferenciação socioespacial. Assim, a partir de análises de mudanças na forma-conteúdo (SANTOS, 1994), através do estudo da emergência de novas expressões de centralidades, visamos compreender o aprofundamento das cisões territoriais que marcam a produção do espaço urbano no contemporâneo, baseadas na diferenciação socioespacial e na “distinção social”⁴ (BOURDIEU, 2007). Em síntese, a análise da emergência do policentrismo, que tem como elemento a segmentação socioespacial, ajudará a reconhecer as diferenciações e desigualdades socioespaciais que demarcam as cidades contemporâneas.

AS TRANSFORMAÇÕES NA ESTRUTURAÇÃO URBANA DE DUAS CIDADES MÉDIAS: PRESIDENTE PRUDENTE E RIBEIRÃO PRETO/SP

Partimos do pressuposto que as reestruturações do ur-

4. A lógica da distinção se relaciona a um sistema de inclusão e exclusão, isto é, através de aspectos simbólicos e signos sociais e econômicos, um conjunto de oposições e homologias atuam como estruturas e realizam a função social de associação e dissociação que estrutura a sociedade. É através de um conjunto de signos, “*habitus*” (BOURDIEU, 2007) e símbolos que conformam o indivíduo em suas diferentes socializações que ele se difere do outro.

GEOGRAFARCS 

Revista do Programa de
Pós-Graduação em Geografia e
do Departamento de Geografia
da UFES

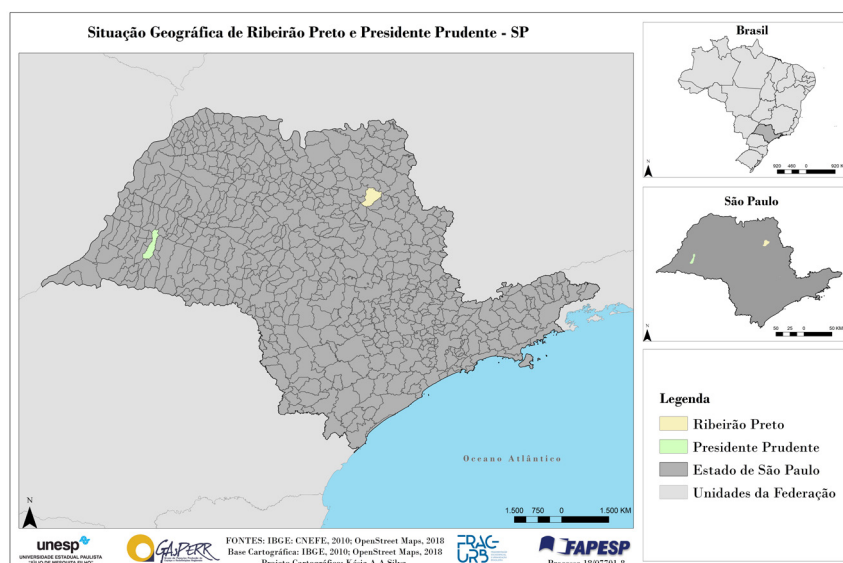
Julho-Dezembro, 2021
ISSN 2175-3709

bano e da cidade foram acompanhadas por mudanças nas lógicas de localização dos *habitats* (com a criação de novas formas de residir) e de novas formas de consumo. As mudanças nos anéis periféricos, com a ascendência de novas expressões de centralidade e a privatização da vida pública, como apresentado por Bógus e Pasternak (2005) para a cidade de São Paulo, não é um fenômeno inerente apenas à escala metropolitana, mas o conjunto de mudanças na urbanização contemporânea também tem sido observado em cidades médias, apresentando singularidades inerentes à “formação socioespacial” (SANTOS, 1977) na qual se insere. Nesse contexto, abordaremos as reestruturações de duas cidades médias localizadas no estado de São Paulo, Ribeirão Preto e

Presidente Prudente (Figura 1).

A escolha das localidades não se deve, apenas, à importância que elas têm na rede urbana paulista e brasileira⁵, mas também pela possibilidade de elevar a compreensão da urbanização contemporânea em distintas territorialidades, com objetivo de revelar suas singularidades, particularidades e aquilo que lhe é geral através do “método comparativo” (SPOSITO, 2016). De fato, o entendimento da estruturação das cidades, de sua organização/desorganização, passa pela compreensão dos processos pretéritos; todavia, atemos aos elementos que conformam a estruturação urbana no contemporâneo, principalmente aqueles que refletem as transformações na lógica centro-periferia.

FIGURA 1 – SITUAÇÃO GEOGRÁFICA: RIBEIRÃO PRETO E PRESIDENTE PRUDENTE - SÃO PAULO



5. Presidente Prudente, com população estimada em 207.610 habitantes, ocupa a posição de Capital regional B e polariza um total de 57 municípios. Ribeirão Preto possui 604.682 habitantes, de acordo com o último censo demográfico. Dentro da classificação hierárquica do IBGE aparece como Capital regional B e polariza 71 municípios (IBGE, 2008).

As cidades analisadas se inserem na formação socioespacial da economia cafeeira e da ocupação deste ciclo econômico no norte e oeste paulista. São marcadas pela ascendência do cultivo da monocultura da cana-de-açúcar e pela modernização incompleta ocorrida na metade do século passado (ELIAS, 2003). A modernização pautada na lógica das *commodities* refletiu no campo político, social, econômico e na produção do espaço urbano. As contradições entre o “novo e o velho”, o “externo e o interno” (SANTOS, 1996), resultaram na incompletude da modernização e os reflexos foram o aprofundamento das desigualdades socioespaciais, acirramento da dualidade que caracteriza o modelo de urbanização centro-periférico e crescimento aliado à explosão do tecido urbano.

