

# ANÁLISE PRELIMINAR DA CIRCULAÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO EM ÁLVARES MACHADO E PRESIDENTE PRUDENTE

Rafael da Ponta Vicente<sup>1</sup>

## Resumo

Este trabalho expõe alguns resultados preliminares da pesquisa em andamento intitulada “Acessibilidade e mobilidade em Presidente Prudente, Álvares Machado e Rancharia: dinâmica regional e organização territorial urbana”, desenvolvida pelo autor junto ao “Centro de Estudos e Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas” da Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, sob a orientação do prof. Dr. Everaldo Santos Melazzo. Nela, procura-se analisar a mobilidade de grupos sociais dentro e entre as áreas urbanas das três cidades, em busca da constituição de um referencial que permita apontar as dificuldades e/ou facilidades de acesso para as interações cotidianas da população com estes espaços. Para tanto, diferenciam-se e consideram-se tanto a mobilidade da população para o trabalho como para o lazer, a saúde e a educação consumo do espaço: no primeiro caso entendendo a mobilidade como agente de reprodução da força de trabalho para o mercado e no segundo como elemento de consumo do espaço, das instituições urbanas e de seus equipamentos de lazer, educação e saúde. Toda esta dinâmica contribui na estruturação e na (re)produção do espaço urbano, na medida em que estabelece o jogo no qual as forças produtoras da cidade – seja o capital privado, seja o poder público – atuarão.

## Palavras-chave

Mobilidade, cidade, produção do espaço, exclusão sócio-espacial.

## Abstract

*This composition shows some preliminary achievements about another piece in progress titled “Accessibility and mobility in Presidente Prudente, Álvares Machado and Rancharia: regional dynamics and urban territorial organization”, developed by this author at the “Social Exclusion Studies and mapping Centre for Public Policies” at FCT-UNESP, under the supervision of Prof. Dr. Everaldo Santos Melazzo. The piece aims to analyze the social groups’ mobility in and between those three cities, building a new referential that allows to point access difficulties and easiness for interactions. That so, mobility to jobs and mobility to education, health and leisure are taken different: in the first, as workforce and as an agent for the market; in the second, as space consumption in its institutions and equipments. The whole dynamic contributes to structuring and (re)product urban space, as well as configures the rules were will act production forces – private capital or public policies.*

## Key words

*Mobility, cities, space production, sócio-spatial exclusion*

---

<sup>1</sup> Aluno do curso de pós-graduação em Geografia da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista de Presidente Prudente.

## **Introdução**

A apresentação do trabalho neste Encontro busca divulgar os resultados obtidos até aqui e se refere à mobilidade da força de trabalho dos residentes das áreas de exclusão de Álvares Machado e às suas interações com o espaço urbano. O objetivo é estabelecer o perfil da população que circula cotidianamente em função de seus trabalhos e, identificando aqueles que desenvolvem suas atividades dentro da cidade e aqueles que se deslocam entre as cidades, estabelecer relação com os usos de meios de transporte, as faixas de rendimento e o local de trabalho.

A partir da produção pregressa do CEMESPP, que mapeou as áreas de exclusão social de Álvares Machado, coletou informações através da aplicação de questionários nestas áreas, organizou os resultados como banco de dados, foi possível a apreensão de algumas informações que se consideram relevantes, através de tabelas e gráficos produzidos e organizados pelo autor em Microsoft® Excel®. Com este instrumental, é possível comparar situações de acordo com as variáveis desejadas, agregando duas ou mais variáveis de forma a permitir o cruzamento das informações que se procura destacar para a mobilidade.

Destaca-se, aqui, a princípio, o referencial teórico-conceitual que fundamenta as motivações e a própria análise. Nesta parte, serão destacadas as principais referências que são tomadas para fundamentar a idéia principal do trabalho, com destaque para a formação urbano-espacial brasileira e para a dinâmica da circulação encontrada. Ressalta-se especial interesse nas definições nas investigações teóricas sobre a mobilidade, fundamentalmente em Jean-Paul de Gaudemar. A seguir, serão exibidas as avaliações preliminares alcançadas até aqui, principiando com a caracterização da população habitante do recorte escolhido e alcançando, finalmente, as características de sua mobilidade. Para esta tarefa, selecionam-se dois indicadores fundamentais: local de trabalho e modal de transporte utilizado, destacando seus usos do espaço para circulação e para própria reprodução como força de trabalho.

Procura-se, enfim, contribuir ao entendimento de duas dinâmicas principais: a caracterização dos deslocamentos da força de trabalho que diariamente transita Álvares Machado em Presidente Prudente e a construção abrangente de uma argumentação das dinâmicas intra e inter urbanas em cidades de médio e pequeno porte que tenha propriedade. Mapear os resultados sobre tal realidade futuramente poderia permitir o uso das informações não só como instrumento acadêmico (ou político) de apreensão do fenômeno, mas também como ferramenta para interferência em políticas públicas locais.

