SEGREGAÇAO SOCIOESPACIAL INTERURBANA: UMA HIPÓTESE?*

SOCIO-SPATIAL INTERURBAN SEGREGATION: A HYPOTHESIS?

SEGREGACIÓN SOCIOESPACIAL INTERURBANA: ¿UNA HIPÓTESIS?

CLÁUDIA MARQUES ROMA

UNESP – PRESIDENTE PRUDENTE
marquesroma@yahoo.com.br

* Este texto faz parte da dissertação de mestrado defendida junto ao PPG em Geografia. Financiada pela FAPESP, sob orientação da Profª Drª Maria Encarnação Beltrão Sposito.

Resumo: O presente artigo analisa o processo de segregação socioespacial apreendido como resultado das contradições inerentes às relações sociais, expressas e apoiadas no processo de urbanização. Entendendo a segregação socioespacial como fruto das contradições sociais e estruturada a partir do processo da urbanização, por que, então, restringir sua análise ao espaço intraurbano, sendo que a urbanização transcende os limites da cidade? A partir dessa indagação realizamos uma interlocução entre os espaços intra-urbano e interurbano levantando indicadores que nos permitem indagar a existência do processo de segregação socioespacial interurbano. Pois, da mesma forma que o processo de urbanização não está restrito às cidades, entendemos que, a partir da justaposição ou superposição de relações interurbanas, no bojo da globalização, o processo de segregação socioespacial, expressão do aprofundamento das desigualdades socioespaciais levadas aos seus limites, não deve ser apreendido somente na escala intra-urbana, mas também a partir das relações interurbanas.
Palavras chaves: Urbanização, produção do espaço, segregação socioespacial interurbana, globalização.

Abstract: This paper analyses the process of socio-spatial segregation that could be understood as a result of the inherent contradictions of social relations which are expressed by and based on the process of urbanisation. The socio-spatial segregation is an effect of social contradictions and it is structured from the process of urbanisation. Then why must its analysis be restricted to the intra-urban space if urbanisation transcends the limits of city? Starting from this question, we made an interrelation between the intra-urban and the interurban spaces by constructing indicators that permitted us to question the existence of a socio-spatial interurban segregation process. This process is an expression of the deepening of socio-spatial inequalities taken to their limits in a context of globalisation, juxtaposition and superposition of interurban relations. Considering that urbanisation is not restricted to the cities, we understand then that the socio-spatial segregation process must not be apprehended only by the intra-urban scale, but also from the interurban relations.
Keywords: urbanisation, production of space, socio-spatial interurban segregation, globalisation.

Resumen: Este artículo analiza el proceso de segregación socioespacial comprendido como resultado de las contradicciones inherentes a las relaciones sociales, expresadas y apoyadas en el proceso de globalización. La segregación socioespacial es un fruto de las contradicciones sociales y está estructurada a partir del proceso de urbanización; ¿por qué entonces se debe restringir su análisis al espacio intraurbano si la urbanización trasciende los límites de la ciudad? A partir de esa cuestión, realizamos una interrelación entre los espacios intraurbano e interurbano construyendo indicadores que nos permitieran discutir la existencia de un proceso de segregación socioespacial interurbano. Este proceso es una expresión de la intensificación de las desigualdades socioespaciales, llevadas a sus límites en el contexto de globalización, yuxtaposición y superposición de las relaciones interurbanas. Tal como el proceso de urbanización no está restringido a las ciudades, comprendemos también que la segregación socioespacial no debe ser aprehendida sólo en la escala intraurbana, sino también a partir de las relaciones interurbanas.
Palabras clave: urbanización, producción del espacio, segregación socioespacial interurbana, globalización.

A complexidade nos aparece, à primeira vista e de modo efetivo, como irracionalidade, incerteza, confusão, desordem.
Edgar Morin

Alguns apontamentos iniciais

O conceito de segregação socioespacial é utilizado para explicar processos decorrentes da urbanização, referentes à separação entre diferentes segmentos sociais nas cidades. A aplicação desse conceito sempre deu-se para explicar processos na escala intra-urbana.

Desde as análises realizadas pela Escola de Chicago, entre as décadas de 1930/1940, aos estudos marxistas a partir das décadas de 1960/1970, o tema "segregação urbana" era pensado para o espaço intraurbano das cidades, notando-se aplicações diferenciadas do conceito pelas diferentes correntes de pensamento.

Segundo Vieira (2005, p. 8-9), resumidamente, a diferença entre essas duas correntes de pensamento é a seguinte:

> A Escola de Chicago, ou melhor, alguns dentre seus vários pensadores, em estudos urbanos, entendiam que a segregação urbana era uma característica comum das cidades capitalistas, ou seja, o que lhes interessava era constatar, a partir da simples observação da paisagem da cidade, se realmente a segregação urbana se confirmava, a partir da localização dos diferentes grupos/indivíduos ou classes de renda em lugares distintos e separados apontando e destacando, dessa forma, a0 segregação como um processo espontâneo, decorrente das preferências individuais de cada um.
> (...) ao contrário dos pensadores da Escola de Chicago, para os quais a segregação socioespacial era um fator natural da urbanização, os autores marxistas "promovem uma espécie de 'desnaturalizacão' da análise da produção do espaço urbano" (SOUZA, 2002, P.25-26), utilizando a segregação não como uma mera constatação da localização das diferentes classes sociais no espaço urbano, pelas suas afinidades e gostos individuais, mas sim, compreendendo que a segregação socioespacial é resultado das contradições das relações sociais, das lutas de classes no sistema capitalista, refletidas e expressadas na organização e estruturação do espaço urbano.