FIGURA 2 – RIBEIRÃO PRETO: ELEMENTOS DA ESTRUTURAÇÃO URBANA

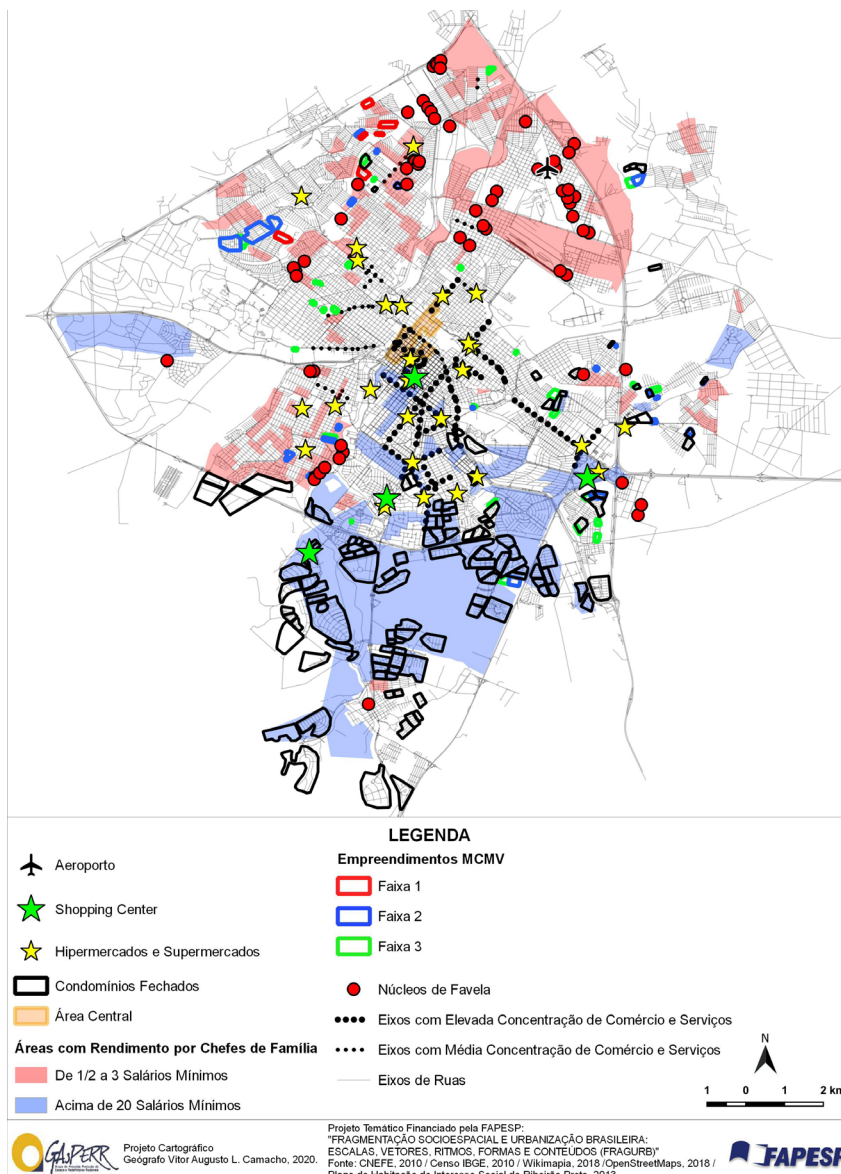
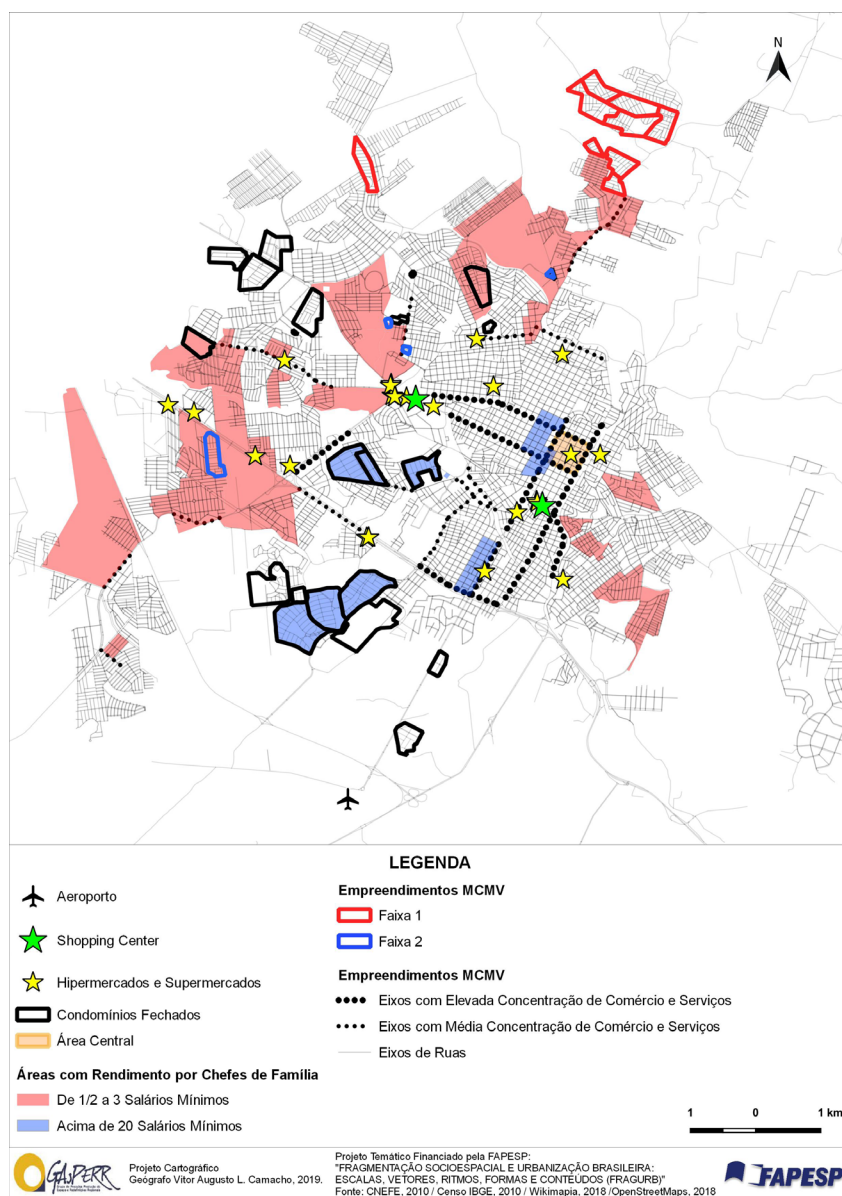


FIGURA 3 – PRESIDENTE PRUDENTE: ELEMENTOS DA ESTRUTURAÇÃO URBANA



Os processos sociais e econômicos citados, assim como a ação de agentes locais e externos, influenciaram na estruturação do espaço urbano das cidades e imprimiram formas de organização no espaço que estão presentes no contemporâneo e, mesmo como novos processos e novas lógicas de produção do espaço urbano, as formas de organização pretéritas ainda se fazem pre-

sentes e, por vezes, são reforçadas por novas lógicas e reestruturações. Por exemplo, a desigualdade e as diferenças socioespaciais entre as porções norte e sul da cidade de Ribeirão Preto são marcas advindas de sua origem, mas que se intensificaram no século passado e seguem presentes na atualidade. A dualidade constituída nos tempos pretéritos e que, por vezes, é reforçada

no contemporâneo, pode ser representada através do lugar de residência da população de baixa e alta renda, como demonstrado nas Figuras 2 e 3 - que apresentam alguns componentes da estruturação urbana para as cidades de Ribeirão Preto e Presidente Prudente.

Para entender a dicotomia que qualifica a formação das cidades modernas, incluindo as municipalidades aqui estudadas, é essencial a compreensão da ação dos agentes públicos na produção das periferias urbanas. Entre 1970 e 1996, a Companhia Habitacional Regional de Ribeirão Preto (COHAB - RP) se destacou como um agente importante na constituição e expansão da chamada Zona Norte da cidade. Apenas neste período, a COHAB - RP construiu mais de 26 mil unidades habitacionais e abrigou aproximadamente 130 mil pessoas, o que para o período representava quase 30% da população do município, redistribuída em 29 conjuntos habitacionais. Devido a esta expressiva produção habitacional, a COHAB - RP foi um agente importante na produção social do espaço urbano e no processo de expansão da cidade, principalmente na porção norte, onde 70% dos conjuntos habitacionais produzidos por esta companhia estão localizados (SANTOS, 2017).

A concentração de grandes áreas de habitação de interesse social, apartadas das áreas centrais, refletiu na efervescência

de territórios segregados e no aumento da desigualdade socioespacial. Esta mesma lógica de produção habitacional, em que o Estado atua na produção e reprodução das desigualdades, também foi delineada em Presidente Prudente. Nessa cidade, diversos agentes com o apoio do BNH e, atualmente, por meio do Programa Minha Casa Minha Vida (MCMV), construíram aproximadamente vinte mil unidades habitacionais nas áreas extremas da cidade. As periferias urbanas, formadas na segunda metade do século XX, não possuem as mesmas características no contemporâneo. Desde sua constituição, passaram por processos de consolidação e melhoraram a infraestrutura básica que careciam nas décadas de 1970 e 1980, bem como viram emergir subcentros que amenizaram as dificuldades relacionadas à reprodução da vida cotidiana. A consolidação das áreas periféricas foi notável em bairros como Conjunto Habitacional Bartholomeu Bueno de Miranda em Presidente Prudente (NASCIMENTO, 2002) e Adelino Simioni em Ribeirão Preto (SANTOS, 2017). Em outras palavras, constata-se que as periferias tradicionais, formadas no passado, agora são adjetivadas pela heterogeneidade (MARRQUES, 2015).

O modelo concêntrico de expansão urbana e a relação de distância entre o local de moradia e a área central não possui o mesmo potencial ex-



Revista do Programa de
Pós-Graduação em Geografia e
do Departamento de Geografia
da UFES

Julho-Dezembro, 2021
ISSN 2175-3709

plicativo que detinha no passado, de fornecer elementos para compreender a constituição das áreas periféricas, suas diferenças e semelhanças, na atualidade. A crescente dispersão urbana e a emergência de novas formas de habitar, isto é, a constituição de “novas periferias”⁶ (LIMONAD e COSTA, 2015), que cada vez mais se tornam o espaço de moradia dos estratos sociais mais altos, são novos fenômenos que complexificam a leitura sobre as transformações nas cidades. Porém, mesmo que os espaços periféricos atualmente sejam caracterizados pela heterogeneidade e complexidade, a segregação socioespacial e as clivagens sociais ainda estão presentes e são intensas.

Se as periferias produzidas nos anos de 1970 a 1980 eram reconhecidas pela ausência dos meios de consumo coletivo, na atualidade, além de serem o lócus de residência da população de mais alta renda, são demarcadas pela constituição de áreas centrais em pontos isolados, com usos específicos voltados a determinados estratos sociais (CALDEIRA, 2000). São territórios cada vez mais marcados pela autonomia e se proliferam entre espaços intersticiais, vazios urbanos, fragmentos e áreas dispersas. Além disso, possuem diferentes conteúdos sociais, desde os guetos e bolsões de marginalidade até os mais exclusivos empreendimentos residenciais ou áreas de centralidade, se tornando territórios cada vez

mais presentes na paisagem urbana (MONCLÚS, 1998).