## **Aportes teórico-conceituais**

A sociedade brasileira tem passado, no último meio século, por um processo de urbanização e construção de cidades como jamais visto<sup>2</sup>. Reflexo disto, os estudos sobre a rede urbana, as relações inter-urbanas e as regiões metropolitanas se proliferam na medida em que aumentam os problemas urbanos e em que novas questões são postas em pauta; mais recentemente, assiste-se ao retomar do interesse sobre cidades médias e pequenas. A cidade tem sido alvo de estudos em suas diversas dinâmicas e sob diferentes enfoques teóricos: econômica, ambiental, urbanística, cultural, política,

---

<sup>2</sup> O incremento das taxas de urbanização é uma das demonstrações inequívocas dessa rápida expansão urbana. No mundo, em 1950, 21% da população se encontrava nas cidades e em 1990 mais de 50%; no Brasil, no período correspondente a taxa de urbanização saltou de 36,16% para 75,59% e, em 2000 atingiu 81,25% (IBGE, 2008).

social, de assistência, de fixos e de fluxos, entre outras, que fomentam aprofundamentos relevantes.

Amparando as reflexões sobre o problema da circulação dentro das cidades, especialmente nas maiores – que têm nas metrópoles modelo de estudos sobre o tema – pontuam-se as discussões em torno da falta de investimentos, no presente e no passado, no sistema de transporte coletivo, o aumento do número de licenciamentos de automóveis por dia e seus correspondentes processos de estruturação urbana – na qual pequenas regiões foram abastecidas com o transporte sobre trilhos enquanto outras têm seus habitantes dependentes de um sistema de ônibus precário, inseguro e desarticulado entre si e com outros modais de transporte. Tal lógica gerou, e ainda gera, uma corrida para o transporte individual, o que satura o sistema viário das cidades de carros.

A influência do automóvel e na construção dos fluxos – e por conseqüência das próprias cidades – confere ao seu proprietário uma vantagem individual muito relevante, incompatível com a sociedade igualitária e como direito à cidade: a possibilidade de consumir a cidade e de se locomover pelos espaços urbanos aumentada drasticamente para um indivíduo motorizado.

*“A mobilidade espacial e a acessibilidade, (...) interferem no uso e na apropriação do espaço urbano (...). Essa configuração cotidiana mantém correspondência com o acesso distinto à cidade capitalista, que é diferenciada e segregada socioespacialmente.”* (Pereira, 2006, p. 311).

Essa diferenciação e segregação, advindas do poder aquisitivo de cada grupo social, precisam ser corrigidas pelo sistema de transporte público coletivo, de maneira a equalizar o direito de acesso às áreas da cidade, pois *“Considerando a distribuição desigual de meios de circulação, a capacidade de consumir espaço é altamente desbalanceada a favor daqueles que têm acesso ao transporte particular.”* (Vasconcellos, 2000, p. 43). A atuação dos grupos sociais que disputam condições e defendem interesses proporciona a produção, em especial, de um serviço complexo que exige uma estrutura também produzida – as vias – no contexto da produção do espaço urbano. Tal serviço complexo permite – ou restringe – o consumo do mesmo espaço urbano. Dessa forma, produção e consumo do espaço não são entendidos como dois fenômenos antagônicos, mas sim como duas faces da mesma dinâmica: a produção do espaço urbano e a construção da cidade, na medida da força de atuação de cada grupo.

O espaço não é, aqui, considerado apenas como palco sobre o qual se dão as relações e se desenrolam os processos, nem meramente como *“(...) abordagem espacial, associada à localização das atividades dos homens e dos fluxos (...)”* (Corrêa, 2006, p. 17); é, sobretudo, criador-criatura de dinâmicas específicas que atingem diretamente a vida humana que se passa sobre ele.

*“O que pensamos de espaço jamais poderá ser compreendido sem que se reflita sobre o próprio movimento que cria, recria, nega e, pela superação, redefine a espacialidade dos próprios homens. Espaço e tempo (...) redimensionados na medida em que as sociedades se redimensionam”* (Santos, 2002, p. 23).

Dessa forma, tendo o espaço como objeto de modificação e agente de transformações ao mesmo tempo, dentro das cidades, o temos *“(...) estruturado*

*fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano*” (Villaça, 2007, p. 20) e, como tal, estruturador de novas formas de circulação. Quer-se, pois, estudar a circulação a partir da cidade para que se entenda a *sua* lógica e se contribua para a compreensão da *sua* estruturação.

A mobilidade expressa como e por que as pessoas, os grupos sociais e os indivíduos se deslocam pelo espaço urbano<sup>3</sup>; os modos e as razões variam de acordo com o perfil social. Considerá-la apenas como passível de ser aumentada pela oferta de mais transporte evidencia que, isoladamente, não serve para avaliação de políticas de transportes, pois isso não define como nem por que ela é exercida. (Vasconcellos, 2001 apud Souza, 2003).

Para Gaudemar (1977), a mobilidade do trabalho é uma noção muito ampla: engloba movimento. Contudo, com esforço para melhor condensá-la num conceito, distingue alguns tipos de mobilidade que mais lhe chamam a atenção:

*Mobilidade dentro da linha de produção:* de acordo com os interesses da lógica de reprodução do capital, compensa ou não que determinado operário ou grupo de operários se desloquem pela linha de produção; na produção fordista, não tanto quanto no modelo flexível.

*Mobilidade dentro e entre os territórios:* a *imigração* mais propriamente dita que corresponde ao deslocamento da força de trabalho entre os territórios em busca, geralmente e especialmente, de inserção no mercado. Assim, condiciona-se tanto às políticas imigratórias como à seleção o mercado de mão-de-obra (des)qualificada.