Nosso objetivo não é analisar as correntes do pensamento urbano existentes, mas uma breve diferenciação entre ambas é necessária para percebermos que, mesmo com apreensões diferentes, desde a primeira metade do século XX, o conceito de segregação socioespacial foi adotado para entender a estruturação do espaço intra-urbano das cidades.

Nossa compreensão da segregação socioespacial apóia-se na corrente de análise dos pensadores marxistas, que o apreendem como resultado das contradições inerentes às relações sociais, expressas e apoiadas no processo de urbanização.

Se a segregação socioespacial, fruto das contradições sociais, é estruturada a partir do processo da urbanização, por que, então, restringir sua análise ao espaço intraurbano, sendo que a urbanização transcende os limites da cidade?

A partir dos fatos que, devido a funções urbanas deficientes, a população de uma localidade precisa se deslocar para outros lugares para ter supridas suas necessidades básicas e que essa população não se sente inserida em uma realidade urbana, não estaríamos frente a um processo de segregação socioespacial interurbana? Ou seja, uma "cidade" toda não poderia estar segregada socioespacialmente?

Indicadores que nos levam a formular essas questões foram elencados a partir da análise da cidade de Mariápolis, na qual nos apoiaremos para defender a hipótese levantada nesse trabalho.

No entanto, para aprofundar esses apontamentos, é necessário compreender as relações que ocorrem na escala das redes urbanas.

Lojkine (1981, p. 149-150) apresenta-nos a seguinte hipótese:

> A "armação urbana", no estágio monopolista, aparece então antes de tudo através de sua rede de cidades médias, de metrópoles provinciais, nacionais e internacionais, como uma distribuição social e espacial das diferentes condições gerais da produção, em função do tipo de atividade que dela faz um uso privilegiado: zonas industriais – portuárias para a indústria pesada (siderurgia, petroquímica); universidades, centros de pesquisa, centros de atividade intelectual e de formação de dirigentes, centros de gestão, de informática, etc., nas metrópoles mundiais, para as atividades de direção geral; extensões regionais das universidades, dos centros de pesquisa, de gestão e de informática nas metrópoles provinciais ou nas cidades novas, para as atividades de direção, de exploração, etc.
> Mas, bem mais do que descrever rigorosamente a correlação entre formas de urbanização e formas da divisão social do trabalho, essa problemática permite, a nosso ver, *substituir uma sociologia da estratificação social, por uma sociologia da segregação social.* Enquanto toda sociologia urbana que reduz seu campo à reprodução da força de trabalho só pode revelar os conflitos sociais sob a forma de oposição entre "estratos" de consumidores, podemos, ao contrário, formular a hipótese de uma segregação espacial e social fundamental entre o espaço urbano "central" monopolizado pelas atividades de direção dos grandes grupos capitalistas e do Estado e as zonas periféricas onde estão disseminadas as atividades de execução assim como os meios de reprodução empobrecidos, mutilados, da força de trabalho. (grifo nosso)

Na hipótese levantada, contemplamos os apontamentos de (LOJKINE, 1981), ao indagar a existência do processo de segregação espacial e social entre áreas centrais, destinadas às atividades de direção, e zonas periféricas, voltadas para a execução e a reprodução da força de trabalho, como também ao investigar as relações entre o espaço intra-urbano e interurbano, ou seja, os deslocamentos realizados pela população para ter acesso aos meios de consumo coletivo e privado, reforçando o grau de dependência interurbana.

Nesse sentido Endlich (2006, p. 288) afirma que:

> Sobre a convergência entre o municipalismo e as pequenas cidades, é conveniente lembrar que não é possível estudar as pequenas cidades de maneira isolada do seu entorno territorial, fundamental para explicar as dinâmicas nelas existentes. Enquanto cidades maiores são estudadas com recorte intra-urbano, as cidades menores devem ser compreendidas na sua relação com o entorno e de acordo com a sua inserção na rede urbana.

Rede urbana

Em inúmeros trabalhos, verificamos que os estudos das redes urbanas tiveram início com a teoria dos lugares centrais, formulada pelo alemão Walter Chistaller, em 1933. Santos (1981 e 1996) e Corrêa (2001), entre outros autores, aprofundam-se na explicação e análise dessa teoria para a realidade dos países subdesenvolvidos.

Corrêa (2001) desenvolve a idéia apresentando três modos organizacionais: - rede dendrítica de localidades centrais, mercados periódicos e redes em dois circuitos, este último apoiado na teoria dos dois circuitos da economia, elaborada por Milton Santos. O autor afirma que os três modos organizacionais não são excludentes, podendo coexistir e, também, ser pensados separadamente, dependendo da realidade em questão. Nesse sentido, entendemos que o modo organizacional que mais se adéqua ao nosso objetivo é a teoria dos dois circuitos da economia.