Aliado à emergência de “enclaves fortificados” (CALDEIRA, 2000), a expressiva dispersão urbana no contemporâneo contribui para a indefinição dos limites entre o rural e o urbano, tornando-se um elemento representativo da atual dinâmica de produção do espaço urbano. Nas cidades analisadas, desde a década de 1990, a produção de espaços autosegregados e a concentração de áreas comerciais e de serviços nos anéis periféricos são fenômenos cada vez mais latentes e representativos da constituição de novas centralidades. Em Ribeirão Preto, o primeiro espaço residencial fechado⁷ foi produzido em 1956; contudo, apenas na década de 1990 e, em especial na virada do século XXI, é que a produção deste modo de habitar apresentou um vertiginoso crescimento, passando de três unidades existentes no final de 1980 para mais de 90 empreendimentos implantados e em fase de implantação até 2015 (POZZO, 2015), grande parte dos espaços residenciais fechados estão localizados na porção sul do município (Figura 2). Presidente Prudente, ainda que em menor escala, também apresenta um número significativo de espaços residenciais fechados e, até o ano de 2010, foram totalizados quinze empreendimentos (Figura 3). O primeiro espaço residencial fechado, o Jardim Morumbi, implantado em 1975, seguia

6. Para Limonad e Costa (2015, p. 294) “as novas periferias são associadas à afluência daqueles que podem arcar tanto com os elevados preços dos imóveis, e com os deslocamentos pendulares motivados por trabalho, estudo, acesso a comércio e serviços, usualmente em carros particulares”.

7. Assim como Sposito e Góes (2013), denominamos genericamente todos os espaços residenciais horizontais murados e controlados por sistemas de segurança como Espaço Residencial Fechado (ERF).

o vetor de expansão e valorização do Parque do Povo em direção à zona sul. Contudo, assim como em Ribeirão Preto, apenas na década de 1990 ocorreu um maior número de aprovações desses produtos imobiliários. A instituição desses espaços foi acompanhada pelo surgimento de comércios e serviços voltados a atender a necessidade dos moradores nos condomínios fechados (POZZO, 2015).

Sposito e Góes (2013) ao analisarem a emergência de espaços residenciais fechados em três cidades médias do estado de São Paulo (Marília, São Carlos e Presidente Prudente), explicitam dois fatores preponderantes na opção pela autossegregação: a busca por exclusividade e percepção (simbólica e subjetiva) em relação ao crescimento da violência urbana. Sobre este último aspecto, além do *marketing* produzido pelas promotoras imobiliárias, o papel da mídia é relevante na construção da percepção do perigo e medo nos ambientes urbanos. Os espaços residenciais fechados com muros e guaritas são a representação simbólica da insegurança ao outro que, em geral, pertence a diferentes segmentos sociais (SPOSITO e GÓES, 2013). Logan e Molotch (1987) ao estudarem a suburbanização pontuam que, para além da busca por qualidade de vida e espaços seguros por um estrato social, a aferição constante por lucros altos foi preponderante na transfor-

mação das fronteiras urbanas das cidades estadunidenses. Em Ribeirão Preto e Presidente Prudente, assim como analisado por Zamboni (2018) e Pozzo (2015), a ação dos agentes imobiliários e suas coalizões são elementos fulcrais para a compreensão das transformações urbanas em curso.

Somada à dispersão urbana e à explosão dos espaços residenciais fechados, a emergência de novas formas espaciais de comércio e serviços, como *shopping centers*, hipermercados, edifícios comerciais, entre outros, têm contribuído para a metamorfose na estrutura urbana e o aparecimento de novas expressões de centralidade em espaços periféricos. As grandes superfícies de consumo, como os *shopping centers*, vêm redefinindo as centralidades urbanas e imprimindo novas práticas espaciais em consonância com as mudanças nos modos de morar, consumir e nas preferências de localização das grandes empresas tanto no nível da rede urbana quanto no espaço intraurbano (SPOSITO e GÓES, 2013; SPOSITO e SPOSITO, 2017).

A ascendência de novas áreas centrais, vinculadas ao surgimento desses novos espaços de consumo, é um fato nos municípios apresentados neste artigo. Calil e Feldman (2003), ao verificarem a expansão e setorização do centro principal de Ribeirão Preto desde o século XIX, notaram que as

GEOGRAFARCS 

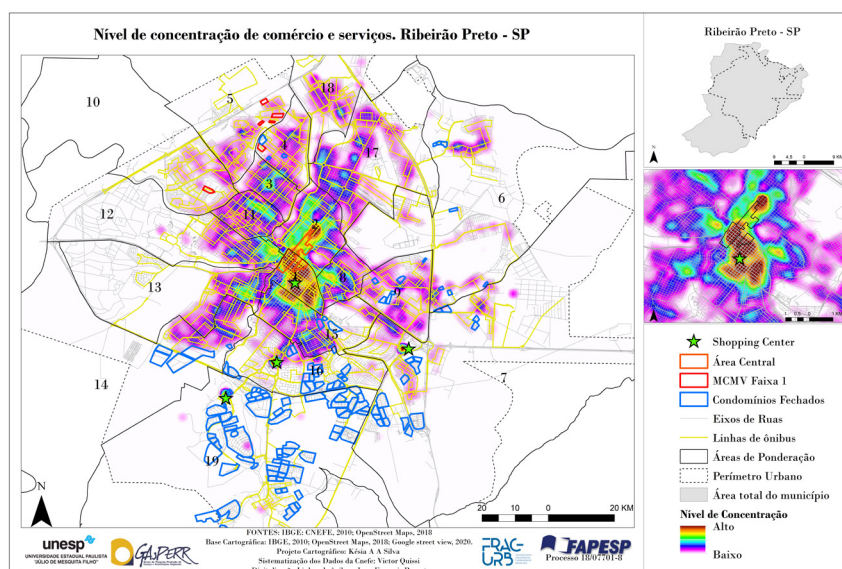
Revista do Programa de
Pós-Graduação em Geografia e
do Departamento de Geografia
da UFES

Julho-Dezembro, 2021
ISSN 2175-3709

transformações na área central – em um primeiro momento – estavam relacionadas às mudanças no uso do solo de residencial para comercial. A expansão, a segmentação e a emergência de novas áreas centrais em Ribeirão Preto, acompanharam a expansão do centro principal em direção às Avenidas Nove de Julho e Independência, deslocando-se posteriormente para a Avenida Presidente Vargas, vinculado ao deslocamento do lugar de moradia da população de mais alta renda. Porém, apenas em 1991, com a implantação do Ribeirão Shopping e do Hipermercado Carrefour próximo ao Anel Viário, foi possível verificar um adensamento mais expressivo no extremo sul da cidade de atividades comerciais e de serviços voltadas aos

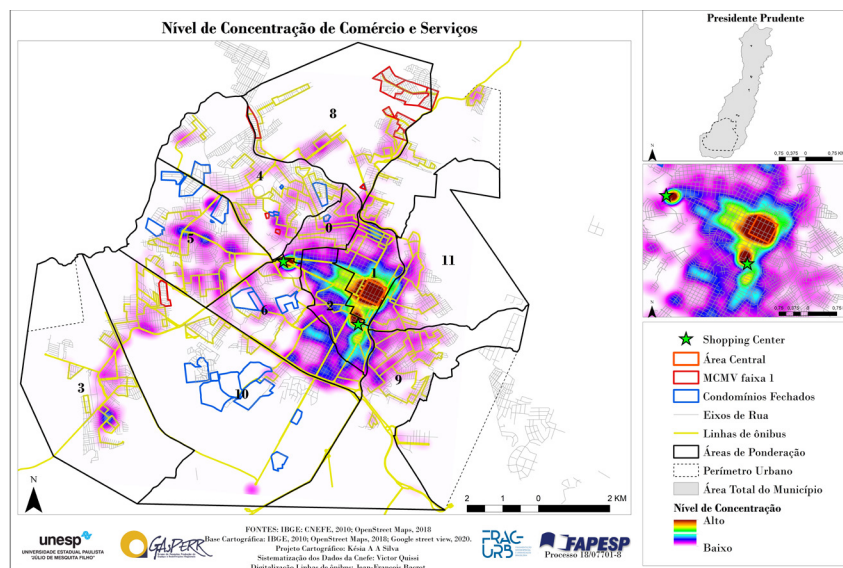
segmentos de mais alta renda. Esta expansão pode ser elucidada através das Figuras 4 e 5⁸ que apresentam o nível de concentração de comércios e serviços para as cidades pesquisadas neste trabalho. Ao observar a mancha que apresenta o nível de concentração dos comércios e serviços em Ribeirão Preto (Figura 4), nota-se uma expressiva concentração na área delimitada pelo centro principal, que se expande em direção à zona sul. Observa-se também que os *shopping centers* representam um espaço de concentração de comércios e serviços em ambas as cidades analisadas e, por adensar fluxos advindos de diversas escalas, colocam-se como novas expressões de centralidades no espaço intraurbano.