*Mobilidade no fenômeno urbano:* deslocar-se pelos espaços da cidade e morar em determinadas áreas são condições de diferenciação no mercado de trabalho tal qual o é a qualificação educacional-profissional. Dessa forma, políticas habitacionais para populações de baixa renda reproduzem o sistema produtivo ao alocar todo um exército de trabalhadores em certa localidade, ao mesmo tempo em que é impelido pelos agentes imobiliários na manutenção do espaço em homogeneização e gentrificação, por exemplo: descobre-se, então, o ponto, a localidade *ótima* para a mobilidade das pessoas do ponto de vista do acesso ao trabalho – dá-se abrigo, mas não muito perto.

Além disso, a decisão do cidadão (especialmente do pedestre, cidadão não-motorizado) de que caminho tomar, por quais meio transitar e quais os modais escolher passa a ser então uma decisão estratégica de locomoção para melhor desempenhar seu papel na relação tempo-espaço dentro ou entre os espaços urbanos; é decisão, mais do que constatação.

*“O endereço residencial e profissional, dessa maneira, serve de referência para expressar o nível social de determinado agente, implicando na maioria das vezes na expressão simbólica do status social que esse agente deseja exprimir. Morar em um determinado lugar compreende um conjunto de significados que transcendem ao atendimento da necessidade de abrigo.”* (Campos, 2003, p. 66).

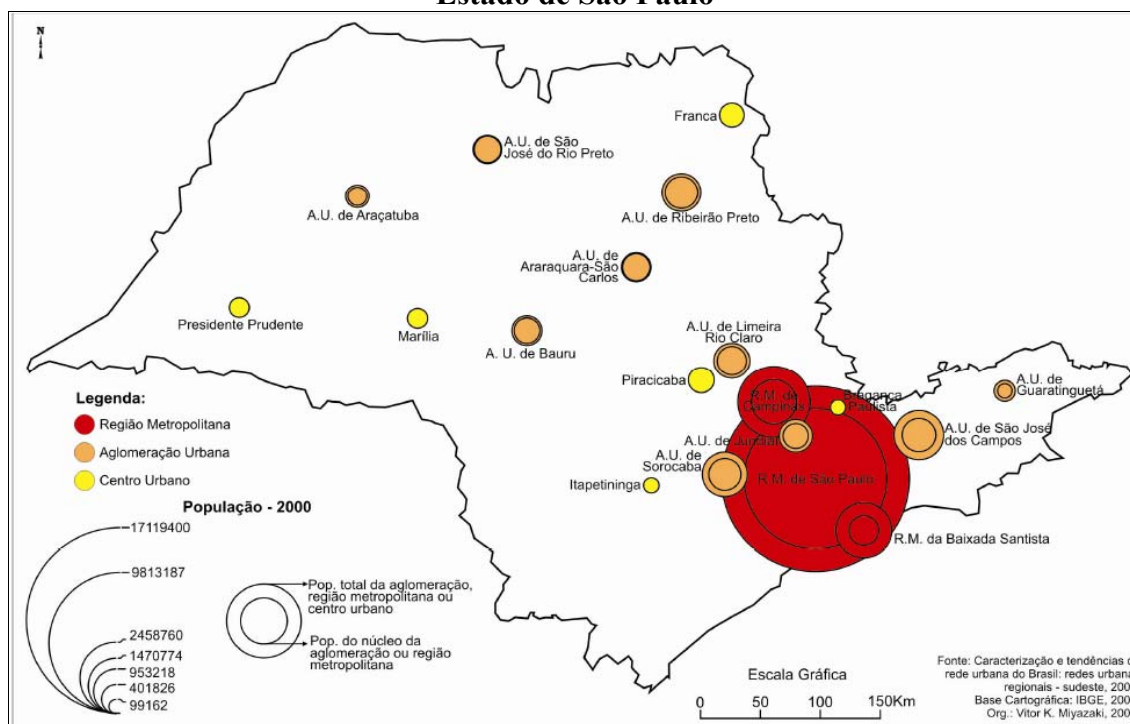
---

<sup>3</sup> Veja-se que se consideram apenas pessoas e ainda assim diferenciando dois grupos: pessoas que se deslocam a trabalho – *mercadoria força de trabalho* – e pessoas que se deslocam para outros fins – *consumo do espaço*. Não são relevantes, aqui, as mercadorias, pois o próprio mercado já resolveu esta questão, através da logística, cujo cuidado parece não atingir as pessoas mesmo em relações capitalistas d produção; que dirá daqueles cidadãos habituados ao *flaneur*.

## Contextualização e resultados parciais

Presidente Prudente se inclui numa hierarquia urbana que, tanto em nível federal como estadual, gravitam em torno de metrópoles inchadas e superpopulosas. A primeira ilustração ou mapa 1 coloca a distribuição da população de acordo com algumas das mais importantes cidades dentro do Estado de São Paulo, considerando tanto a população total do centro urbano, da aglomeração urbana ou da região metropolitana como a população do seu núcleo urbano principal.

**Mapa 1 – Regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e centros urbanos no Estado de São Paulo**



Fonte: MIYAZAKI, Vitor Koiti. **Um estudo sobre o processo de aglomeração urbana: Álvares Machado, Presidente Prudente e Regente Feijó.** Dissertação (mestrado), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2008, p. 54.

