

**POR ONDE OS CAMINHOS NOS LEVAM: LOCALIZAÇÃO, MOBILIDADE E  
USO DA CIDADE POR MORADORES DE UM CONJUNTO HABITACIONAL  
DO MCMV EM JUIZ DE FORA - MG**

Clarice Cassab

Professora da Universidade Federal de Juiz de Fora

clarice.torres@ufjf.edu.br

Lilian Aparecida de Souza

Doutoranda em Geografia pela Universidade Federal Fluminense

souzaa.lilian@yahoo.com.br

**RESUMO:**

O texto discorre sobre a localização e a mobilidade como dimensões centrais ao se pensar uma política pública de habitação. O que se pretende é apresentar uma reflexão sobre a relação entre localização, mobilidade e habitar a partir do entendimento dos padrões de uso da cidade por moradores do Parque das Águas, maior conjunto habitacional do programa Minha Casa Minha Vida em Juiz de Fora – MG. Para tanto, adota-se como metodologia entrevistas semiestruturadas com moradores de todas as ruas do loteamento. A pesquisa mostrou que a precária localização da casa, a mobilidade limitada e a concentração de equipamentos na área central de Juiz de Fora implicam num conjunto de restrições materiais e simbólicas para os moradores desse bairro periférico, que vivenciam a cidade de maneira fragmentada e desigual.

Palavras-chave: Localização; Mobilidade; Minha Casa Minha Vida.

GT – “5”: “Mobilidade, migração e espaço urbano”

## 1 INTRODUÇÃO

Viver a cidade é também uma experiência corpórea que passa pela possibilidade de seu uso, implicando a presença e deslocamento dos corpos no espaço. Experimentá-la requer colocar-se como sujeito nas ruas, avenidas e caminhos que ligam os muitos fragmentos que a constitui. Traçar itinerários, delimitar percursos, definir os lugares de seu uso, apreender pelos sentidos a dimensão simbólica e material que organiza a cidade. Mas como os sujeitos que habitam um conjunto habitacional cuja localização é precária vivenciam isso? De que maneira essa localização condiciona a circulação e usos da cidade e produz uma mobilidade freada? Quais as estratégias são delimitadas nos esforços de contornarem as forças que impõem a contenção desses sujeitos em seus territórios? Essas são algumas das questões que se tentamos responder nesse trabalho, que é parte da pesquisa “O ato de habitar: localização, qualidade ambiental e habitação na experiência do MCMV em Juiz de Fora – MG”.

Seu objetivo é produzir uma reflexão sobre a relação entre localização, mobilidade e habitar a partir do entendimento dos padrões de uso da cidade por moradores do maior conjunto habitacional do Minha Casa Minha Vida (MCMV) na cidade de Juiz de Fora – MG. A metodologia concernente às investigações sobre a localização do empreendimento e a circulação de seus moradores na cidade deu-se por meio de entrevistas orientadas por questionários semiestruturados. Foram questionados residentes em todas as ruas do conjunto habitacional o que possibilitou o contato com diferentes visões de moradores partir do seu lugar no bairro. Estes responderam questões que abordavam os equipamentos existentes no Parque das Águas e seus usos, quais as alternativas encontradas por eles para acessarem equipamentos sociais, culturais, comércio, lazer, serviços inexistentes no bairro, como fazem para chegar até eles e qual a frequência de utilização. Estas informações foram espacializadas em mapas e analisadas. Esse texto indicará alguns dos resultados dessa etapa da pesquisa.

## 2 LOCALIZAÇÃO COMO ATRIBUTO ESPACIAL: O PARQUE DAS ÁGUAS E SUA RELAÇÃO COM A CIDADE

O Parque das Águas (PDA) é um empreendimento com 565 unidades horizontais localizado na região Norte da cidade de Juiz de Fora, cerca de 11 km do centro e num entorno diversificado tanto pela presença de conjuntos habitacionais oriundo de programas habitacionais

pretéritos, como pela existência de outros dois grandes empreendimentos do MCMV. Vizinho a ele encontra-se o Parque das Águas II, composto por prédios e na fronteira está o conjunto Nova Germânia, também um empreendimento horizontal. Todos construídos para atender a primeira faixa de renda do Programa e juntos totalizam 1.102 unidades habitacionais. Ainda nas imediações próximas existem dois antigos loteamentos populares da cidade, Caiçaras I e II que reunidos somam 595 unidades e população estimada de 2.540 pessoas.

O PDA tem proximidade a bairros já consolidados da cidade e a áreas desocupadas. A grande presença de terras vazias que, embora dotadas das infraestruturas básicas de saneamento e asfalto, não dispõem dos demais equipamentos urbanos como, áreas de lazer, UAPS, comércio e serviços, faz com que o adensamento nessa região acabe por se tornar um dos fatores que pressionam o uso dos equipamentos públicos existentes nos bairros do entorno, especialmente Monte Castelo. Há também uma Área de Proteção Ambiental que margeia e divide o Parque das Águas I do II.

Sua construção foi realizada pela Cherem LT, também responsável pelos condomínios Parque das Águas II e Nova Germânia, tendo assinado contrato com a Caixa em dezembro de 2009 e no valor de R\$ 22.809.050,00. Essa construtora, foi responsável por mais três outros empreendimentos na cidade, somando 6 obras a um custo total de 72.490.780 reais. O que corresponde a 45,2% do total de R\$160.351.031,44 investidos na construção de conjuntos financiados pelo MCMV em sua primeira fase na cidade. Das 3.366 unidades construídas em toda Juiz de Fora ela executou 41% delas, ou 1.382 unidades. Sendo que destas 1.053 só na região Norte, constituindo 76% de unidades disponibilizadas pela construtora.

Assim, se é certo que o Programa investiu na construção de milhares de moradias em conjuntos habitacionais visando combater um problema social grave, por outro, se organizou pela lógica do mercado, tendo a localização de seus empreendimentos definida como parte da estratégia de acumulação capitalista. Nesse aspecto, como ressaltado por Botelho (2007), a produção da moradia exige um montante significativo de investimento, bem como imobiliza o capital por um tempo relativamente longo, configurando verdadeiros obstáculos para a reprodução do capital no setor. Para que haja lucratividade, o processo de produção de moradia depende da apropriação dos benefícios gerados pela diferenciação do espaço urbano em termos de equipamentos, serviços e amenidades. Resulta disso que

a reprodutividade de uma determinada localização privilegiada no espaço urbano é muito difícil para o capital imobiliário, sendo praticamente impossível para um capitalista isolado reproduzir as melhores condições existentes na cidade para um empreendimento (BOTELHO, 2007, p.76).