FIGURA 4 – RIBEIRÃO PRETO: NÍVEL DE CONCENTRAÇÃO DE COMÉRCIOS E SERVIÇOS



8. Para inferência do nível de concentração de comércio e serviços, utilizamos o Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos (CNEFE), organizado pelo IBGE. Os endereços da CNEFE foram classificados de acordo com a CNAE, conforme metodologia proposta por Porto-Sales et al. (2015), geocodificados e mapeados utilizando a técnica de densidade de kernel para mensurar a concentração de comércios e serviços.

FIGURA 5 – PRESIDENTE PRUDENTE: NÍVEL DE CONCENTRAÇÃO DE COMÉRCIOS E SERVIÇOS



Nota-se em Presidente Prudente (Figura 5) uma mancha vermelha que condiz com a delimitação do centro principal do município. Também é possível observar dois pontos de concentração que representam os *shoppings centers* existentes na cidade. O Parque Shopping Prudente, localizado próximo à área central, relaciona-se aos movimentos de expansão do centro da cidade. O Prudenshopping, localizado no final de uma das principais vias da cidade possui mais de 200 lojas e alcance espacial regional, recebendo mais de um milhão de visitas trimestralmente.

Em ambas as cidades, os *shopping centers* e os principais hipermercados estão próximos às áreas de residência da população de mais alta renda. A reflexão sobre a localização das grandes superfícies de consumo, a origem de seus capitais e os tipos de lojas insta-

ladadas, são peças que elevam a compreensão sobre a constituição de espaços voltados “para pessoas do tipo certo e o capital do tipo certo” (FIX, 2007). Todavia, essa concentração não é fruto do acaso, pois está relacionada a estratégias de diversos agentes e atores, tal como Fix (2007) demonstrou para região de Pinheiros na metrópole paulistana.

Em entrevista realizada em janeiro de 2021, um agente imobiliário de Ribeirão Preto pontuou que a construção de espaços residenciais fechados e condomínios verticais de alto padrão envolvia também a criação de áreas de uso misto que possibilitasse a implantação de áreas de comércio, escritórios de serviços, escolas, *shoppings centers*, junto aos *habitats* voltados para a classe média e a elite. A estratégia deste agente mudou a zona sul de Ribeirão Preto e, através de coalizões, possibilitou a implantação de

uma das principais redes de luxo de *shoppings* do Brasil: a rede Iguatemi

Entrevistado: Nós aqui mesmo, por exemplo, toda vez que pensamos em um bairro, nós estamos pensando nessas coisas, na pulverização da centralidade, do mercado de trabalho próximo da moradia, lazer e da natureza intercalado com área urbanizadas, as coisas acontecendo para a pessoa fazer a vida dela em um bairro, sem ter que ter grandes deslocamentos (...) nós aqui no interior de São Paulo nunca vamos ter Manhattan, não vamos ter mil pessoas por hectare, não conseguimos, mas se consegue produzir uma cidade com 200 ou 300 habitantes por hectare, que é uma densidade que eu considero ainda baixa, mas que viabiliza o comércio local, a escola, viabiliza até serviços de lazer, restaurantes e tal, aí você começa a ter uma cidade que funciona sem depender de ir lá ao centro, de ir lá ao lugar distante.

A constituição de áreas centrais voltadas a sujeitos sociais de estratos sociais mais altos e as práticas espaciais realizadas podem acentuar a segmentação e a diferenciação socioespacial, devido à substituição do consumo e do lazer em áreas que propiciam o encontro com o diferente para áreas que possibilitam o encontro entre iguais. A substituição no uso e apropriação de determinados centros, por vezes, tem gerado a degradação e perda do prestígio social das áreas centrais principais e, ao mesmo tempo, propicia a constituição de estruturas urbanas policêntricas. A infraestrutura urbana e as possibilidades de deslocamento e acesso por meio de diferentes modais de transporte nas áreas centrais também são fatores que acentuam as diferenciações socioespaciais. O crescimento e o desenvolvimento do transporte automotivo individual nas cidades brasileiras favorecem a dispersão urbana e a produção

de moradias em áreas descontínuas.

Em Presidente Prudente e Ribeirão Preto, os espaços residenciais fechados e os condomínios verticais de alto padrão, em geral, estão localizados próximos às grandes vias de circulação, o que demonstra que as cidades cada vez mais são pensadas para a circulação por meio do transporte individual. Em virtude das diferenças de acesso aos distintos modais, por transporte coletivo, individual, a pé, por aplicativos etc., o uso do espaço-tempo é desigual, principalmente quando comparado por segmentos econômicos. Conseqüentemente, a possibilidade de acesso, consumo e as formas de reprodução da vida cotidiana são dissemelhantes de acordo com as características dos sujeitos sociais. Nesse contexto, as diferentes formas de mobilidade, as possibilidades de acesso, as relações com o centro principal e as outras centralidades por parte dos segmentos sociais de mais alta renda tornam-se ferramentas analíticas para compreender as diferenças que delineiam as cidades no contemporâneo.

DIFERENCIAÇÃO SOCIOESPACIAL NA FREQUENTAÇÃO E NO ACESSO ÀS CENTRALIDADES URBANAS

Diferenciação e desigualdade socioespacial são concepções dialeticamente indissociáveis no contexto da produção

social do espaço urbano. A diferença é uma característica singular do homem, afinal cada ser é único. Todavia, a diferença se torna um problema a partir da não aceitação do outro, e é neste contexto que a diferença se torna desigualdade (CATA-LÃO, 2013). A diferenciação socioespacial é uma característica intrínseca do modo de produção capitalista, e a materialização das diferenças no espaço não se expressa apenas pela disposição dos objetos e das classes sociais no espaço urbano, mas também pelas distintas formas de apropriação e pela possibilidade do direito à cidade. Assim, diferenciação e desigualdade socioespacial ajudam a entender “a existência de uma sociedade de classes que diferencia os seus membros a partir do lugar que ocupam tanto na produção quanto na distribuição da riqueza gerada” (CARLOS, 2007, p.47).

Como ressaltado no início deste texto, a atração, a difusão, a acessibilidade e a capacidade de impulsionar práticas espaciais são características da centralidade. Considerando que a matriz de empregos no Brasil está assentada no setor de serviços e que o consumo é um fator importante para a compreensão da produção do espaço urbano, aventamos a hipótese de que uma parcela importante dos postos de trabalho e as práticas espaciais estabelecidas nos municípios analisados estão adensadas nas áreas centrais, isto é, nas porções com alto nível de concentração de comércio e

serviços, como apresentado nas Figuras 4 e 5. Nesse sentido, as Figuras 6 e 7 trazem um conjunto de dados sociodemográficos e indicadores selecionados de mobilidade para Ribeirão Preto e Presidente Prudente por Áreas de Ponderação⁹ (AP). No que concerne aos deslocamentos urbanos, os indicadores apresentados nas figuras permitem caracterizar algumas faces das desigualdades. De fato, os dados não apresentam a relação expressa entre os locais de trabalho, consumo e lazer, mas levando em consideração os níveis de concentração de comércio e serviços demonstrados anteriormente, algumas correlações podem ser suscitadas.

A correlação entre indicadores sociodemográficos e de mobilidade urbana permite realizar algumas digressões para caracterizar as diferenças e desigualdades que permeiam as municipalidades estudadas. Ao analisar a relação entre número de domicílios por veículos e a renda dos chefes de família, nota-se que as Áreas de Ponderação (AP) com maior número de chefes de família que, em 2010, recebiam menos de um salário-mínimo, são aquelas que possuem a menor presença do automóvel particular, a exemplo das áreas 3, 4, 14 e 17 em Ribeirão Preto e 8, 9 e 11 em Presidente Prudente. Consequentemente, são áreas em que o trajeto casa-trabalho demandou maior tempo de percurso.