A teoria dos lugares centrais pressupõe uma hierarquia entre os diferentes níveis de cidades. Segundo Geiger (1963), a hierarquia entre as cidades pode ser apreendida segundo a seguinte estrutura: "*metrópole; metrópole regional; capitais regionais; centros regionais de primeira categoria; centros regionais de segunda categoria; centros de terceira categoria; centros locais e elementares*". Para Rochefort (1961), essa hierarquia apresenta-se da seguinte forma: *"Capitale du reseau; Grand port de la capitale; Grand centre regional de 1er ordre; Centre regional de 1er ordre; Grand centre regional de 2ème ordre; Centre regional de 2ème ordre; Centre regional de 3ème ordre; Centre local de 1er ordre et Centre local de 2ème ordre".*

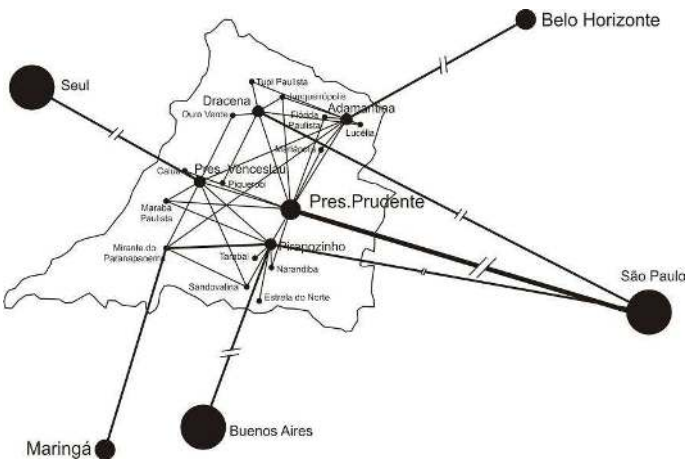
Camagni (1993) desenvolve a idéia de uma ***superposição*** *e/ou* ***justaposição*** na rede de cidades. Nesse sentido, Miyazaki, Roma e Vieira (2008) observa que: "*Com o fortalecimento do processo de globalização, as redes urbanas reconfiguram-se e este processo hierárquico passa a ser acompanhado por uma* ***superposição*** *e/ou* ***justaposição*** *de relações*". Mantém-se a

rede hierárquica, mas, ao mesmo tempo temos a interface direta entre cidade local e a metrópole, como se observa na figura 1 e 2.

Figura 1 - Caso ilustrativo de uma rede hierárquica



Figura 2 - Caso ilustrativo de uma rede urbana face à globalização



Elaboração e Org.: Alexandre Vieira, Cláudia Roma, Júlio Zandonadi, Vitor Miyazaki, 2005

Corrêa (2007, p. 64), ao trabalhar com diferenciação socioespacial na escala da rede afirma que:

> Na escala da rede urbana, manifesta-se por intermédio da diferenciação funcional dos centros urbanos, assim como em termos de tamanho de cidades. No que tange à diferenciação funcional, esta se manifesta tanto em termos de hierarquia urbana, de acordo com uma versão da teoria das localidades centrais destituídas de seus pressupostos neoclássicos, como da noção de planície isotrópica, e em termos de singularidades resultantes de especializações funcionais. Lugares centrais hierarquizados e centros especializados, ou uma combinação de ambos, descrevem a diferenciação sócio-espacial na escala da rede urbana. (grifo nosso)

Tanto os estudos voltados para as questões da marginalidade, da favelização, da moradia, da constituição dos condomínios e/ou loteamentos fechados, ou seja, os processos urbanos em geral, como também aqueles referentes às redes urbanas têm como principal foco de análise os papéis das metrópoles, com uma ampliação do interesse pelas cidades médias mais recentemente.

Porém, segundo Bernardelli (2004, p. 36), é necessário atentar que:

> (...) as pequenas cidades também são produtoras e condição da Divisão Territorial do Trabalho, estando seu movimento, muitas vezes, verificado em um tempo mais lento, articulado à dinâmica global de rede.

> Portanto, não podemos pensar a questão de forma fragmentada (...) a rede urbana apresenta uma totalidade, apesar do papel de destaque das metrópoles, elas não são dotadas de autonomia em relação às demais cidades, ao contrário, sua existência e expressão só são possíveis em razão da existência de uma complexa Divisão Territorial do Trabalho.

A divisão territorial do trabalho se consolida pela existência das metrópoles, mas também de cidades médias e pequenas, pois estas cidades complementam e fazem parte do processo que a estrutura, mesmo que sejam apenas reservatório de mão-de-obra rural, como afirma Corrêa (1999). O ciclo entre produção e circulação pressupõe a existência de metrópoles e de cidades locais, ambas interagindo na estruturação das redes urbanas.

Santos (2004) aponta que *"o trabalho é o fator essencial no circuito inferior, quando no circuito superior é o capital".* O capital depende do trabalho e o trabalho do capital, como na estruturação das redes, em que diferentes cidades passam a se complementar.

Sob o capitalismo, no período atual, a divisão territorial do trabalho necessita da existência de diferentes núcleos, inseridos em diferentes escalas da economia e com diversas funções. Do mesmo modo, há na "*dinâmica da globalização a refuncionalização das pequenas cidades*" (CORRÊA, 1999), mantendo e redefinindo a divisão territorial do trabalho.

A refuncionalização das pequenas cidades, segundo o autor estabelece-se a partir de duas possibilidades: a primeira refere-se à perda relativa ou absoluta de centralidade e a segunda, à ampliação da centralidade através da especialização produtiva.

A primeira possibilidade, segundo Corrêa (1999), decorre de alterações na circulação geral e no processo produtivo da hinterlândia da pequena cidade, pois a introdução e difusão do automóvel redefiniram funcionalmente os pequenos centros urbanos, não os eliminando, mas corroborando para a perda relativa ou absoluta da centralidade em detrimento de centros maiores.