Logo, cabe ao Estado prover o solo de infraestrutura que reduza os custos de produção e possibilite os setores do capital participarem do mercado imobiliário usufruindo dos efeitos úteis que a aglomeração urbana oferece. Nesse aspecto, a garantia da localização adequada do empreendimento passa diretamente pela ação do Estado em prover o acesso aos equipamentos, serviços e amenidades existentes na cidade. Rolnik (et. al., 2015, p.399) afirma que:

o padrão de localização dos empreendimentos do PMCMV é caracterizado por parques habitacionais monofuncionais em periferias longínquas e subequipadas, muitas vezes apartadas do tecido urbano, com condições precárias de urbanidade e de acesso aos serviços e à vida da cidade (ROLNIK, et. al., 2015, p.399).

O PDA não está longe desse padrão, pois embora não se encontre distante fisicamente dos pontos da cidade onde há disponibilidade de equipamentos, infraestrutura e serviços – no caso de Juiz de Fora fortemente concentrados em sua área central – o empreendimento possui uma localização inadequada e uma inserção urbana marcada pelas distâncias qualitativas de acesso à cidade.

A localização de uma unidade habitacional constitui-se como um sistema espacial em que a casa é o ponto de partida para o acesso a todos os benefícios existentes na cidade: infraestrutura, amenidades, serviços, postos de trabalho etc., dado seu efeito de aglomeração.

Em nossas cidades esses benefícios são desigualmente distribuídos o que faz com que

A demanda de solo urbano para fins de habitação também distingue vantagens locais, determinadas principalmente pelo maior ou menor acesso a serviços urbanos, tais como transportes, serviços de água e esgoto, escolas, comércios, telefone etc, e pelo prestígio social da vizinhança (SINGER, 1982, p. 27).

O acesso a eles privilegia localizações específicas na cidade intensificando a valorização de áreas seletas e bem servidas de benefícios e amenidades. O contraponto é a maior presença dos segmentos mais pobres nas regiões pior atendidas da cidade, e por isso também menos valorizadas. São elas, os locais comumente destinados aos conjuntos populares.

Em Juiz de Fora, como antes mencionada, é a Região Norte da cidade o lugar preferencial para a implantação das moradias populares. A presença significativa desses conjuntos impulsiona o crescimento da demanda pelos equipamentos e serviços sem, no entanto, ser

acompanhada da ampliação deles. Em realidade, e de acordo com Amore, Shimbo e Rufino (2015), a maioria dos conjuntos habitacionais do Minha Casa Minha Vida foi construído em terrenos que possuíam baixo custo devido à falta de infraestrutura e pela distância dos equipamentos e serviços. O que fez com que a alternativa proposta para a resolução da problemática habitacional acabasse por agravar as disparidades socioespaciais decorrentes da localização, visto que do ponto de vista do acesso qualificado aos benefícios da cidade, os conjuntos habitacionais apenas trocaram de lugar as pessoas dentro das periferias.

No caso do Parque das Águas, o terreno onde foi construído o loteamento não está tão afastado da mancha urbana de Juiz de Fora. Porém, no que diz respeito a oferta de infraestruturas a realidade se assemelha ao padrão nacional. Faltam escolas, postos de saúde, equipamentos de lazer e de uso cotidiano para as famílias, o que evidencia a insuficiência de equipamentos de uso cotidianos. Mercearia, farmácia, mercadinho, hortifruti, padaria, não existem no bairro. Destaca-se apenas a presença de bares e templos religiosos. Além desses, no interior do loteamento há apenas uma escola. A escassez de equipamentos e serviços é algo destacado pelos moradores como sendo uma das grandes dificuldades de se viver no bairro. Ao serem perguntados se tinham vontade de mudar do Parque das Águas respondem:

Não tenho não. Da casa eu não tenho nada a reclamar. É a gente que faz o ambiente, mas tem muita gente que não respeita os vizinhos. Eu morava dentro de um cômodo. Mas se eu pudesse levar a casa para outro lugar, eu levava. Onde eu morava tinha muita padaria, muito mercado, tinha loja de cachorro. Eu não precisava pegar ônibus para tudo. Teve um dia que eu tinha trocado de bolsa e esqueci o dinheiro, vim a pé. Vim chorando, chorando mesmo, e falei que eu nunca mais ia sair daqui a pé (entrevista de campo, 2017).

A moradora expressa em sua experiência cotidiana o sentido da casa como um valor de uso complexo. Sublinha a alegria de ter uma casa e não mais viver num cômodo, mas também aponta que sua estrutura física (paredes e telhado) é insuficiente para garantir o adequado habitar. Ela reivindica a possibilidade de através da moradia acessar os equipamentos e serviços da cidade e nos lembra que a mobilidade é também um atributo do habitar. O ter que pegar ônibus para tudo ou a trajeto longo e penoso a pé até sua casa expressam o quanto a mobilidade freada é impeditiva do habitar a cidade.

Para Guimarães (1997) a localização não é um mero atributo da distância. Ela se configura como um produto social em que o acesso à infraestrutura determina a melhor ou pior localização da casa na cidade. Por infraestrutura compreende-se todos os equipamentos de uso coletivo

acessíveis a partir de uma fração do espaço, sendo de elevado custo de implantação e de consumo localizado e coletivo. Redes de água, energia, esgoto, telecomunicações, vias de transporte, escolas, postos de saúde, áreas de lazer, entre outros, são produtos que possuem localização fixa e longa duração.

De modo geral, podemos dizer que esse quesito é parcialmente disponível no bairro. Quando de sua implantação houve o aumento da capacidade da rede elétrica e hidráulica (fornecimento de água e coleta de esgoto). Além disso, há no bairro coleta periódica do lixo, uma linha de ônibus que atende o bairro (conquistada após a organização de uma associação de moradores), redes de telecomunicação. No entanto, inexitem postos de saúde, a escola não atende o Ensino Médio e as áreas de lazer são escassas e em estado precário.