A região de Presidente Prudente, conhecida por várias denominações de acordo com a fonte tomada, compõe a porção mais oeste do Estado de São Paulo; nela, o município desempenha importante papel como centro urbano polarizador, com 202.789 habitantes e 562 Km<sup>2</sup> de área<sup>4</sup>. Está cercada de municípios pequenos, dentre eles Regente Feijó, Martinópolis e Álvares Machado. O mapa 2 traz a localização destas cidades, a partir do destaque das manchas urbanas.

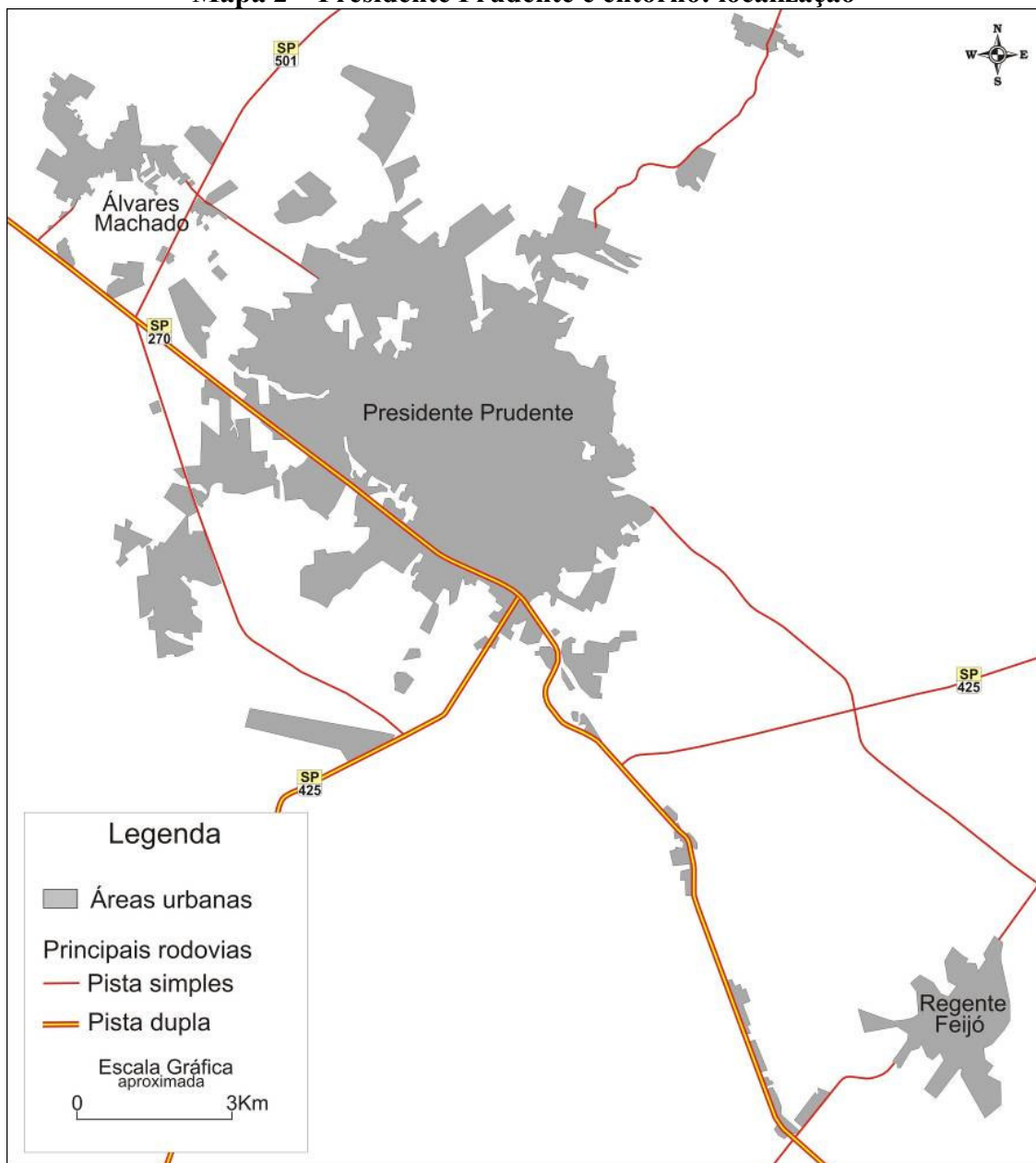
Neste contexto está Álvares Machado, município com população de 22.859 habitantes<sup>5</sup>; delas, o trabalho de aplicação dos questionários nas áreas de exclusão abrangeu 4294 pessoas em 1175 unidades domiciliares (18,78% do total), encontrando 50,5% de mulheres e uma composição familiar predominante de quatro membros por família (29,5%). A distribuição de acordo com a autodeclaração étnica ou por cor tem maioria (50,3%) de pardos ou morenos, seguidos de 41,8% de brancos e apenas 6,2% de autodeclarados negros. Ainda, 29% nasceram no próprio município, enquanto 27% no

<sup>4</sup> IBGE cidades.