> As alterações no processo produtivo no campo circunvizinho, que alteram a estrutura agrária, provocando a diminuição das densidades demográficas e da demanda de bens e serviços para a população, atuaram no sentido de reduzir as funções centrais, as atividades de beneficiamento de produtos rurais e o comércio atacadista de distribuição de inúmeros pequenos centros que perderam seus mercados. Em outras palavras, verificou-se uma ampliação do alcance espacial mínimo, em muitos casos atingindo a área de influência de outro centro próximo e com maiores possibilidades de sofrer um impacto negativo menor por parte das transformações no campo. A ampliação da acessibilidade corrobora para a perda da centralidade. (Corrêa, 1999, p. 48-49)

Para Corrêa (1999, p. 50), a segunda possibilidade diz respeito à:

> Transformação do pequeno núcleo a partir de novas atividades, induzidas de fora ou criadas internamente, que conferem uma especialização produtiva ao núcleo preexistente, inserindo-o diferentemente na rede urbana, introduzindo nela uma mais complexa divisão territorial do trabalho. As especializações produtivas, por outro lado, conferem aos núcleos urbanos uma singularidade funcional, entendida como características que são simultaneamente de diferenciação no âmbito da economia global e de integração a esta mesma economia. A centralidade, ao que tudo indica, pode ser ampliada.

Ainda, nesse mesmo sentido, Endlich (2006, p. 167) afirma que:

> As implicações trazidas pelo automóvel não atingem exclusivamente áreas metropolitanas, mas toda a rede urbana e as pequenas cidades nela situadas de diversas maneiras. A acessibilidade é contada menos pela distância em quilômetros e mais pela distância horária, ou seja, o tempo necessário com os meios de circulação disponíveis para ter acesso a tais localidades.
>
> Portanto, um dos efeitos do uso do automóvel foi a perda relativa, da centralidade das pequenas cidades, pois facilitou o acesso ao comércio nas cidades maiores, dotadas das grandes superfícies dos super e hipermercados, nem sempre presentes em localidades menores.

A cidade de Mariápolis, em função do transporte, tem sua centralidade reduzida, devido à facilidade de deslocamento de seus moradores para centros urbanos maiores como:

Adamantina, Presidente Prudente, Marilia, São Paulo, etc. E, ao mesmo tempo, torna-se mais acessível, nesse caso não aos grandes capitais ou para o desenvolvimento do comércio e serviços, mas para a migração de trabalhadores agrícolas provenientes, em sua grande maioria, do nordeste brasileira.

Esse processo é gerado pelas alterações agrícolas que ocorrem na região a partir da intensificação do agronegócio da cana-de-açúcar, possibilitando a ampliação espacial da polarização de Mariápolis, representando, assim, o aumento da área de abrangência de pequenas localidades, conforme apontou Corrêa (1999).

No entanto, o aumento da acessibilidade ao município não significa a ampliação do acesso aos equipamentos e serviços urbanos. Pelo contrário, isso faz com que a população do município passe a depender, em todos os sentidos, de localidades com maior diversidade de funções urbanas, uma vez que o aumento das migrações pendulares (trabalhadores temporários) não é acompanhado da ampliação e melhoria de infra-estruturas, equipamentos e serviços.

A ampliação das migrações pendulares para o município de Mariápolis, em decorrência da necessidade de mão-de-obra para a lavoura da cana-de-açúcar, também está gerando problemas como a falta de oferta de moradias e a elevação no valor dos aluguéis.

É na perspectiva de aumento da área de abrangência dos pequenos municípios, devido às especializações produtivas, que a permanência de cidades locais, como a de Mariápolis, ainda se faz possível.

A hipótese?

O espaço é entendido enquanto forma, estrutura, função e processo (SANTOS, 1996). A forma e a estrutura expressam e traduzem as materialidades observadas no espaço urbano, embora não se restrinjam a essa dimensão, pois ultrapassam o que é efetivamente material. As funções e o processo referem-se ao urbano, uma vez que tratam dos papéis exercidos pelas cidades e do próprio movimento das transformações. As funções apóiam-se nos equipamentos e serviços urbanos que dão suporte para a existência da vida em sociedade como: educação, saúde, sistema financeiro, comércio, etc. Os processos são as dinâmicas da sociedade que promovem, por exemplo, a segregação socioespacial, a exclusão social, a fragmentação.

Portanto, devemos trabalhar com as relações inerentes ao urbano, pois, sob o prisma da materialidade, não podemos negar a existência de Mariápolis como cidade, ainda que possamos questionar a incipiência das funções urbanas nela existentes.

Para que se reconheça o processo de segregação socioespacial interurbana numa cidade, entendemos ser necessário que essa realidade urbana apresente os seguintes indicadores:

1. ter prevalência do circuito inferior da economia em sua economia urbana;
2. ser considerada uma cidade local;
3. depender das relações interurbanas para suprir suas necessidades de acesso aos meios de consumo coletivo e privado;
4. apresentar elementos que levem ao questionamento da existência ou não do caráter urbano desse espaço.

Sem a constatação desses indicadores não é possível defender a hipótese levantada, pois eles possibilitam apreender o grau de dependência da cidade em relação à rede urbana, o qual vai justamente expressar ou não a segregação socioespacial interurbana.

A cidade de Mariápolis apresenta todos os elementos que nos permitem formular a hipótese de constituição da segregação socioespacial no nível interurbano, como destacaremos a seguir.

Primeiro indicador: prevalência do circuito inferior da economia.