Todavia, esse cenário não é particular ao Parque das Águas. A exigência de grandes investimentos condiciona a abertura e disponibilidade de infraestruturas à ação do Estado. Sua presença ou ausência, bem como sua qualidade, torna-se objeto de deliberações políticas que envolvem uma relação desigual entre interesses e necessidades a partir dos condicionantes da dinâmica socioeconômica. Sua implementação, manutenção e modernização resultam de decisões baseadas na correlação de forças entre os sujeitos, sendo comum a existência de áreas densamente ocupadas e carentes de infraestruturas, e locais beneficiados com poucos moradores.

Ela é, portanto, fruto do processo de produção do espaço. Nesse sentido, a dimensão da localização está ligada às transformações da sociedade, sendo a combinação de elementos sociais e naturais resultantes do processo de apropriação e transformação histórica dos lugares. Produto das dinâmicas socioespaciais e econômicas a localização remete ao acesso ao conjunto de fixos que compõem o sistema espacial da cidade, sendo definida tanto pela proximidade quanto pela qualidade da infraestrutura, equipamentos e serviços. Tais acessos, como veremos adiante, exigirão, por sua vez, a realização de diferentes fluxos no espaço urbano e que potencializam a apropriação da cidade.

Tal premissa condicionará os usos que os sujeitos terão da cidade, pois a localização é um produto social que só pode ser compreendido dentro do contexto urbano relativo ao modo pelo qual se desenvolve a produção das relações de reprodução visando à acumulação capitalista. Desse modo, sua implementação e acessibilidade são resultantes dos processos de produção das desigualdades através da diferenciação de lugares dotados ou não de atributos (GUIMARÃES, 1997).

Atualmente, questões tecnológicas e organizacionais, mudanças no mundo do trabalho e no mercado, o aumento das exigências com qualidade de vida e segurança, resultam em uma série de implicações para os usos do solo e para a problemática habitacional, que não pode ser entendida fora dessa relação, pois a mercadoria casa representa uma fração de solo com determinada localização. A presença ou não de energia elétrica, água, telecomunicações, vias de transporte, proximidade de equipamentos e serviços compõe os atributos da moradia que, vista desta perspectiva, materializa a desigualdade de acesso à vida urbana. Diante disso, aqueles com maior renda podem eleger sua habitação considerando a localização. Já aos mais pobres são, em parte, atendidos pelas políticas públicas, tal como o programa Minha Casa Minha Vida.

É também por essa razão que mesmo entre aqueles que afirmavam gostar de viver no Parque das Águas à distância, como atributo locacional, foi um dos fatores que gerou insatisfação de seus moradores em relação ao bairro. Foi comum a fala associando a insuficiente oferta de equipamentos e serviços e as distâncias percorridas à precariedade do novo local de moradia. O nos permite identificar a relativa lacuna existente entre a localização, importante dimensão do ato de habitar, e a vida dos moradores desse conjunto habitacional. O que isso representa do ponto de vista da localização e das oportunidades de apropriação da cidade por parte dos moradores do PDA? É o que tentará se responder no item seguinte.

### 3 CIRCULAÇÃO E MOBILIDADE NA CIDADE: A VIDA NO PARQUE DAS ÁGUAS

O PDA tem apenas uma escola municipal que atende os anos iniciais do Ensino Fundamental, o que obriga seus moradores a se deslocarem para unidades escolares em outros bairros de Juiz de Fora. Dentre os que frequentam as escolas do próprio conjunto, a proximidade e a ausência de gastos com transporte são os principais motivos para sua utilização.

Dos que estudam na instituição do bairro vizinho Monte Castelo, o percurso ocorre a pé, sendo a relativa proximidade (cerca de 1 km em linha reta) e a oferta de todos os anos da Educação Básica os fatores de atração. No entanto, essa proximidade é relativa dada as características geomorfológicas e a extensão do bairro. Trata-se de um loteamento de 121.086,79 m<sup>2</sup> cuja declividade, em grande parte dele, é significativa. Os maiores índices se encontram nas ruas próximas a entrada do PDA em sua porção direita, onde também está a grande maioria das quadras residenciais do Parque. Isso implica que o deslocamento das casas para a escola é diverso em função da localização da casa dentro do loteamento e de sua proximidade a sua rua

de acesso. Aqueles que residem na extremidade mais distante da entrada da única rua de acesso do bairro terão que percorrer distâncias ainda maiores e mais acentuadas, para chegarem até a escola. O centro da cidade é o terceiro local que recebe o maior fluxo de pessoas indo para as escolas e sua opção se dá em função da qualidade do ensino. Essa escola está a mais de 4 km do PDA. Além da distância física os moradores chamam atenção para o longo trajeto feito pelo ônibus no percurso Parque das Águas – Centro, uma “verdadeira viagem”, muitos dizem.

Em sua busca por equipamentos de saúde os moradores do Parque das Águas procuram aquele mais próximo a sua residência, localizado no bairro Monte Castelo. Seu trajeto é realizado a pé dada a proximidade. Esse aspecto somado a disponibilidade de um médico exclusivo para atender os moradores do conjunto habitacional explica a escolha por essa localização. A distância do PDA para a Unidade Básica de Saúde do Monte Castelo em linha reta é de menos de 1 km, dos equipamentos da área esse é o mais próximo do bairro, onde poucos necessitam do transporte público para acessá-lo. Além da UBS no Monte Castelo, os demais locais frequentados variavam em função da complexidade do serviço desejado. As UPAS e hospitais demandavam maior deslocamento, sendo que a UPA mais próxima fica no bairro São Pedro e o hospital público no Alto dos Passos.

Foram, no entanto, os equipamentos de comércio que apresentaram maiores resultados em relação aos deslocamentos dos entrevistados. As trajetórias se davam na busca por bens básicos para consumo, principalmente alimentos. As compras ocorriam predominantemente com frequência mensal exigindo o deslocamento para áreas variadas e distantes do empreendimento. A ida ao supermercado, por exemplo, é majoritariamente feita a uma distância de quase 1,5 km do conjunto habitacional.