<sup>5</sup> *Idem.*

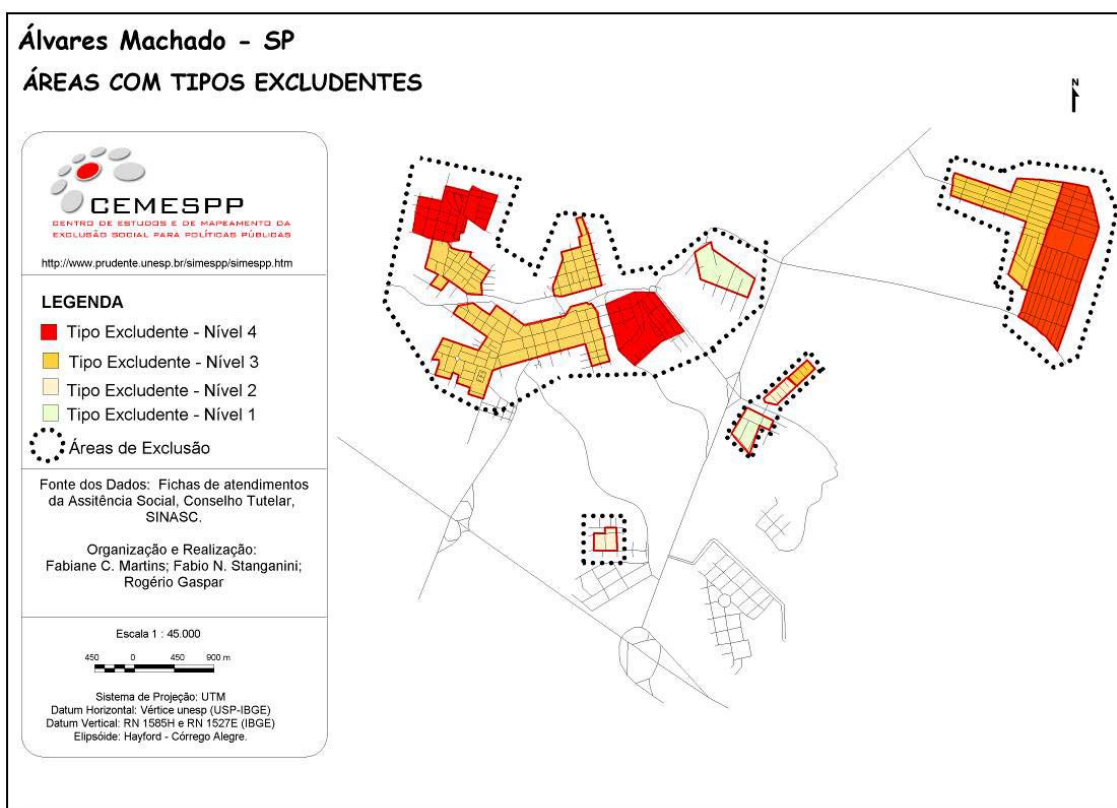
vizinho Presidente Prudente. A seguir, no mapa 3, estão identificadas as áreas de exclusão sócio-espacial da cidade.

**Mapa 2 – Presidente Prudente e entorno: localização**



Base cartográfica: GoogleEarth, 2007. Org.: Vitor K. Miyazaki, 2007. Fonte: MIYAZAKI, Vitor Koiti. *Op. Cit.*, p. 63.

### Mapa 3 – Áreas de exclusão sócio-espacial em Álvares Machado



Fonte: CEMESPP.

Abaixo, a tabela 1 mostra a distribuição por faixas etárias na área investigada. Os grupos foram pensados de acordo com as idades escolares padrões para o ensino oficial do Estado. Nota-se a predominância de crianças de 6 a 14 anos. Consideradas todas, este percentual sobe para 26,73%.

**Tabela 1 – Faixas etárias dos entrevistados**

Até 5 anos	8.90%
De 6 a 14 anos	17.83%
de 15 a 17 anos	6.54%
de 18 a 24 anos	12.45%
De 25 a 30 anos	9.42%
De 31 a 40 anos	15.91%
De 41 a 50 anos	13.48%
De 51 a 60 anos	8.27%
De 61 anos ou mais	7.20%
Total	100.00%

Fonte: CEMESPP.

A tabela 2 a seguir apresenta a renda familiar para todos os entrevistados. Nela se observa uma concentração na faixa entre 1 e 3 salários mínimos e que corresponde a quase 60% das famílias.

**Tabela 2 – Faixas de renda das famílias entrevistadas**

Menor que 1 salário mínimo	8.24%
1 salário mínimo	15.23%
De 1 a 3 salários mínimos	57.84%
De 3 a 5 salários mínimos	13.64%
De 5 a 10 salários mínimos	4.52%
Mais de 10 salários mínimos	0.53%
Total	100.00%

Fonte: CEMESPP

Na composição das famílias, mostrada na tabela 3, a predominância é dos domicílios que possuem 4 moradores, mas impressiona a ocorrência de categorias acima de sete ou oito membros.

**Tabela 3 – Composição das famílias entrevistadas – número de membros**

Composição familiar	Número de unidades familiares
13 membros	1
11 membros	2
8 membros	9
7 membros	27
6 membros	70
5 membros	169
4 membros	347
3 membros	297
2 membros	197
1 membro	56
Total	1175

Fonte: CEMESPP

### **Mobilidade do trabalho**

Na área pesquisada, a mobilidade do trabalho pode ser o início de uma investigação mais profunda que envolve o debate sobre o direito à cidade. Exprime o modo de organização da sociedade e não pode ser menosprezada como dimensão reveladora das desigualdades sócio-espaciais. O trajeto casa-trabalho, por mais cotidiano, é fruto de intenso – se bem que talvez inconsciente – esforço lógico que se reflete em ganho de tempo.