Santos (1978, p. 34-35) explica que:

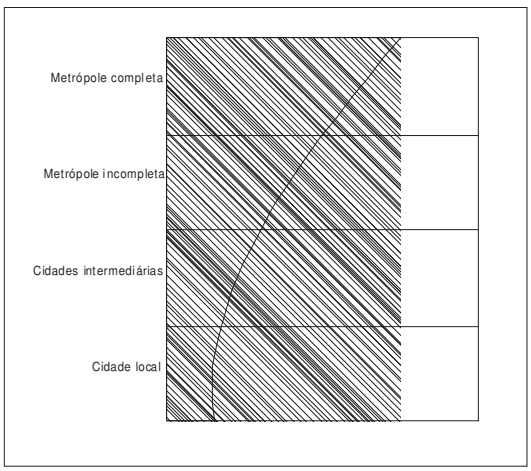
> O circuito superior emana diretamente da modernização tecnológica, mais bem representado atualmente, nos monopólios, não está ligado ao local ou regional, mas sim dentro da estrutura de um país ou de países.
> O circuito inferior é formado de atividades de pequena escala, servindo, principalmente,

à população pobre; ao contrário do que ocorre no circuito superior, essas atividades são profundamente implantadas dentro da cidade, usufruindo de um relacionamento privilegiado com sua região.

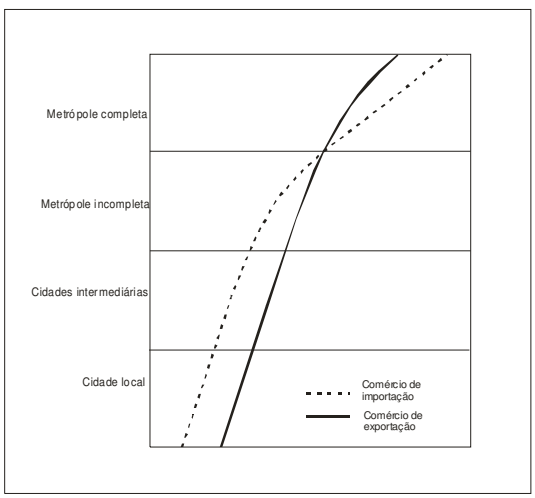
Seguindo a linha de pensamento de Santos (1978 e 2004) e de Corrêa (1999), verificamos que uma das principais formas – mas não exclusiva – de inserção das cidades pequenas na rede urbana é através da constituição do circuito inferior da economia, destacando, porém, que essa constatação não implica uma tipologia, segundo a qual, a metrópole estaria ligada ao circuito superior e as cidades pequenas ao circuito inferior. As cidades pequenas não se inserem na rede urbana unicamente pelo circuito inferior, pois há elos que as articulam também ao circuito superior, mesmo porque ambos compreendem uma totalidade que não pode ser pensada apenas a partir de um deles.

Os três croquis, abaixo, elaborados por Santos (2004), evidenciam os dois circuitos da rede urbana.

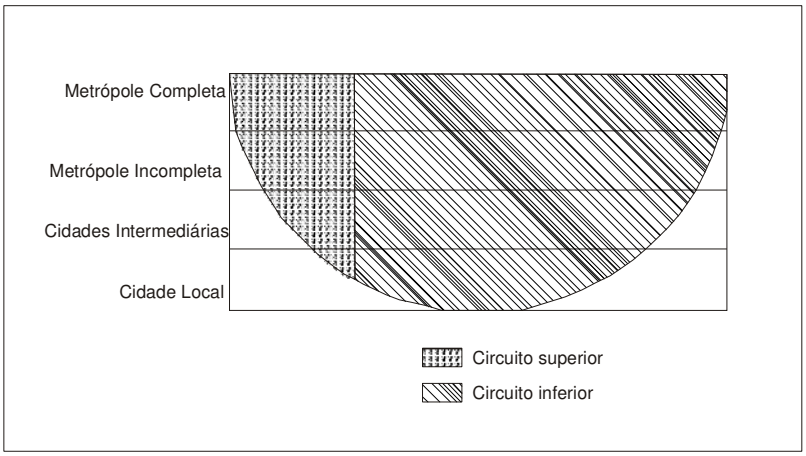
Croqui 1 - Comércio moderno na rede urbana



Croqui 2 - Comércio de exportação-importação na rede urbana



Croqui 3 - Importância relativa dos dois circuitos na rede urbana



Fonte: Santos (2004)

Encontramos cidades em que estão presentes, principalmente, as atividades associadas ao circuito inferior, devido a seu tamanho populacional, sua incipiente função urbana e até mesmo por sua localização geográfica, pois como afirma Santos (2004, p. 263):

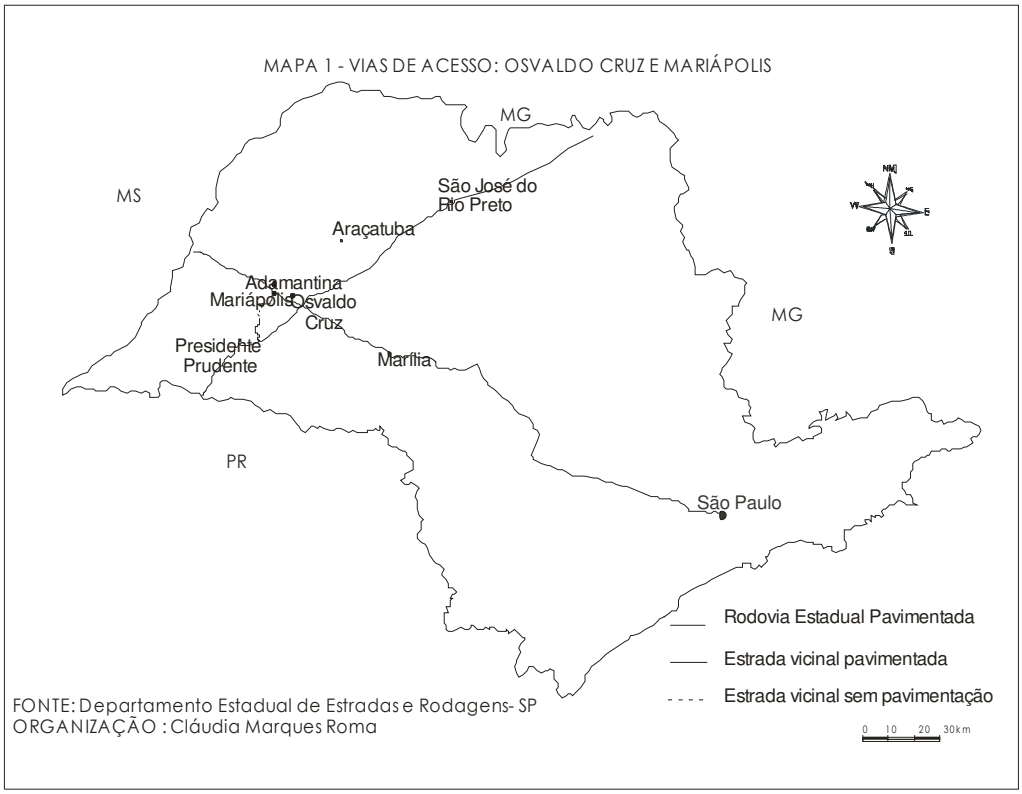
> No que diz respeito às atividades do setor moderno, três elementos essenciais permitem sua expansão: o tamanho da cidade, seu nível funcional, as economias externas e as externalidades presentes na cidade. Mas sua instalação também pode depender seja da decisão dos poderes públicos, seja da decisão de uma grande firma. Nesse último caso, trata-se de iniciativas vindas, em geral, de organismos externos e capazes de tomar macrodecisões que só interessam ao setor moderno da cidade devido à localização.