A região central é a mais procurada quando há a necessidade de consumo especializado, pois é fortemente concentradora de equipamentos e serviços. Como já mencionado, a distância física em relação a ela não é tão grande. Contudo, a distância percorrida pelo ônibus 601, único que atende ao bairro, é de 11 km até o centro. Esse é também o principal meio de transporte utilizado. Assim, mesmo estando relativamente próximo, as linhas de transporte público do PDA percorrem um longo trajeto para chegar até ele, sendo esse um grande obstáculo para os moradores do bairro que tem o centro da cidade como referência para atividades de trabalho, comércio e serviços de maior complexidade. Soma-se a isso o fato de que a organização do transporte na cidade direciona quase todas as linhas também para o centro. Quase inexistem

linhas que ligam o PDA aos demais bairros o que exige que para chegarem a outros lugares da cidade esses moradores sejam obrigados ou a pegarem quatro conduções ou a arcarem com o custo de um transporte particular (táxis em sua maioria). O que contribuir também para a frequência relativamente esparsada de determinados usos, especialmente aqueles destinados a cultura e lazer.

Como não existem equipamentos culturais e de lazer no Parque das Águas, para utilizá-los os moradores precisam se deslocar pela cidade. Foram relatadas as idas a clubes, praças, campos de futebol, quadras esportivas, shopping, bares, equipamentos religiosos e áreas verdes em busca de lazer. Dos equipamentos culturais, o único com grande demanda foi o cinema localizado no centro da cidade, no shopping Santa Cruz. A preferência pelo local ocorre por conta de dois fatores fundamentais: o preço acessível e a proximidade com o ponto de ônibus do bairro. Também é esse o lugar procurado como opção de lazer por grande parte dos moradores das periferias de Juiz de Fora.

Quanto as áreas verdes o destaque está no uso da UFJF, situada no bairro São Pedro, como área de lazer e recreação, tendo para os entrevistados o caráter de um parque. Também se destacaram os parques do Museu Mariano Procópio e da Lajinha, situados mais distantes do loteamento. Importante espaço de integração com a cidade, a UFJF é muito utilizada pelos juizforanos para suas atividades de lazer, especialmente aos finais de semana. No caso dos moradores do PDA a proximidade e a existência de uma linha de ônibus que passa pelo campus facilita a ida.

A ida a templos religiosos, especialmente no próprio PDA, é também muito citada nas entrevistas. Em seu trabalho, Toledo (2017) analisou o peso que esse equipamento tem no lazer e sociabilidade dos jovens moradores do empreendimento. E de fato é forte a presença de templos no bairro.

A diversidade de equipamentos anunciada pelos entrevistados parece indicar um uso intenso da cidade quando da busca por cultura e lazer. No entanto, dois aspectos são relevantes e que desconstruem esse aparente uso. O primeiro é a forte concentração desses equipamentos em poucas áreas de Juiz de Fora. Apenas 4 bairros se destacam entre as entrevistas: Centro, o próprio PDA, Mariano Procópio e São Pedro. A tabela 2 indica a incidência dos usos para cada um deles:

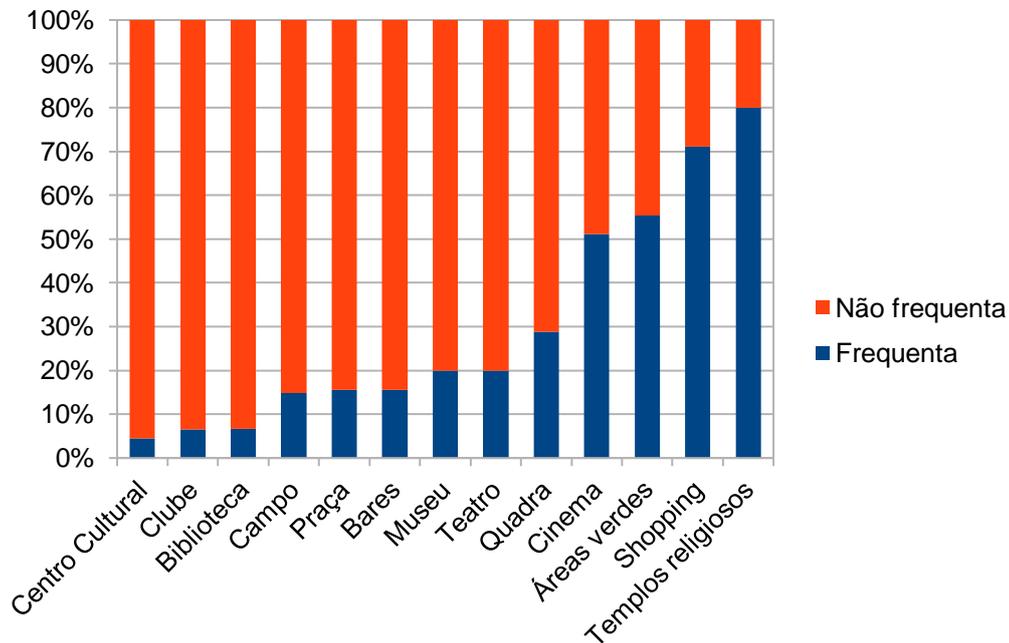
Bairros Frequentados	Total
Centro	69
Parque das Águas	20
Mariano Procópio	15
Monte Castelo	15
São Pedro	12

Fonte: Arquivos da pesquisa, 2017. Organizado pelas autoras.

Os dados apontam para a forte concentração desses equipamentos na região central. É nela onde grande parte das atividades de lazer e cultura são realizadas, pois é também no Centro onde estão localizados a maioria desses equipamentos. Em seguida está o próprio bairro. Nesse caso, o forte peso dos templos religiosos é o que explica essa presença, seguida das atividades desempenhadas na quadra da escola do bairro. Já a procura pelo parque do museu Mariano Procópio, importante área de lazer da cidade, é o que faz com que o bairro de mesmo nome esteja na lista. Além do museu há logo em frente um centro cultural, cuja ida é bem parca. Também é a ida a templos a razão pela qual o bairro Monte Castelo figura entre os demais. Além desse, há uma pulverização de motivos que variam desde a frequência na praça às práticas esportivas na quadra da escola onde estudam boa parte dos jovens do PDA que frequentam o fundamental II e o ensino médio. Por fim, o uso do campus da UFJF como espaço de lazer determina o peso do bairro São Pedro.