Por outro lado, nas duas cidades analisadas, a posse do automóvel particular foi mais

9. As Áreas de Ponderação (AP) são unidades geográficas, definidas apenas para os Censos de 2000 e 2010, constituídas do agrupamento mutuamente exclusivo de setores censitários contíguos. São a menor unidade geográfica com possibilidade de obter representatividade estatística a partir das amostras dos Censos Demográficos.

GEOGRAFARES 

Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Departamento de Geografia da UFES

Julho-Dezembro, 2021
ISSN 2175-3709

FIGURA 6 – RIBEIRÃO PRETO: INDICADORES SOCIODEMOGRÁFICOS SELECIONADOS E DE MOBILIDADE

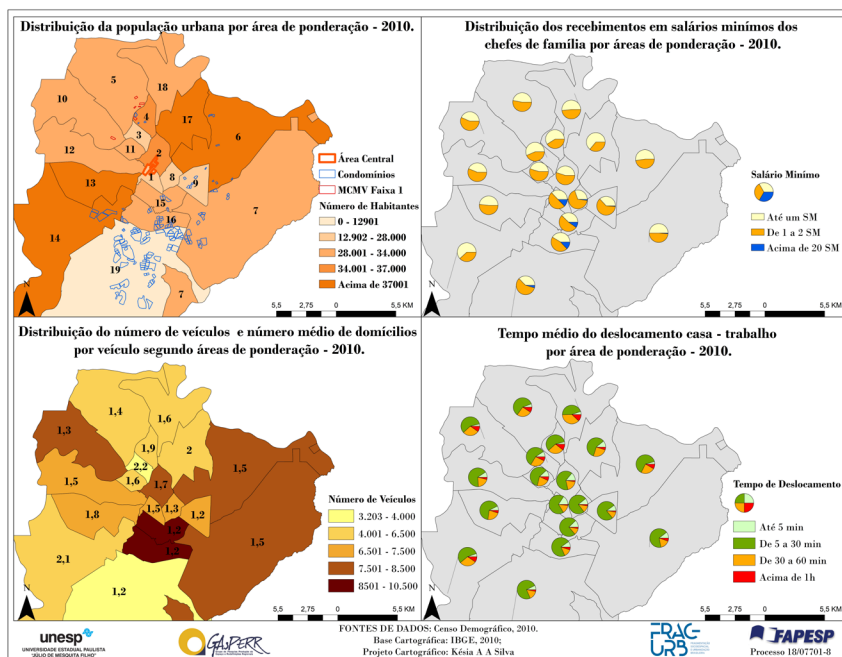
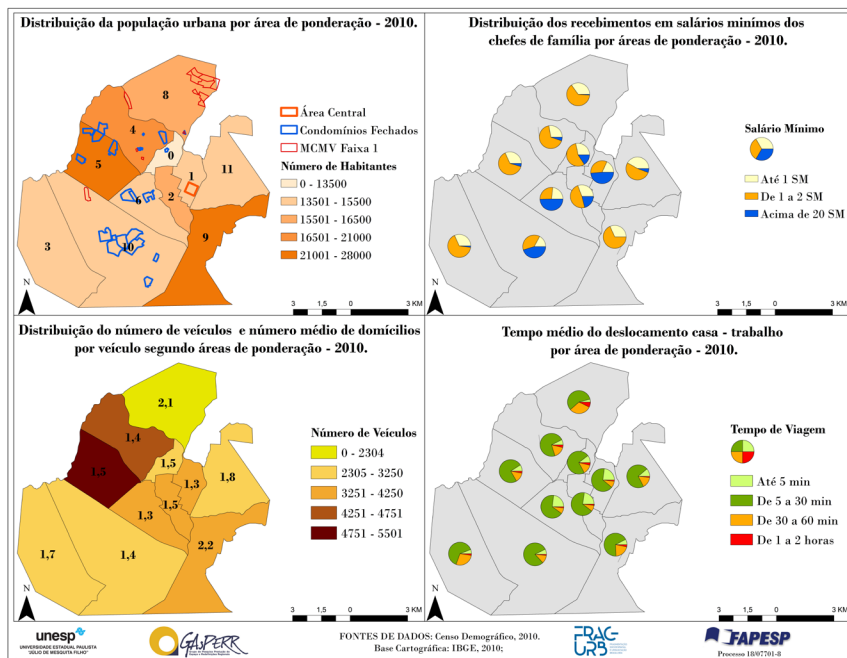


FIGURA 7 – PRESIDENTE PRUDENTE: INDICADORES SOCIODEMOGRÁFICOS SELECIONADOS E DE MOBILIDADE



expressiva nas porções de moradia dos segmentos sociais com maior poder aquisitivo. Por exemplo, a AP 19 de Ribeirão Preto, onde está localizado

o distrito de Bonfim Paulista, conhecido pela concentração de grandes espaços residenciais fechados, possuía em 2010 o menor índice de domicílios

por carros, aproximando-se da proporção de um domicílio por veículo. Todavia, mesmo estando localizada na fronteira urbana do município, o tempo de deslocamento entre local de moradia e trabalho foi menor nesta área de ponderação, quando comparado com aquelas localizadas na periferia da zona norte. O mesmo ocorre em Presidente Prudente. Esta pequena correlação demonstra as distinções no uso do espaço-tempo segundo os grupos socioeconômicos, devido ao uso do automóvel e a presença de infraestrutura, os usos da cidade e a qualidade da mobilidade urbana são desiguais.

O adensamento de veículos automotores nas áreas de ponderação onde estão localizados os estratos sociais mais altos e os loteamentos fechados em ambos os municípios, demonstra que a mobilidade individual não é causa, mas condição para reprodução da vida cotidiana de uma parcela da população que escolhe novas formas de habitar. O advento do transporte individual e o espraiamento do tecido urbano já eram fenômenos relacionados à cidade moderna, mas na atualidade esta tipologia de transporte se coloca como suporte técnico para a consolidação das descontinuidades urbanas e a ruptura da cidade como totalidade (SPOSITO, 2013). Ao mesmo tempo, observa-se que os sujeitos residentes nesses territórios cada vez mais não estabelecem relações com o todo da cidade, pois a reprodução da vida coti-

diana ocorre entre fragmentos homogêneos: entre o condomínio vertical ou horizontal, o colégio particular, as áreas de lazer voltadas à mesma classe, o hipermercado, o *shopping center* etc. (SPOSITO e GÓES, 2013; OTERO, 2016).

As segmentações sociais no contemporâneo parecem se aprofundar, principalmente em relação aos espaços de consumo. As grandes superfícies de consumo, além de serem pontos de verticalidades no espaço intraurbano, constituem-se como centralidades instantâneas em virtude da concentração de comércios, serviços e equipamentos culturais que detêm e não prescindem – necessariamente – de uma relação de complementaridade com as centralidades pretéritas ou a cidade “aberta”, por este fato, são denominadas por Limonad e Costa (2015) como “centralidades excêntricas”.

Em entrevistas realizadas com sujeitos que residem em *habitats* voltados à classe média e à elite, notou-se que a principal forma de deslocamento para a realização das atividades do cotidiano é o automóvel individual. Todavia, ao analisar o discurso dos entrevistados, algumas distinções foram notadas na frequência e uso do automóvel, quando comparado segundo o local de residência. Ao perguntarmos sobre a principal forma de mobilidade, aqueles que residem em bairros abertos ou condomínios verticais integrados ao tecido urbano, mesmo que em áreas homo-

GEOGRAFARCS 

Revista do Programa de
Pós-Graduação em Geografia e
do Departamento de Geografia
da UFES

Julho-Dezembro, 2021
ISSN 2175-3709

gêneas socioeconomicamente, afirmaram que eventualmente acessam a pé algumas atividades próximas à residência. Por outro lado, os moradores de espaços residenciais fechados, por estarem – em sua maioria – apartados do tecido urbano, relataram que o uso do automóvel é essencial, até mesmo para acessar os serviços mais “próximos”.

Os excertos abaixo desvelam o domínio do automóvel no cotidiano dos entrevistados, e expõem as distinções citadas anteriormente, ao comparar as falas de Diego e Camila - moradores de Espaços Residenciais Fechados de Ribeirão Preto - com as exposições de Elvira (Presidente Prudente) e Augusto (Ribeirão Preto), residentes em condomínios verticais de médio e alto padrão, localizados em setores homogêneos, mas integrados ao tecido urbano:

Entrevistadora: Como você costuma se locomover habitualmente na cidade?