Álvares Machado participa com intensidade das interações com Presidente Prudente, neste caso, como fluxo em relação ao trabalho.

A tabela 4 mostra o local de trabalho dos chefes de família entrevistados.

**Tabela 4 - Local de trabalho dos chefes de família**

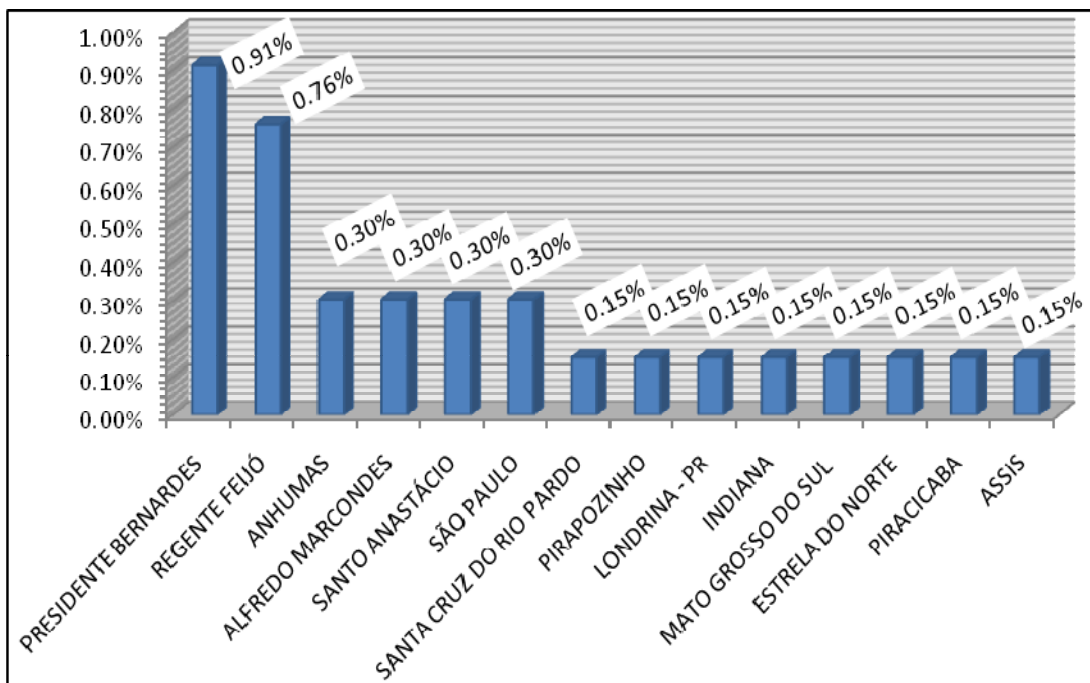
	Quantidades	Porcentagens
Presidente Prudente	339	51.52%
Álvares Machado	280	42.55%
Outras localidades	39	5.93%
Total	658	100.00%

Fonte: CEMESPP



No gráfico 1 estão detalhados os outros locais de trabalho da tabela acima. Observe-se que a escala do gráfico vai até 1%, mas que a soma das participações dos de todos os itens equivale a 39 (5,93%).