O segundo aspecto, e o que mais chama atenção, é o número expressivo de relato de moradores que não buscam e nem frequentam nenhum equipamento de lazer e cultura, como o gráfico 1 indica.

**Gráfico 1** – Frequência dos moradores do PDA a equipamentos culturais e de lazer



Fonte: Arquivos da pesquisa, 2017. Organizado pelas autoras.

Nota-se que em sua ampla maioria o deslocamento desses moradores em busca de atividades culturais e de lazer é bem reduzido. Especialmente se considerarmos alguns equipamentos em particular, como aponta o mesmo gráfico.

Esses dois aspectos permitem afirmar que há uma baixa circulação desses sujeitos pela cidade tanto em termos de destino quanto da intensidade desses fluxos. Logo não há um fluxo significativo que nos permita pensar um deslocamento variado e múltiplo pelos fragmentos da cidade. Ao contrário, o que se percebe é a maior permanência deles no próprio conjunto habitacional ou, no muito, sua ida a bairros próximos e vizinhos. Quando muito no centro da cidade ou nos seus bairros de origem.

O movimento permitiria a primeira aproximação à cidade, pois teria o potencial de questionar barreiras simbólicas e objetivas, descortinar locais inusitados, perceber a diversidade da vida na cidade, dando início a sua apropriação. Contudo, não basta apenas se movimentar pelas ruas, também é preciso marcar, formar e transformar a cidade. É nessa perspectiva que a cidade precisa ser conquistada e apreendida para que possa ser entendida não apenas como local de moradia, mas também como espaço para ser apropriado e usado, construído e redefinido. Um verdadeiro lugar do habitar.

É nesse aspecto que circulação e mobilidade se definiriam como dimensões próximas, mas não sinônimas. Embora se refiram ao deslocamento na cidade, apresentam profunda diferenciação na forma de concebê-la. Enquanto a mobilidade é condição para a concretização do direito à cidade, ou seja, para a sua produção como obra construída coletivamente por sujeitos interessados no seu uso, a circulação diz respeito à cidade mercadoria, produzida como valor de troca (BARBOSA, 2014).

Vil laça (1998) também destaca a circulação como etapa do processo reprodutivo do capital ao ponderar que no espaço intraurbano ela se dá como circulação de indivíduos, em especial aquele “portador da mercadoria força de trabalho” (VILLAÇA, 1998, p.20). Mas ela é também a circulação da mercadoria, das informações, decisões e do mercado consumidor. Dos meios de produção e da mercadoria, portanto. Nesse aspecto, a circulação é etapa decisiva na reprodução do capital e se realiza na cidade reunindo através dos fluxos, os fragmentos do espaço urbano.

Para Becker (1995), mobilidade espacial remete aos fluxos de menor escala e ocorrem no interior de um mesmo território, nos espaços intraurbanos e intra-metropolitanos. Refere-se aos deslocamentos intraurbanos com objetivo residencial, que expressam o rearranjo no tecido urbano em função das mudanças no tecido social. Essa definição já sinaliza para a relação entre mobilidade e processos sociais. Haveria, no entendimento da autora, um laço que une os processos sociais e as formas de mobilidade dos sujeitos na cidade. Nessa mesma direção se posiciona Marandola Jr (2008) que reforça a necessidade de se ultrapassar a definição rasa de mobilidade como sedo apenas o deslocamento do ponto A para o B. Diz o autor:

O fenômeno da mobilidade envolve uma série de fatores e processos distintos que estão, ao mesmo tempo, na base estrutural do sistema produtivo e no cotidiano vivido das pessoas, englobando todo o sistema de transportes e a gestão pública desses espaços, passando pela forma urbana, as interações espaciais até as dinâmicas demográficas específicas (estrutura familiar, migração, ciclo vital) (MARANDOLA, Jr., 2008, p. 199).

Pensar a mobilidade como produto e processo social é também o caminho seguido por Creswell (2006). Para o autor, ela é produtora do tempo e do espaço, pois “*mobility, as a social product, does not exist in an abstract world of absolute time and space, but is a meaningful world of social space and social time. Mobility is also part of the process of the social*

*production of time and space*”<sup>1</sup> (CRESWELL, 2006, p. 5). Partindo de uma diferenciação em relação ao movimento, o geógrafo compreenderá a mobilidade através de duas variáveis: o corpo e o social. É no nível do corpo e de suas sensações somáticas que a mobilidade transmuta-se em prática espacial. A percepção do espaço, a partir do corpo, reúne os lugares que são vivenciados e apropriados cotidianamente pelos sujeitos. Quanto maiores essas vivências, mais frutíferos serão os usos e apropriações do espaço.

Bertanini (1985, p. 112) dirá que “(..) o esquema corpóreo – uma maneira de dizer que meu corpo está no mundo – torna-se requisito da espacialidade”. Pensando a cidade Hissa e Nogueira (2013) ponderam que o corpo é

o lugar de onde vemos o mundo, que faz o mundo vibrar e nos faz ver o universo de determinada forma: o modo como vivemos o corpo. O corpo é o território de onde dizemos o mundo. No mínimo o corpo, é um instrumento de ação. O corpo olha, é, sente; o corpo pensa e diz a cidade e, ao dizê-la, transforma-se nela. O inverso: a cidade marca a sua existência por meio do corpo dos sujeitos do mundo que, nos lugares-territórios, experimentam a vida (HISSA; NOGUEIRA, 2013, p. 61).

Ampliando ainda mais essa definição trataremos a mobilidade numa perspectiva política pensando-a como uma dimensão do habitar e, conseqüentemente, do “direito à cidade” (LEFEBVRE, 2001). Sob essa ótica, sua relevância está no fato dela ser não apenas um direito em si, como também o de potencializar o alcance aos demais direitos. Isso porque viabiliza que os habitantes da cidade cheguem no trabalho, nos equipamentos de cultura e lazer, escola, saúde, e todo o conjunto de oportunidades presentes na cidade.