Uma cidade pequena, do porte populacional de Osvaldo Cruz que possui uma população de 30.150 habitantes (IBGE, contagem populacional 2007), tem condições de estabelecer no seu espaço urbano a inter-relação entre os circuitos superior e inferior, mesmo que se verifique a predominância do último. O tamanho da cidade não é inexpressivo, possibilitando que se desenvolvam funções urbanas mais sofisticadas, fator que, associado à sua posição geográfica, favorece uma melhor circulação de produtos e mercadorias.

A circulação do capital pouco depende da posição geográfica, pois os sistemas de telecomunicações permitem que as informações financeiras sejam transmitidas via satélite. Porém, no que se refere a bens materiais, a posição geográfica ainda é relevante. No caso do município de Osvaldo Cruz, por exemplo, sua localização às margens da rodovia estadual Comandante João Ribeiro de Barros, como podemos observar no mapa 1 (a seguir) possibilita a existência de empresas ligadas ao circuito superior, como a fábrica de carrocerias para caminhões bi-trem, que exporta seu produto para vários países. Na cidade também se desenvolve uma série de atividades do circuito inferior como, por exemplo, pequenas mercearias de bairros e vendedores ambulantes. A existência dos dois circuitos, faz com que a cidade tenha possibilidades de manter, na rede urbana, uma relação de complementaridade mais evidente com outros centros.

Em Mariápolis, observa-se a predominância maciça das atividades do circuito inferior. Seu o contingente populacional determina que as funções urbanas sejam destinadas apenas a suprir as necessidades básicas da população e, juntamente, com sua posição geográfica que possibilita o acesso à cidade através de estradas vicinais precárias (conforme analisamos no mapa 1), inibe a instalação de empresas ligadas ao circuito superior. Nesse contexto, as atividades econômicas urbanas são predominantemente do circuito inferior da economia, fazendo

com que seus moradores dependam de outras cidades para o acesso a bens e serviços na rede urbana.



Para que os ramos de atividades ligados ao circuito superior da economia sejam atraídos para uma determinada área é preciso que haja uma série de suportes e benfeitorias, como destaca Lojkine (1981, p. 145):

> (...) é o conjunto dos meios de formação de uma força de trabalho complexa, adaptada às novas condições de trabalho como à nova divisão das atividades, que é adaptada a esta socialização do território nacional e multinacional: para localizar suas unidades de produção, de gestão, de pesquisa ou direção, os capitalistas exigem mais, não só estradas ou instrumentos de telecomunicação mas também conjuntos coletivos de habitação, escolas, universidades, centros de pesquisa (...).

A cidade de Mariápolis, localizada a 587 km da metrópole paulistana, distante de 70 a 160 km das cidades médias que a circundam, com um deficiente sistema de transporte, dificilmente apresentará condições de oferecer suportes às empresas ligadas ao circuito superior da economia.

Quando se refere à população que depende do circuito "marginal" da economia, Gunder (1966), apud Santos (1978, p. 28), afirma que: "*os pobres 'não são socialmente marginais, e sim rejeitados; não são economicamente marginais, e sim explorados; não são politicamente marginais e sim reprim*idos"".,.Podemos estender essa reflexão para as cidades inseridas no circuito inferior da economia porque, mesmo sendo vistas social, econômica e politicamente como marginalizadas, fazem parte do sistema que possibilita e reproduz a divisão territorial do trabalho.

Analisando alguns itens da tipologia presentes na teoria dos dois circuitos da econo-

mia, verificamos que o que predomina na cidade de Mariápolis é o trabalho intensivo e não o capital intensivo, e o que gera renda é o trabalho, seja o familiar, doméstico, ou o trabalho assalariado, de baixa qualificação e remuneração.

Não encontramos, no município, investimentos de capitais intensivos. Embora em seu redor estejam instaladas usinas e/ou destilarias de açúcar e álcool, suas sedes encontram-se em outras cidades, às quais estão ligados o capital e a geração de impostos; elas apenas captam a mão-de-obra proveniente de localidades como Mariápolis.