**Gráfico 1 – Outros locais de trabalho dos chefes de família**

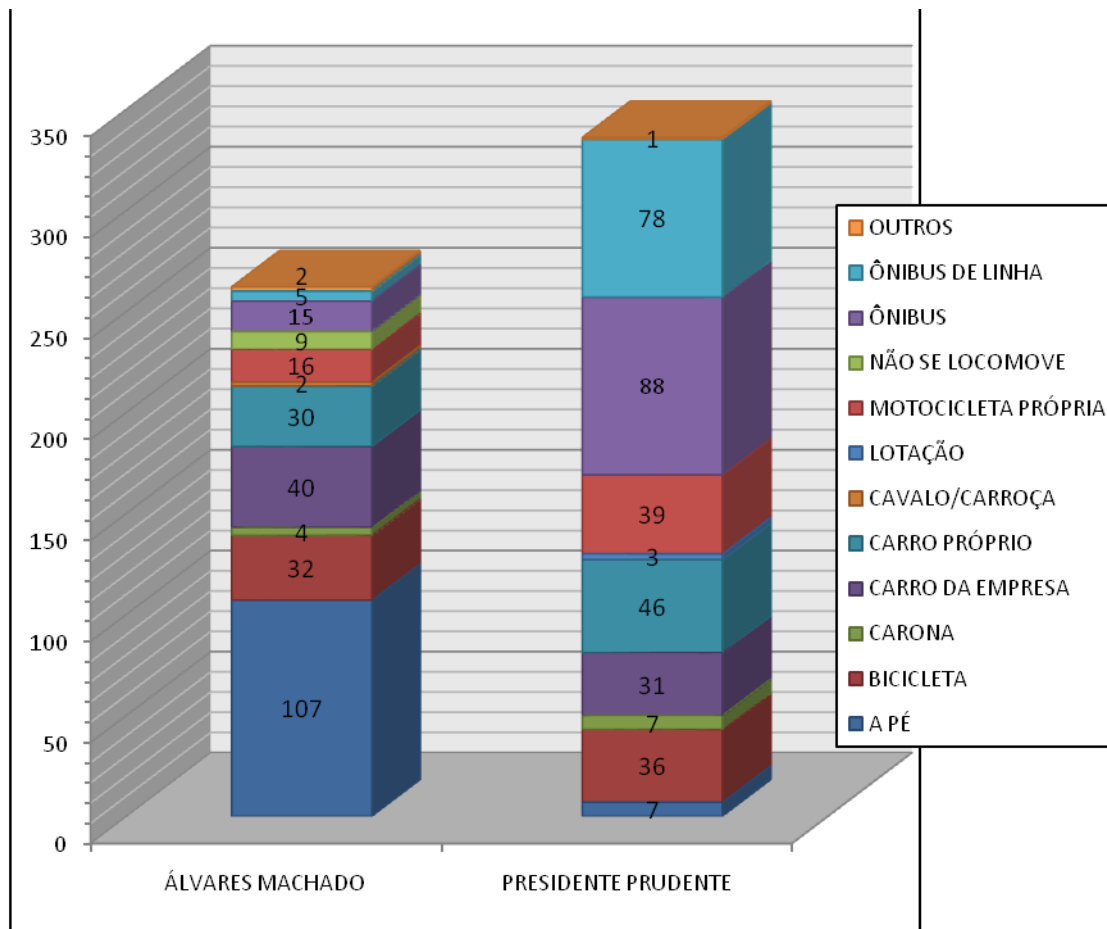


Fonte: CEMESPP

O gráfico 2 mostra especificamente o modal utilizado para o trabalho em Álvares Machado e em Presidente Prudente. Utilizando números absolutos, foi possível preservar a diferença na participação dos deslocamentos ao trabalho em cada uma das cidades.

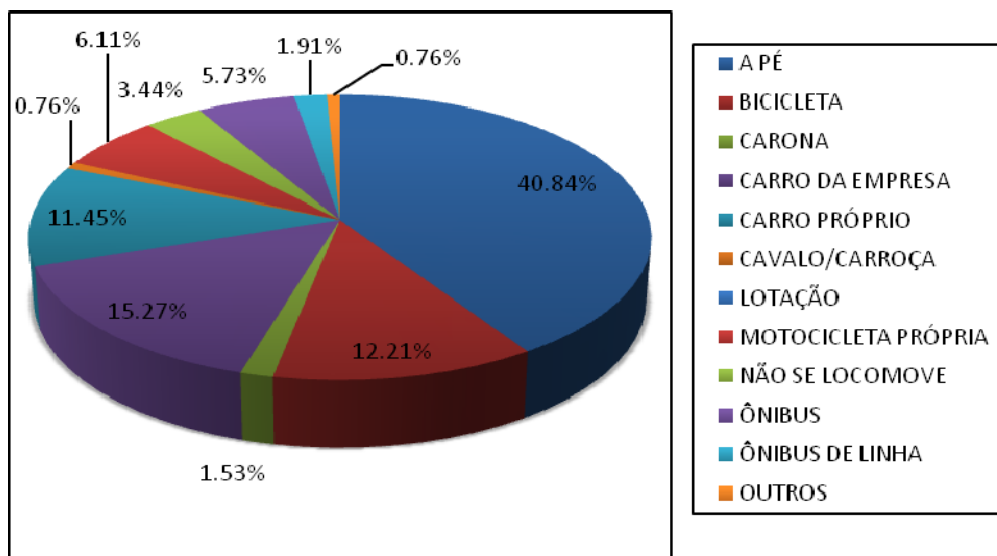
Para a relação interna, ou seja, para se ter idéia de que modal de transporte participa com maior intensidade em um dos dois casos, considerar-se-á cada destino de deslocamento como o total. O resultado está no gráfico 3 para Álvares Machado e 4 para Presidente Prudente. Note-se, no primeiro caso, o destaque e a importância que assumem os deslocamentos a pé – mais de 40% do total – e de bicicletas – terceiro lugar com mais de 12%. No caso dos deslocamentos até Presidente Prudente, o transporte coletivo (ônibus) de dois tipos diferentes abrange mais da metade os deslocamentos.

**Gráfico 2 – Modal de transporte utilizado pelos chefes de família para trabalho em Presidente Prudente e em Álvares Machado, em números absolutos**