Para Pires (2013, p.51) a mobilidade “protege a liberdade de movimentos para a afirmação da igualdade, para que assim as pessoas possam se deslocar e acessar o espaço urbano e, conseqüentemente, os seus direitos”. Trata-se não somente o usufruir dos direitos materializados na cidade, mas também o de participar como sujeito político na proposição de outras formas de produção e organização do espaço urbano e que efetivamente atendam as necessidades de seus habitantes. Logo seria o repensar da produção e organização dos usos e ocupações da cidade de maneira que se possa garantir o acesso qualificado a tudo que ela pode oferecer. A mobilidade é, nesse mote, uma relação com a cidade e sua compreensão exige o entendimento dos aspectos produtores do urbano.

<sup>1</sup>“Mobilidade, como um produto social, não existe em um mundo abstrato de tempo e espaço absolutos, mas em um mundo significativo de tempo e espaço social. Mobilidade é também parte da produção social de tempo e espaço” (tradução das autoras)

Contudo, também entendemos que em nossas cidades mobilidade se reduz a circulação. O deslocamento dos sujeitos pelos fragmentos do espaço urbano ocorre como um incessante movimento de trocas no mercado. Força de trabalho e consumidor são as atribuições fundamentais, embora não exclusivas, que os indivíduos desempenham na cidade, o que também inflige os lugares de cada um no espaço urbano.

Há em nossas cidades uma diversidade de condições que constroem a mobilidade e acabam por contribuir para a contenção dos pobres nos territórios de pobreza e que também foram manifestas pelos sujeitos dessa pesquisa. A primeira delas é a organização da cidade e de seus fluxos centrada na lógica do transporte rodoviário individual. O aumento significativo da frota de automóveis na cidade reforça esse aspecto. Em 2008, conforme dados do IBGE, eram 107.8621 automóveis. Dez anos depois, esse número passou para 178.978 veículos.

A priorização desse modo de transporte em detrimento a formas mais coletivas aponta para o uso individualista da cidade e para o tensionamento de questões ligadas a qualidade ambiental e de vida na cidade. Além de explicitar a forte relação com os interesses da indústria automobilística. Sobre isso, afirma Carvalho (2016, p.8),

Com uma nova política de atração dos investimentos da indústria automobilística, iniciada em meados da década de 1990, o Brasil vem passando por outra fase de aumento do transporte individual motorizado. A capacidade de produção de automóveis e motocicletas mais que triplicou no período. Com o aumento da produção, houve a necessidade de políticas que estimulassem a venda e o uso de automóveis e motocicletas. Isso ocorreu pela redução da carga tributária sobre os veículos até 1.000 cilindradas, que representam atualmente mais de 50% das vendas, além de medidas de expansão do crédito.

O autor ainda destaca o aumento de renda das famílias e a forte expansão do crédito ocorridos especialmente a partir de dos anos iniciais do século XXI, como dois outros fatores que teriam colaborado para o aumento de veículos automotores nas cidades. Embora, o aumento da renda da população mais pobre tenha facilitado a compra de carros e motos isso não ocorreu de forma absoluta. Dos entrevistados nessa pesquisa ainda era o transporte rodoviário coletivo o mais utilizado sendo que o individual era procurado quando precisavam fazer compras maiores e em lugares distantes do bairro. Nesse caso, buscavam o táxi.

A priorização do transporte automotivo individual é, em muitos casos, acompanhada da insuficiência do transporte público coletivo, sendo que em Juiz de Fora ele é feito apenas por

ônibus. De acordo com a página do Cinturb<sup>2</sup> (2019), o sistema de transporte público em Juiz de Fora é operado basicamente por linhas de ônibus diametrais, radiais, perimetrais e distritais, sendo constituído de por 271 linhas e 601 veículos convencionais, divididos em dois consórcios operacionais. O Consórcio Manchester de Transporte Coletivo é formado pelas empresas Goretti Irmãos Ltda (*GIL*) e Transportes Urbanos São Miguel (*Tusmil*). O Via JF, pelas empresas Transportes Urbanos São Miguel de Uberlândia, Auto Nossa Senhora Aparecida (*Ansal*) e a Viação São Francisco.

O transporte público é uma das principais queixas dos residentes do Parque das Águas. Para a moradora consultada o transporte é “péssimo, porque não tem horário. Eles fazem o horário deles. Tem bastante ônibus, mas o problema é a demora até chegar aqui porque é praticamente uma viagem do centro até aqui. Então os horários que eles têm não é o que corresponde a você. (...) o ônibus fica lotado”. Segundo a mesma, o problema da lotação poderia ser evitado alterando o trajeto do ônibus. Prossegue:

se ele viesse direto, as pessoas não iam pegar e ia dar mais acessibilidade para a gente que mora aqui em cima. (...) para mim que moro aqui em cima dá para pegar o 636, mas para quem mora naquele cantão lá de cima não dá. O 36 só vai até ali e para nos prédios. Aí como é que você vai pegar quem mora lá em cima, de bolsa pesada, muitas vezes cansada, até chegar lá em cima? Difícil (entrevista de campo, 2017).

O gasto despendido com o transporte também é destacado pelos moradores. Carvalho (2016) mostra em seu estudo que os custos da operação do transporte público no país é desigualmente distribuído nos segmentos de renda. Para o autor, por ser financiado quase exclusivamente pela arrecadação tarifária, os segmentos de maior renda colaboram pouco com o custeio do transporte público, mesmo sendo indiretamente beneficiados por ele. Recai sobre os mais pobres o maior peso no seu financiamento, por serem eles os mais dependentes. Resulta disso o forte impacto que esse serviço tem no orçamento das famílias mais pobres.

Dentre os moradores entrevistados que alegaram que a mudança para o loteamento alterou os custos totais mensais da família, foi o transporte o que teve maior peso. Isso ocorreu especialmente porque a ida para o PDA significou para parte deles, um aumento da distância em relação ao trabalho, resultando, conseqüentemente, no incremento do custo de transporte e no tempo de deslocamento.

2 Cinturb (Consórcios Integrados de Transporte Urbano) é uma associação dos dois consórcios que operam o serviço de transporte coletivo urbano de Juiz de Fora, licitado em abril de 2016.