Diego: É... hoje no momento eu tenho uma moto, é, eu tenho ela já faz uns três, quatro anos, então, é o meu meio de consumo principal. Quando o... se tiver chovendo ou alguma coisa... ocasião especial eu acabo pegando o carro da minha mãe, mas, é sempre a maior parte do tempo são esses dois. Eventualmente, quando a gente saía, ia pro centro e tal, que eu via que não compensava o uso do carro próprio, aí era Uber, 99, táxi, alguma coisa do tipo. Mas, é... 95% do tempo é só de moto mesmo.

Camila: – Sempre de carro. Porque conforme eu te falei, eu moro muito longe,

Camila: até, por exemplo, se eu quisesse pegar um ônibus, por exemplo, vou dar um exemplo, se eu quisesse pegar o ônibus da minha casa eu precisaria sair andando, ir até a portaria. Da minha casa até a portaria são 700 metros. Aí eu chego na portaria, tem um ônibus que sai daqui... é uma van na realidade, ela sai daqui e me levaria até Bonfim. Aí de Bonfim eu teria que pegar um ônibus para ir até o Ribeirão Shopping, do Ribeirão Shopping tem

outro ônibus para o centro, entendeu?

Camila: Tudo o que eu vou fazer eu faço de carro.

Camila: Sempre de carro, tudo de carro. Nada, nada, eu só saio a pé para fazer minha caminhada que é aqui no meu condomínio, o resto tudo, tudo, tudo de carro.

Elvira: Carro, pego o carro e vou. É isso, ou eu vou a pé fazer alguma coisa aqui nos arredores, ou de carro.

Augusto: De carro.

Entrevistadora: Você costuma andar a pé?

Augusto: Costumo.

Augusto: Eu vou ao supermercado, ao médico, vários médicos aqui perto, eu vou a pé.

A mobilidade urbana, prevalentemente baseada no uso do automóvel, tal como relatado pelos entrevistados, aliada à mobilidade residencial¹⁰ - redesenha os fluxos, os usos, as apropriações e as práticas espaciais no espaço intraurbano. Os agentes imobiliários, ao produzirem o espaço construído, inovam os espaços, homogeneizam, diferenciam e criam localizações e externalidades positivas que fazem parte da própria lógica de valorização e especulação do ambiente construído (ABRAMO, 2007).

A constituição de “centralidades excêntricas” (LIMONAD e COSTA, 2015) vincula-se às estratégias de homogeneização, diferenciação e valorização das áreas produzidas pelos agentes imobiliários. Como já referido anteriormente, grande parte dos *shoppings centers* e hipermercados nas cidades analisadas estão localizados próximo aos *habitats* voltados à classe média e à elite. A produção de *habitats* apartados do tecido urbano e orientados às elites locais, estimula o rompimento das relações com as áreas centrais

10. A mobilidade residencial é compreendida neste trabalho como aquela que ocorre principalmente no âmbito dos limites municipais ou de uma aglomeração metropolitana, portanto, não é caracterizada por uma mudança de um espaço de vida.

principais pelos sujeitos que passam a residir nestas áreas. Por concentrarem um número expressivo de bens de consumo coletivo voltados a esse segmento social, estas áreas possuem relativa autonomia e, ao longo de seu curso de vida, estas localizações vão constituindo constelações “que (quase) prescindem da cidade pré-existente” (OTERO, 2016, p. 310).

No nosso rol de entrevistados, as mobilidades residenciais ao longo do ciclo de vida das famílias foram relatadas. Parte dos sujeitos descreveram que as mudanças de residência foram acompanhadas por transformações nas práticas espaciais e nos usos da cidade. Através dos discursos e das trajetórias urbanas, suscitam-se dois pressupostos teóricos que elevam a compreensão sobre os processos de diferenciação socioespacial por parte deste grupo social: as “estratégias de reprodução e reconversão” (BOURDIEU, 2007), ao adquirirem um novo imóvel em uma determinada localidade, e os processos de evitação das centralidades antigas, antes acessadas, como forma de evitação do outro e distinção social.

As estratégias de reprodução são denominadas como um conjunto de práticas que os indivíduos e/ou famílias possuem para aumentar seu patrimônio “como forma de melhorar sua posição na estrutura das relações de classes” (BOURDIEU, 2007, p. 122).

Já as reconversões seriam as estratégias de transformação no capital patrimonial em capital social e se traduzem em deslocamentos no espaço social que garantem a reprodução da estrutura social no âmbito de um grupo socialmente homogêneo. Ao descreverem suas trajetórias urbanas, uma fração dos entrevistados (nas duas cidades analisadas) narrou estratégias de acesso aos imóveis em áreas de valorização, como venda do imóvel anterior, acesso ao crédito etc. Associado à mudança de residência e ao aumento no capital patrimonial, devido à posse do imóvel em localizações valorizadas, eles pontuaram transformações nos usos e apropriações da cidade.

Na cidade de Ribeirão Preto, todos os entrevistados relataram uma mobilidade residencial da área central, ou bairros próximos a esta porção territorial, em direção a espaços residenciais fechados, condomínios verticais ou bairros tradicionais abertos localizados na Zona Sul ou próximos ao Novo Shopping. Concomitantemente, esses cidadãos afirmaram que o acesso ao centro principal era mais frequente antes da mudança de residência e que, agora, costumam acessar as áreas centrais próximas à “nova” residência.

A ruptura com o centro principal e a vivência em novas expressões de centralidades, como os *shoppings centers*, é interpretada neste trabalho como processos de “distinção



Revista do Programa de
Pós-Graduação em Geografia e
do Departamento de Geografia
da UFES

Julho-Dezembro, 2021
ISSN 2175-3709

social” (BOURDIEU, 2007) e busca de “relações entre os iguais”, já que as novas práticas espaciais ocorrem muito mais em um espaço socialmente homogêneo, antagônico às práticas estabelecidas nas áreas centrais antigas - marcadas pela heterogeneidade dos grupos sociais. Os discursos transcritos a seguir demonstram a mudança na frequência ao centro antigo e a preferência por novas centralidades em Ribeirão Preto:

Entrevistadora: Você disse que morava no centro, e mudou para a zona sul. Essa mudança de bairro afetou seu deslocamento e os usos da cidade?

Augusto: Afetou, eu fazia mais coisas no centro do que eu faço agora.

Entrevistadora: E você costuma ir ao centro?

Augusto: Apenas se eu tiver que comprar alguma coisa que só tem no centro. De uma loja do centro que só tem lá, se tiver uma na Zona Sul, eu vou na Zona Sul mesmo, porque é mais fácil, é complicado estacionar no centro, é horrível. Às vezes você não acha nem no estacionamento.

Entrevistadora: E você vai ao centro da cidade às vezes?

Margarida: Há muito tempo que eu não vou. Não, outro dia, outro dia eu fui lá no cartório, lá no centro.

Entrevistadora: E por que que você não vai mais?

Margarida: Vou fazer o que lá? Não tem nada pra eu fazer lá!

Camila: No centro. Eu não vou muito no centro. Quando eu vou é para ir em algum médico, geralmente, que eles são mais no centro... deixa eu pensar... quando eu vou no centro eu vou lá no Shopping Santa Úrsula que é lá no centro, que o cinema é bom também. Mas no centro... antes eu ia mais, mas, é raramente que eu vou no centro. Sei lá... comprar uma fantasia de carnaval, eu vou lá no centro, entendeu?

Estela: O centro de Ribeirão Preto é um comércio mais popular. Eu posso comprar roupa, eu gosto muito de coisas de armarinho, eu faço tricô, então pra fazer coisas de artesanato, pra comprar algum insumo pra preparar comidas. Então ele tem uma variedade de pequenas lojas que eu gosto, sim. Gosto de antiguidades, coisas antigas, às vezes você tem uma lojinha que tem lá uma feira de antiguidades, ou feira de artesanato. Eu gosto como lazer, de ir. Agora fazer compras,

de supermercado, acaba sendo supermercado grande, ou aqui do bairro. E roupas é shopping mesmo, a gente acaba indo em shopping. Pela comodidade né (...).

Diego: (...) a gente nunca foi de ir muito para o centro, digamos, para aproveitar, então, a gente ia, quando tinha que ir comprar alguma coisa. (...) Então, para mim, o centro foi sempre mais utilidade do que prazer. Quando era para aproveitar, era pra lazer mesmo, a gente sempre ia, ou pra algum restaurante, um bar, Shopping aqui da cidade. A gente mora aqui, relativamente, bem próximo aqui no Novo Shopping de Ribeirão. Então, essas eram minhas opções de lazer. Mas, o centro, realmente, quando você precisa alguma coisa. Você marca, chega lá compra e vai embora já.