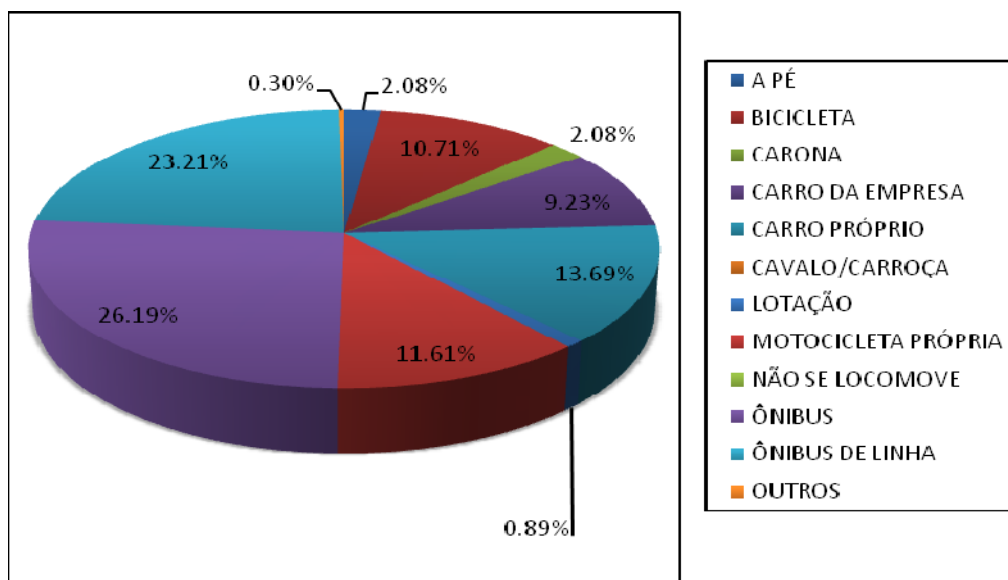
Fonte: CEMESPP

**Gráfico 3 – Participação dos modais de transporte utilizados pelos chefes de família para trabalho em Álvares Machado**



Fonte: CEMESPP

**Gráfico 4 – Participação dos modais de transporte utilizados pelos chefes de família para trabalho em Presidente Prudente**



Fonte: CEMESPP

### Considerações

Este estudo não pretende esgotar as possibilidades de análise, nem apresentar resultados finais de alguma espécie. Entretanto, considera-se que alguns dados interessantes foram encontrados, e que estes merecem atenção, análise e reflexão.

Em primeiro lugar, nota-se a importância que reside nos deslocamentos entre cidades de porte pequeno e médio. As interações espaciais ocorrem e, a exemplo da história das grandes metrópoles, tendem a reorganizar o espaço de acordo com suas intensidades. É fundamental ver nestes grupos de cidades a relevância destas interações, de maneira que a reconstrução do território não seja, cada vez mais, fator gerador de iniquidades. Mais: mesmo considerando esta população como força de trabalho, logo mercadoria, a logística se mostra muito mais eficiente no transporte de produtos.

Além disto, a dependência, em especial desta comunidade analisada, do sistema de transportes para cumprir seus deslocamentos é notável. Na ausência deste, para o caso de deslocamentos inter-urbanos, ou ocorrem os deslocamentos através de veículos privados, ou não ocorrem. No caso dos deslocamentos intra-urbanos, a solução para a ausência destes serviços está no próprio corpo: recorre-se à bicicleta ou, no mais, aos pés.

Talvez seja exatamente esta a especificidade destes núcleos que deve ser considerada – pela possibilidade de se locomover e pela ausência da completa imobilidade, o conflito não eclode. Conflito este que, em grandes cidades, gera movimentos sociais e grupos organizados simplesmente pois é impensável percorrer grandes extensões ao trabalho a pé. O empoderamento da população e o engajamento nas tomadas de decisões podem fazer com as políticas públicas ocorram (CEMESPP, 2006), e no caso das políticas de transporte não é diferente: não se pode restringir aos grandes centros e não se pode permitir que a população tenha que recorrer aos meios privados para ter acesso à cidade.

Que modelo de desenvolvimento tais cidades terão pela frente? Um sistema de ônibus caro, ineficiente e de baixa disponibilidade, com grandes veículos cortando as

pequenas ruas ou um sistema pensado internamente – quer dizer, pensado e planejado de acordo com as características da pequena e da média cidade, considerando *seus* problemas e *suas* necessidades? É necessário que estes municípios ajam com propriedade e, acima de tudo, com emergência, pois a circulação que condiciona os níveis de emprego, renda e vida não pode ser negligenciada.

### Referências bibliográficas

CAMPOS, Neio. **Mudanças no padrão de distribuição social a partir da localização residencial:** Brasília, anos 90. (Tese de doutorado), UFRJ, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Rio de Janeiro, 2003.

CEMESPP. Projeto políticas públicas **circuítos da exclusão social e da pobreza urbana em Álvares Machado e Rancharia.** Unesp, 2006.

CORRÊA, Roberto Lobato. Espaço: um conceito-chave da Geografia. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia: conceitos e temas.** 9 ed., Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2006, pp. 15-47.

GAUDEMAR, Jean-Paul de. **Mobilidade do trabalho e acumulação do capital.** Biblioteca de economia contemporânea, Lisboa, Estampa, 1977.

MIYAZAKI, Vitor Koiti. **Um estudo sobre o processo de aglomeração urbana:** Álvares Machado, Presidente Prudente e Regente Feijó. Dissertação (mestrado), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2008.

PEREIRA, Silvia Regina. **Percursos urbanos:** mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade. Tese (doutorado), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2006.

SANTOS, Douglas. **A reinvenção do espaço:** diálogos em torno da construção do significado de uma categoria. 1 reimp., São Paulo, Unesp, 2002.

SOUZA, Marcos Timóteo Rodrigues de. **Uma abordagem sobre o problema da mobilidade e acessibilidade do transporte coletivo: o caso do bairro Jardim São João no município de Guarulhos – SP.** (dissertação de mestrado), UNICAMP, Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo, Campinas, 2003.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas.** 3 ed., São Paulo, Annablume, 2000.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** 2 ed., São Paulo, Studio Nobel, FAPESP, Lincoln Institute, 2007.

Sites consultado:

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.  
<http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/popul/default.asp?t=3&z=t&o=22&u1=1&u2=1&u3=1&u4=1&u5=1&u6=1>

Acesso em 30/08/2008.

<http://ww.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>

Acesso em 14/02/2009.