É o que diz um dos moradores: “Eu gasto umas quatro passagens, aumentou muito. Dentro da casa foi até economia, mas transporte, né” (entrevista de campo, 2017). A exigência de 4 passagens ocorre em função da forma como o sistema público de transporte se organiza na cidade. Existem poucas linhas que fazem a ligação bairro-bairro. A maioria absoluta tem o centro como destino, o que obriga os moradores do Parque das Águas a ir até ele para pegar outro veículo. Como também não há integração ele precisa pagar uma nova passagem. Outro morador identifica o aumento nos gastos com transporte destacando a distância do bairro, pois de seu antigo local de moradia ele “ia a pé para a cidade”.

O que se notou na pesquisa é que, embora atendido por algumas linhas, os moradores sinalizam que os horários, itinerários, custos e lotação dos ônibus não correspondem as suas necessidades de mobilidade. O que torna a inadequação do transporte público um aspecto que constrange os deslocamentos e usos da cidade.

Acresce a esse aspecto o preconceito, a discriminação e a violência cotidianamente vividos pelos sujeitos pobres da cidade. São esses também elementos que limitam sua mobilidade uma vez que ser morador da periferia é também o produto de uma relação social marcada pela desigualdade territorial, de gênero, econômica, etária e racial. Realidade experimentada por aqueles que vivem no Parque das Águas, conforme indicado pela maioria dos entrevistados. Para eles a associação do conjunto habitacional à violência é a principal razão pela qual as pessoas discriminam os seus moradores. Foram comuns os relatos de experiências de restrição em razão do local de residência.

O pessoal fala: lá nas casinhas têm tiro. Eles não vem dependendo da hora. Tem muita gente, tipo uns amigos meus, que tem medo de vir me visitar por medo do que aconteceu aqui.  
Uma amiga minha falou assustada: você mora lá? Minha cunhada vem me visitar e fica com um olhar.  
Sempre quando a gente fala que é do Parque das Águas eles olham com cara feia e táxi mesmo não traz aqui quando a gente precisa.  
Eu só falo Monte Castelo. O pessoal tem medo se a gente fala, chama um táxi ou até pede um lanche eles não vem. Acham que aqui só tem bicho.  
Para arrumar emprego, o pessoal fala: nossa você mora lá. Mó ruim o lugar.  
Minha filha já perdeu vários empregos quando falava o bairro que morava. Ela fala que queria colocar outro bairro porque o povo discrimina muito. Igual táxi, é muito difícil. Depois das 22 horas nem adianta ligar.  
As pessoas mudam a fisionomia quando eu falo que moro aqui (entrevista de campo, 2017).

As falas sublinham algumas dessas experiências e mostram que a discriminação territorial implica na vida desses sujeitos não apenas numa mobilidade mais restrita, como também

aprofunda as dificuldades de acesso a própria cidade e suas oportunidades. Táxi, lanche, emprego, sociabilidade, são os elementos sinalizados. Outro ainda poderia ser acrescido: o controle dos seus corpos por práticas de repressão. São os pobres da cidade, e em especial os jovens negros, os que sentem esse controle intensamente. Seu ir e vir pelas ruas, especialmente quando fora de seus territórios, é permeado pela vigilância. Comuns são as situações de revista policial, de constrangimentos simbólicos quando frequentam outros lugares que não os esperados e mesmo de extermínio. É assim que

Certas privações de mobilidade são consequências da pobreza e das desigualdades socioespaciais (padrões de distribuição espacial e de urbanização), restringindo as condições de acesso de algumas pessoas aos bens e serviços ofertados pela cidade. Outras privações são consequências da discriminação, que impedem o direito de mover-se no espaço urbano livre da violência, restringindo as atividades da vida cotidiana (PIRES, 2016, p.5)

O que notamos é que o fato de residirem num loteamento popular periférico inflige a esses sujeitos um conjunto de restrições a suas práticas espaciais na cidade. Práticas que são fortemente marcadas por uma política sobre seus corpos centrada no controle. O que implica na vigilância quanto a forma de se portar no espaço, de se relacionar com o outro, de se movimentar e de habitar. O conjunto de imperativos que restringem sua mobilidade – sejam eles objetivos e/ou simbólicos – vão determinando os lugares onde são ou não tolerados. Quais das suas práticas são aceitáveis e quais serão reprimidas. Como devem se comportar e para e como devem se movimentar pela cidade. Sua errância, o movimento de seus corpos ou mesmo a simples presença e existência são permeadas por constante monitoramento, que se expressa na forma de repressão e constrangimentos físicos e simbólicos e que colaborarão para sua contenção nos territórios de pobreza da cidade.

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para Certeau (1990, p.177) os passos moldam espaços, fazendo com que o ato de caminhar pareça “encontrar uma primeira definição como espaço de enunciação”. Assim, no movimento pelas ruas os sujeitos se anunciam na cidade, tornam evidente a sua presença, criam e recriam territórios e territorialidades. Materializam a cidade como experiência corpórea dando significado e forjando identidades com o espaço. Ao ultrapassarem os limites dos bairros dão início ao processo de (re)construção da própria imagem e concretude da cidade. Percebem a

cidade não apenas como fragmentos, mas como espaço articulado em que ações e intencionalidades materializadas em sua paisagem expressam a presença de uma gama de sujeitos sociais que produzem a cidade como um espaço de disputa.

Nesse aspecto, ela pode vir a se realizar como lugar do encontro e do conflito e potencializando as experiências no espaço e o reconhecimento do sujeito social, sendo terreno de tensão entre as diferenças e as possibilidades de vida em comum. Essa reunião de múltiplos sujeitos pressupõe também o encontro físico. Ou seja, se realiza num espaço que também é alvo de normas e regras e que se expressam na sua organização material e simbólica. O arranjo dos objetos na cidade interfere na realização das ações dos muitos sujeitos que a habitam (GOMES, 2006). A concentração de equipamentos de lazer e cultura na área central de uma cidade média como Juiz de Fora, por exemplo, implica, num conjunto de restrições para os moradores de um bairro periférico como o Parque das Águas, no tocante ao aproveitamento de seu tempo livre, na possibilidade do encontro, na fruição e no acesso a determinadas expressões culturais. Assim como, a precária localização da casa dificulta a concretização de novas territorialidades e a produção do sentido de pertencimento territorial ao local.