Entrevistadora: Você acha que essas mudanças que seus pais fizeram afetou os usos, a forma que eles utilizam a cidade e os deslocamentos?

Milena: Eu acho que sim, eu acho que o convívio comercial, o consumo deles, mudou. A condição econômica que já se contextualiza com as regiões que eles foram se mudando, altera a qualidade de vida, altera o tipo de consumo que eles passaram a ter, as lojas que eles passaram a frequentar, os restaurantes que eles passaram a frequentar. Então isso acaba afetando de certa forma também a locomoção, os veículos que eles passaram a se valer, foram adquirindo cada vez um veículo mais caro que o outro, enfim, eu acredito que sim, influenciou bastante.

Milena: Por exemplo, eu lembro que quando nós residíamos lá na Caramuru [rua], nós ficávamos muito felizes quando íamos ao Habib's, para a gente aquilo era extraordinário, era exceção, era motivo de comemoração, pedir uma pizza era muito exceção também. E depois disso foi mudando para tipo assim, Habib's virou algo que não tem mais aquela conotação, aquele valor para a gente. O Habib's é uma referência que eu tenho muito marcada para mim, porque nós mesmos acabamos tendo uma conversa sobre isso, lembrando como era e quais passaram a ser os restaurantes que a gente passou a frequentar, por exemplo o Coco Bambu, aqui em Ribeirão, que é um restaurante mais caro, a Pizzaria Maremonti ali no Iguatemi, restaurantes mais caros, a comida mais chique, não sei, mas um contexto social totalmente diferente.

Em Presidente Prudente a relação dos cidadãos com o centro da cidade também parece ser relatada de maneira similar, com certa evitação pelos cidadãos, por diferentes motivos. Um deles é a questão da circulação no local e a dificuldade

de estacionamento do veículo. A ida ao centro está relacionada ao consumo de algo específico, que não pode ser encontrado nas redondezas da moradia do cidadão ou em grandes superfícies de consumo.

Entrevistadora: Outra coisa que você não mencionou e que para a gente é uma referência importante, é o centro da cidade, você vai ao centro para algum tipo de atividade?

Elisa: É muito difícil eu ir ao centro.

Entrevistadora: E por que você não vai?

Elisa: Eu acho... para mim é ruim para estacionar, geralmente você tem que procurar estacionamento, porque nunca tem lugar para parar na rua, e ainda por azar meu, as duas vezes que eu consegui parar na rua, riscaram o meu carro, então eu não paro mais na rua mesmo. É... não sei, eu não acho tão prático ir ao centro, se eu, de repente, preciso comprar alguma coisa, eu vou muito rápido em algum lugar e paro, ou aquela coisa da comodidade, de ligar pra pessoa e a pessoa manda aqui em casa, eu escolho e a pessoa vem buscar de volta a sacola que ela mandou, tem isso também. Mas é muito difícil eu ir ao centro, eu vou mais ao centro se a minha mãe me chama “Ai Elisa, eu quero comprar um óculos novo”, ela já está acostumada a comprar numa ótica específica, ai eu acabo saindo junto com ela e a gente vai ao centro. Pelo contrário, é muito difícil.

Marcelino: No máximo uma vez por semana, não vou muito. O Centro não dá muitas condições de digamos... eu não tenho muito o que comprar, na verdade eu não tenho uma necessidade grande do Centro, porque o mercado que tem no centro é o Pastorinho, e tem um Pastorinho aqui do lado muito parecido, e outras coisas, se eu preciso ir em um mercado maior, eu prefiro ir direto no Muffato, que é o mercado que eu mais faço compras, e eu pego vários tipos de produtos, é bem mais prático e tem mais opções.

Através da fala dos entrevistados alguns pontos emergiram. Primeiramente, observou-se que a mobilidade residencial em direção a espaços mais valorizados foi acompanhada por novos usos da cidade e pela preferência por novas centralidades em detrimento do afastamento da área central principal, fato verificado principalmente entre

os cidadãos de Ribeirão Preto. Percebeu-se que os cidadãos, residentes em *habitats* voltados à classe média e a elite, construíram uma percepção do centro principal como uma localidade que possui um comércio popular e, por vezes, com comércios e serviços com menos prestígio social. Nesta imagética construída pelos entrevistados, o centro principal se colocou como a antítese do contemporâneo, concentrando principalmente aquilo que é “antigo” como armarinhos, lojas de fantasias, alguns serviços burocráticos etc. Contrapõem-se, portanto, às grandes superfícies de consumo, elencadas por nossos entrevistados como espaços de lazer e de preferência pelo consumo. Interpretamos esta construção da percepção da área central como signos de distinção, já que o centro é o lugar também de frequentação das classes populares.

Ao mesmo tempo, notou-se – por parte dos cidadãos – que o uso do automóvel particular é preponderante na reprodução do cotidiano, principalmente entre aqueles que moram em espaços residenciais fechados localizados em áreas descontínuas do tecido urbano. O sucesso destas novas periferias urbanas e sua expansão está atrelada a uma maior mobilidade pelo veículo individual, a partir do qual tais “enclaves fortificados” (CALDEIRA, 2000) podem ser acessados com uma maior flexibilidade espaço-temporal.



Revista do Programa de
Pós-Graduação em Geografia e
do Departamento de Geografia
da UFES

Julho-Dezembro, 2021
ISSN 2175-3709

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste artigo, tentou-se realizar uma leitura dos processos de diferenciação socioespacial atrelado à emergência de novas centralidades, através da mobilidade, o acesso, às formas de uso e apropriação por parte de sujeitos que residem em *habitats* voltados à classe média e à elite. O resgate dos processos de reestruturação das cidades e a compreensão da disposição dos elementos que compõem a estrutura urbana foram essenciais para clarificar o surgimento de novas expressões de centralidade nas localidades estudadas. A breve análise dos processos e elementos da estruturação das cidades demonstrou que a localização dos equipamentos de comércio e serviços, das novas formas de habitar e de consumir, agora localizadas também nas franjas da cidade ou em áreas desconexas do tecido urbano, e a preponderância do uso do automóvel particular, têm apontado para mudanças na morfologia das cidades e ascensão de uma estrutura multi(poli)cêntrica.

Nas cidades analisadas, como pincelado neste artigo, e demonstrado por diversos autores citados ao longo deste texto, a emergência de novas centralidades se faz presente e se relaciona à ação de diversos agentes, principalmente aqueles ligados ao setor imobiliário. Em Ribeirão Preto e Presidente Prudente, notou-se que os empreendimentos como

shopping center, hipermercados, entre outros, localizam-se próximo às áreas residenciais voltadas aos segmentos sociais mais altos, constituindo aquilo que Fix (2007) pontuou como centralidades voltadas para “pessoas do tipo certo e capital do tipo certo”. Chamadas de “centralidades excêntricas” (LIMONAD, 2015), seus acessos são preferencialmente realizados por meio do automóvel particular, relegando os centros principais que, em geral, possuem grande acessibilidade via transporte público.

Essas centralidades pensadas e produzidas segundo as lógicas e racionalidades do capital, localizam-se, em geral, em áreas de uso misto que agregam desde a moradia a todos os tipos de serviços, comércios e atraem fluxos de diversas escalas. Por esta razão, a realização do cotidiano se torna cada vez mais circunscrita a esses espaços, pois além de concentrarem grande parte daquilo que é necessário para a reprodução do cotidiano, congregam os estilos de vida, signos e *habitus* dos segmentos sociais para o qual estas centralidades foram constituídas. Nas cidades estudadas, além da preponderância no uso do automóvel nos deslocamentos diários, os sujeitos que residem em *habitats* voltados à classe média e à elite relataram uma evitação do centro principal e a preferência pela realização de práticas espaciais, como o consumo, em outras centralidades. A evita-

ção do centro principal foi lida e interpretada neste trabalho como uma distinção social que eleva a diferenciação socioespacial. A emergência de novas centralidades segmentadas socialmente, além de apontarem para insurgência da policentralidade, demonstra que novas lógicas têm imperado na produção social do espaço urbano, a exemplo do processo de “fragmentação socioespacial” (SPOSITO e GOES, 2013).