As poucas e pequenas empresas instaladas no município estão baseadas em um arranjo organizacional não burocrático e familiar, típico no circuito inferior da economia, devido ao pequeno porte dos estabelecimentos, onde a relação com a clientela é direta, personalizada, persistindo o sistema de registro das despesas em cadernetas, com pagamento mensal. Ainda que o lucro por unidade comercializada nas vendas possa parecer alto em comparação com os preços das mercadorias adquiridas na cidade de Adamantina, por exemplo, como informam os entrevistados, ele se reduz em função do pequeno montante comercializado. Esse fato associa-se às relações interurbanas que se estabelecem entre Mariápolis e as cidades maiores da região, determinadas justamente pelo preço elevado dos produtos nos estabelecimentos locais. Dos entrevistados, 78,5% fazem suas compras de confecções, calçados e armarinhos no comércio de Adamantina, 8,5% consomem em Adamantina e Mariápolis, 6,6%, em Presidente Prudente, 3,7%, apenas em Mariápolis, e 2,7% declararam comprar em outras cidades.

Para caracterizar a existência do circuito inferior da economia em Mariápolis, baseamo-nos em algumas características apontadas por Santos (1978, p.50-51) Como observamos. O autor apresenta, ainda, outras características não analisadas por nós, quais sejam: "*capitais reduzidos; emprego volumoso; estoques reduzidos; custos fixos desprezíveis; publicidade nula; reutilização de bens freqüente; dispensa de capitais externos; ajuda governamental nula ou quase nula e; dependência externa reduzida ou nula*".

O elemento que representa um elo entre o circuito superior e o inferior é a existência de uma agência do Banco Nossa Caixa[2]. Para ter acesso aos serviços bancários de outras redes, portanto, a população necessita realizar deslocamentos interurbanos.

Santos (1982, p. 72 e 74), ao trabalhar com a rede de cidades, afirma que:

> A cidade local facilita o acesso da população aos bens e serviços, embora isto se faça a um preço mais elevado que nos centros de nível superior. Seja qual for a sua localização, a cidade local sempre se acha na periferia do sistema urbano. Esta situação significa que o indivíduo se encontra em uma posição desfavorável como produtor e como consumidor.

Assim, consideramos que cidades com as características de Mariápolis fazem parte da periferia urbana na rede de cidades.

Segundo indicador: Ser considerada uma cidade local.

A classificação das cidades é tema do estudo *Regiões de Influência das Cidades 1993* (IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2000) e de autores como Keller (1968), Azevedo (1970) e Rochefort (1961). Corrêa e Lima (1977, p. 596), baseando-se no estudo *Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas* também identificou a existência de diferentes níveis de cidade nos apresentando as cidades locais como "*Nível 4 – Centros Locais: compreende cidades que estão subordinadas aos centros de nível 3 ou que se encontram diretamente vinculadas aos centros regionais ou às metrópoles (...)".*

Santos (1982, p. 70 e 71) define cidade local como:

> aglomerações em seu nível mais fundamental, nível abaixo do qual não se pode mais falar da existência de uma verdadeira cidade. Temos aqui uma questão de limite inferior da complexidade das atividades urbanas capazes, em um momento dado, de garantir ao mesmo tempo um crescimento auto-sustentado e um domínio territorial.

[2] Banco público do Estado de São Paulo, presente em todas as cidades paulistas.

A cidade local é a dimensão mínima a partir da qual as aglomerações deixam de servir às necessidades da atividade primária para servir às necessidades inadiáveis da população, com verdadeira especialização do espaço.

Poderíamos então definir a cidade local como a aglomeração capaz de responder às necessidades vitais mínimas, reais ou criadas, de toda uma população, função esta que implica uma vida de relações.

O autor (p. 5) afirma que os centros locais detêm funções urbanas mais simples e estabelecem relação de dependência com outras localidades. Assim, Santos (1982) e Rochefort (1961) compreendem como cidade local o aglomerado urbano que atende apenas às necessidades básicas e vitais de sua população.

Essas aglomerações, para suprir as demandas consideradas básicas, recorrem a mão-de-obra de outras cidades, demonstrando que o nível de suas funções está no limite inferior da complexidade urbana. O acesso a serviços e equipamentos mais especializados é obtido, necessariamente, em cidades que apresentam funções urbanas mais elevadas.

Quando se analisa a cidade de Mariápolis, verifica-se que ela apresenta todas as características que o conceito de cidade local engloba.

Para suprir as necessidades básicas de sua população, a cidade necessita de mão-de-obra qualificada oriunda de outros municípios, tais como, entre outros profissionais, engenheiros, médicos, dentistas, cartorários e professores. O acesso aos meios de consumo coletivo e individual na escala local se resume às necessidades vitais da população, que recorre a outros municípios, quase que diariamente, para ter acesso a serviços e equipamentos urbanos mais especializados.

Analisando os dados referentes os deslocamentos interurbanos da população de Mariápolis em busca de serviços básicos como saúde, educação, lazer e aquisição de bens de consumo privado que são realizados para cidades como Adamantina, Marília, Presidente Prudente e São Paulo. Observamos as características fundamentais para a conceituação de cidade local.

A primeira observação a ser destacada é a dependência da população da cidade em relação a Adamantina, pois constatamos que, quando necessitam de determinados serviços coletivos, a quase totalidade dos entrevistados dirige-se àquela localidade, em especial no caso de precisar de hospital, inexistente em Mariápolis, ou de serviço médico particular.