É dessa forma que seus moradores vivenciam a cidade de maneira fragmentada e desigual. Seu uso ocorre nos limites determinados da circulação da mão de obra e do consumidor, restringido aos lugares privados, e diminutos, de seu cotidiano (o lugar do trabalho, de estudo, de lazer e da moradia). Sua mobilidade restringida por uma série de imperativos dificulta a apropriação da cidade como espaço público e político privando-os de viverem seus lugares, paisagens, eventos, encontros, disputas etc. Tais privações desenham territorialidades no espaço urbano muitas vezes delimitadas pelos contornos de seus lugares de moradia o que, por sua vez, colaboram para a construção de representações e identidades da cidade circunscritas exclusivamente pelas experiências individuais.

Disso resulta o encolhimento da cidade como campo político e em permanente disputa. As práticas socioespaciais centradas no âmbito privado colocam barreiras a realização da mobilidade como atributo do habitar. A cidade para esses sujeitos se realiza apenas em seus movimentos de circulação e seu uso limita-se, em grande medida, ao consumo e a sua reprodução como força de trabalho.

É assim que localização e mobilidade devem ganhar centralidade ao se pensar uma política pública de habitação que efetivamente considere a casa como elemento a partir do qual os

sujeitos habitam a cidade. Não apenas como possibilidades de acesso aos benefícios da cidade, mas também como processos que produzem relações com a cidade pautadas em seu uso e na capacidade de efetivamente atuarem como sujeitos políticos em sua produção e organização.

## 5 REFERÊNCIAS

AMORE, C. S., SHIMBO, L. Z.; RUFINO, M. B. C. (Orgs.) **Minha casa... e a cidade?:** avaliação do programa minha casa minha vida em seis estados brasileiros. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015. 428p.

BARBOSA, J. L. A mobilidade urbana como expressão do direito à metrópole. In: LIMONAD, E. et al. (Orgs.) **Um novo planejamento para um novo Brasil?** 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014. p. 187-201.

BECKER, O. M. Mobilidade Espacial da População. Conceitos, Tipologia e Contextos. In: CASTRO, I.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. (Orgs.) **Explorações Geográficas**. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1997. p.319-367.

BERTANINI, T. O “Espaço do Corpo” e os Territórios da Vida Cotidiana, Seleção de Textos. São Paulo: AGB-SP, junho, 1985.

BOTELHO, A. **O Urbano em fragmentos:** a produção do espaço e da moradia pelas práticas do setor imobiliário. São Paulo: Annablume: Fapesp, 2007. 316p.

CARVALHO, C. H. R. **Mobilidade urbana sustentável:** conceitos, tendências e reflexões. Brasília: IPEA, 2016. 31p.

CASSAB, C.; PINTO, M. B. O lugar dos pobres na cidade de Juiz de Fora: o Programa MCMV e os novos padrões de espacialização da pobreza em JF. **Revista de geografia**, Juiz de Fora, v. 3, n. 1, p.1-7, 2013. Disponível em: <<https://periodicos.ufjf.br/index.php/geografia/article/view/17925>>, acesso: 20 mai. 2019.

CERTEAU, Michel. **A invenção do cotidiano**. Petrópolis: Vozes, 1990. 351p.

CINTURB, Consórcios integrados de transporte urbano. **Sobre os consórcios**. 2019. Disponível em: <<http://www.astransp.com.br/Conteudos.aspx?Area=Cons%C3%B3rcios>>, acesso em: 07 mai 2019.

CRESSWELL, T. **Move:** mobility in the modern western world. New York: Routledge, 2006. 327p.

GOMES, P. C. C. **A Condição Urbana:** Ensaios de geopolítica da cidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002. 304p.

GUIMARÃES, E. N. Solo e localização: elementos espaciais do estudo habitacional. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 7., 1997, Recife. **Anais...** Recife: ANPUR, 1997. p.252-272.

HISSA, C. e. V.; NOGUEIRA, M.L. M. Cidade-corpo. **Revista UFMG**, Belo Horizonte, v. 20, n.1, p.54-77, jan./jun. 2013. Disponível em: <[https://www.ufmg.br/revistaufmg/downloads/20/3-cidade-corpo\\_cassio\\_hissa\\_e\\_maria\\_nogueira.pdf](https://www.ufmg.br/revistaufmg/downloads/20/3-cidade-corpo_cassio_hissa_e_maria_nogueira.pdf)>, acesso: 15 mai. 2019.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001. 146p.

MARANDOLA JR. E. Novos significados da mobilidade. **Revista brasileira de Estudos de População**, São Paulo, v. 25, n. 1, jan./jun. 2008, p. 199-200. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-30982008000100013](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-30982008000100013)>, acesso: 20 mai. 2019.

PIRES, F. L. Discriminação na cidade: a mobilidade como direito social. **URBANA: Revista Eletrônica Do Centro Interdisciplinar De Estudos Sobre a Cidade**, Campinas, v.8, n.1, p.95-120. Disponível em: <<https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/urbana/article/view/8642601>>, acesso: 15 mai. 2019.

PIRES, L. M. **Culturas geográficas de alunos - jovens: uma referência para a formação de professores de Geografia**, 2013.276 f. Tese (Doutorado em Geografia)- Instituto de estudos Socioambientais, Universidade Federal de Goiás, 2013.

ROLNIK, R.; PEREIRA, A. L. S.; LOPES, A. P. O.; MOREIRA, F. A.; BORRELLI, J. F. S.; VANNUCHI, L. V. B.; ROYERS, L.; ROSSI, L. G. A.; IACOVINI, R. F. G.; NISIDA, V. C. Inserção urbana no PMCMV e a efetivação do direito à moradia adequada: uma avaliação de sete empreendimentos no estado de São Paulo. In: AMORE, C. S., SHIMBO, L. Z.; RUFINO, M. B. C. (Orgs) **Minha casa... e a cidade?: avaliação do programa minha casa minha vida em seis estados brasileiros**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015. p. 391-416.

SINGER, Paul. O Uso do solo urbano na economia capitalista. In: MARICATO, Ermínia (org). **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. 2.ed. Editora Alfa-Omega. São Paulo, 1982. p.21-36.

TOLEDO, J. A. C. **O papel das igrejas evangélicas no processo de re-territorialização e construção das identidades territoriais dos jovens evangélicos do residencial Parque das Águas – Juiz de Fora – MG**, 2017. 112 f. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal de Juiz de Fora, 2017.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 1998. 373p.