De fato, este trabalho não esgota o tema sobre a emergência de novas centralidades, seus usos e apropriações, mas aponta – principalmente – a preferência por determinados grupos sociais na realização de suas atividades do cotidiano em certas áreas centrais. Os movimentos de distinção e diferenciação só serão apreendidos na totalidade, através da análise das práticas e frequência dos diversos grupos sociais nas centralidades. Isto é, são os usos e apropriações dos

distintos grupos que desvelam novas lógicas de produção do espaço urbano, tal como a fragmentária. Destarte, alguns desdobramentos surgem a partir deste trabalho, a saber: a relação de outros grupos sociais com as áreas centrais, as preferências de localização dos comércios e serviços, bem como a ação de diversos agentes na produção de centralidades voltadas para pessoas e o capital do tipo certo. Cabe salientar, também, que a pandemia da covid-19 causou mudanças nos deslocamentos e na frequência dos centros. Em virtude da pandemia, perguntou-se aos entrevistados como a crise sanitária impactou o cotidiano. Alguns relataram a adoção do home-office, assim como narraram o declínio na frequência a *shoppings centers*, espaços de lazer e consumo, acarretando, portanto, uma menor mobilidade urbana em virtude da adoção do isolamento social.

AGRADECIMENTOS

Este texto está associado ao desenvolvimento da pesquisa financiada pela FAPESP (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo), na modalidade projeto temático (processo 2018/07701-8), intitulada “Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas. O texto também está associado a outra pesquisa financiada pela FAPESP (vinculada ao projeto citado acima, na modalidade Bolsas de pós-doutorado processo 2019/04392-7).



Revista do Programa de
Pós-Graduação em Geografia e
do Departamento de Geografia
da UFES

Julho-Dezembro, 2021
ISSN 2175-3709

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABRAMO, Pedro. *A cidade caleidoscópica: coordenação espacial e convenção urbana. Uma perspectiva heterodoxa para a economia urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

BOGUS, Lucia; PASTERNAK, Suzana. *Continuidades e Descontinuidades na Cidade dos Anéis. 27º Encontro Anual da Anpocs*. Caxambu, 2003.

BOURDIEU, Pierre. *A distinção: crítica social do julgamento*. São Paulo. Edusp; Porto Alegre, RS: Zouk, 2007.

CALDEIRA, Teresa. *Cidade de Muros: Crime, Segregação e Cidadania em São Paulo*. São Paulo: Editora 34/Edusp, 2000.

CALIL Jr., Ozório; FELDMAN, Sarah. *O centro de Ribeirão Preto: os processos de expansão e setorização*. (Dissertação de Mestrado) USP, São Carlos, 2003.

CARLOS, Ana F. A. *Diferenciação Socioespacial*. In: *Cidades*, v. 4 n. 6, p. 45-60. 2007.

CATALÃO, Igor F. *Diferença, dispersão e fragmentação socioespacial: explorações metropolitanas em Brasília e Curitiba*. Tese (doutorado) - Unesp. 2013.

CHOAY, F.; MERLIN, P. *Dictionnaire de L'Urbanisme et de L'Aménagement*. Paris: PUF, 1996.

ELIAS, D. *Globalização e Agricultura: a Região de Ribeirão Preto*. São Paulo: EDUSP, 2003.

DE MATTOS, Carlos A. *Santiago de Chile de cara a la globalización: ¿otra ciudad?* Curitiba. *Revista de Sociologia e Política*, 2002.

FIX, Mariana. *São Paulo cidade global: fundamentos financeiros de uma miragem*. São Paulo: Boitempo, 2007.

FRÚGOLI Jr., Heitor. *Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole*. São Paulo: Cortez; Edusp, 2000.

HARVEY, David. *O enigma do capital e as crises do capitalismo*. São Paulo, SP: Boitempo, 2001.

LEFEBVRE, Henri. *The production of space*. Oxford, UK: Blackwell, 1994.

LEFEBVRE, Henri. *A Revolução Urbana*. Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: UFMG, 1999 [1970].

LENCIONI, Sandra. *Concentração e centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar. Reflexões a partir do caso de São Paulo*. *Rev. geogr. Norte Grande*, Santiago, n. 39, p. 7-20, mayo 2008.

LIMONAD, Ester. COSTA, Heloisa. S. M. *Cidades excêntricas ou novas periferias?* *Cidades, Presidente Prudente*, v. 12, n. 21, p. 278-305, 2015.

LOGAN, J.; MOLOTCH, H. *Urban Fortunes: the political economy of place*. Los Angeles: University of California Press, 2007.

- MAIA, Doralice S.; SILVA, William R.; WHITACKER, Arthur M. *Centro e Centralidade em Cidades Médias*. 1. ed. São Paulo: Cultura Acadêmica, v. 1; 2017.
- MARQUES, Eduardo, C. L. *A metrópole de São Paulo no século XXI: espaços, heterogeneidades e desigualdades*. São Paulo: Editora Unesp/CEM, 2015.
- MONCLÚS, Javier. *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1998.
- NASCIMENTO, Rose M. do. O subcentro do Conjunto Habitacional Bartolomeu Bueno de Miranda (COHAB). In: MELAZZO, Everaldo Santos e GUIMARÃES, Raul Borges (org.). *Conjuntura Prudente*. Presidente Prudente/SP, (GAsPERR). p. 59 – 62; 2002.
- OTERO, Estevam, V. *Reestruturação Urbana em Cidades Médias Paulistas: a cidade como negócio* (tese de doutorado). 2016.
- OUESLATI-HAMMAMI. *Les centralités du grand Tunis: acteurs, représentations et pratiques urbaines*. Géographie. Université Toulouse le Mirail - Toulouse II, Français, 2010.
- PORTO-SALES, et al. Pesquisa em Geografia Urbana: Desafios e possibilidades de análise espacial com o uso do Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos (CNEFE). *Caderno Prudentino de Geografia*, v. 2, p. 81-103, 2015.
- POZZO, C. *Fragmentação socioespacial em cidades médias paulistas*. Tese (doutorado) - UNESP, 2015.
- SALGUEIRO, Teresa. B. Do Centro às centralidades múltiplas. Novos tempos, espaços e perspectivas. In: FERNANDES, J.R. & SPOSITO, M.E.B. (Org.). *A nova vida do velho centro nas cidades portuguesas e brasileiras*. Ed. CEGOT, v. 1, p. 45-59; Porto, 2013.
- SANTOS, Milton. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. *Boletim Paulista de Geografia*, n. 54, p. 81-99, 1977.
- SANTOS, Milton. *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo: HUCITEC, 1994.
- SANTOS, M. *A natureza do espaço – Técnica e tempo. Razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- SANTOS, Danilo B. *O papel da COHAB-RP na produção do espaço urbano em Ribeirão Preto (SP)*. Dissertação (Mestrado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) - Instituto de Arquitetura e Urbanismo, USP, São Carlos, 2017.
- SEABRA, Odete. C. L. A insurreição do uso. In: MARTINS, José. S. (Org.). *Henri Lefebvre e o retorno à dialética*. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 71-86.
- SPOSITO, Maria. E. B. Estruturação urbana e centralidade. In: *Encuentro de geógrafos de América Latina*, 3, Anais. Toluca/méxico. v. 1. p. 44-55, 1991.
- SPOSITO, Maria. E. B. Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana. In: Maria Encarnação Beltrão Sposito. (Org.). *Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, v. 1, p. 233-253, 2007.
- SPOSITO, Maria. E. B. Novas redes urbanas: cidades médias e pequenas no processo de globalização. *Revista de Geografia (São Paulo)*, v. 35, p. 51-62,



Revista do Programa de
Pós-Graduação em Geografia e
do Departamento de Geografia
da UFES

Julho-Dezembro, 2021
ISSN 2175-3709

2010.

SPOSITO, Maria. E. B. Centros e centralidades. In: FERNANDES, José Alberto R.; SPOSITO, M. Encarnação B. (Org.). *A nova vida do velho centro nas cidades portuguesas e brasileiras*. 1ed. Porto: CEGOT, v. 1, p. 45-59, 2013.

SPOSITO, Maria. E. B.; GÓES, Eda M. *Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial*. São Paulo: Editora UNESP, 2013.

SPOSITO, Maria E. B. Oportunidades e desafios da pesquisa urbana comparada. In: FIRKOWSKI, Olga *et al.* (Org.). *Estudos urbanos comparados: oportunidades e desafios da pesquisa urbana comparada*. San Miguel de Tucumán: Universidad Nacional de Tucumán, p. 25-60, 2016.

SPOSITO, M. E. B.; SPOSITO, E. S. Articulação entre múltiplas escalas geográficas: lógicas e estratégias espaciais de empresas. *GEOUSP Espaço e Tempo* (Online), [S. l.], v. 21, n. 2, p. 462-479, 2017.

ZAMBONI, Débora, P. *A territorialidade do capital: da fazenda ao condomínio, desenhando a cidade*. Tese de Doutorado. UFABC. 2018.