Essa relação com Adamantina pode ser notada, ainda, quando se observa que a cidade aparece sempre como segunda opção, seja na busca por escola (6,4% dos entrevistados que a freqüentam), lazer (6,6% dos entrevistados que o utilizam), creche (0,8% dos poucos entrevistados que a utilizam) ou dentista particular (17,5% dos entrevistados que utilizam esse serviço), seja nos itens pouco significativos, como igrejas e posto de saúde, que, em Mariápolis, suprem a demanda de quase a totalidade dos entrevistados.

Enfim, os dados reforçam a posição de Mariápolis no patamar inferior da hierarquia das cidades, pois oferece apenas os serviços essenciais, evidenciando-se sua dependência em relação à Adamantina.

Essas afirmações são reforçadas com os dados, que demonstra o local de obtenção dos bens de consumo privado pelos moradores de Mariápolis.

Notamos que 46,8% dos entrevistados dirigem-se até Adamantina para as compras de produtos alimentícios básicos, enquanto outros 18,1% afirmam adquiri-los em Adamantina e Mariápolis, e 30,6%, apenas em Mariápolis[3].

Mais nítido ainda são os dados referentes à obtenção de produtos como roupas, calçados e armarinhos: apenas 3,7% dos entrevistados obtêm os produtos somente em Mariápolis, e 78,5% apontam Adamantina como local de compras, restando 6,6% deles que adquirem os produtos em Adamantina e Mariápolis.

Portanto, analisando os dados, observa-se que a população da cidade de Mariápolis necessita se deslocar para outras localidades, principalmente para Adamantina, cidade um

[3] Na pesquisa de campo, a maioria dos entrevistados apontava a dificuldade de locomoção e a possibilidade de comprar a prazo como os motivos para adquirirem os produtos apenas, em Mariápolis; fosse outra a situação, prefeririam fazer suas compras em outras localidades, principalmente por serem os preços mais elevados no comércio local, dado que será melhor analisado em capítulos posteriores.

nível acima no que concerne às funcionalidades urbanas, para realizarem praticamente todas as atividades.

Os moradores de Mariápolis utilizam-se, na própria cidade, de serviços e equipamentos urbanos públicos, como creche e ensino fundamental e médio, assim como posto de saúde destinado aos atendimentos básicos[4]. No que se refere à aquisição de confecções, armarinhos, calçados e alimentos, praticamente todos os entrevistados procuram esses bens em outras localidades. Os que adquirem mercadorias no comércio local, fazem-no pelas facilidades de pagamento como, por exemplo, anotações em cadernetas, sem comprovação de renda, sem emissão de cheque pré-datado, etc, entrelaçando-se as relações de conhecimento e confiança com as relações econômicas. Essas pessoas aceitam pagar um preço mais elevado pelas mercadorias, mas conseguem obtê-las sem maiores dificuldades.

Notamos, ainda, que a população desloca-se para Adamantina para ter acesso a serviços de ensino privado, desde o nível fundamental ao superior, bem como a cursos profissionalizantes, de idiomas e de computação e informática, entre outros. E é naquela localidade também que buscam os serviços do poder judiciário, da previdência social, do sistema bancário, de médicos particulares e pronto atendimento de saúde mais especializado e, finalmente, de todo tipo de comércio.

Quando a demanda é de serviços de saúde em determinadas especialidades, que não pode ser atendida em Adamantina, essa população recorre à cidade de Marília. Em Presidente Prudente, além de serviços médicos, procura o comércio, educação e em alguns órgãos públicos como a Polícia Federal.

Observamos que 79,2% dos entrevistados mantêm relação de consumo com a cidade de Presidente Prudente e 20,4% nunca lá estiveram. Dos serviços consumidos e/ou utilizados, há uma paridade entre saúde, lazer e comércio, com 30,3%, 30,0% e 28,1%, respectivamente. No que se refere às relações da população de Mariápolis com Marília, os dados demonstram que 78,5% dos entrevistados já utilizaram serviços existentes na cidade e 21,1% não utilizam equipamentos e serviços dessa localidade. Dentre as respostas, destaca-se, principalmente, o acesso ao serviço de saúde, com 84,6% das respostas obtidas, seguido pelo de lazer, com 9,4%.

Os equipamentos e serviços que a população de Mariápolis utiliza na cidade de Presidente Prudente compõem conjunto mais diversificado do que aquele correspondente ao de Marília, devido à maior facilidade de acesso entre as duas cidades[5]. No entanto, no que concerne à saúde pública, o atendimento está basicamente centralizado em Marília, pelo fato de Mariápolis estar localizada na área de abrangência da 11ª Divisão Regional de Saúde do Estado de São Paulo cuja sede é aquela cidade.

As relações de Mariápolis com a cidade de São Paulo demonstra que o percentual de pessoas que já foram para São Paulo é menor, qual seja: 56,9% dos entrevistados estiveram na metrópole paulistana, índice que, quando comparado com Presidente Prudente e Marília, é inferior.

Notamos uma diferença nas finalidades de deslocamento para as três cidades, pois com relação a São Paulo, 51,8% declararam lazer como motivo, seguido de 24,4% de respostas relacionadas à moradia, o que está diretamente ligado ao fator trabalho, ou seja, pessoas que moraram na capital para trabalhar. O serviço de saúde aparece em apenas 14,1% das respostas, diferentemente da quantidade apresentada em relação a Presidente Prudente e Marília, demonstrando o papel funcional das cidades médias.

Nessa rede de relações, observa-se que a amplitude dos papéis exercidos pelas diferentes localidades tem relação com o tamanho demográfico da população, ou seja, Mariápolis, com uma população de 3.726 habitantes, apresenta-se no nível inferior da rede urbana, enquanto Presidente Prudente (202.789 habitantes, IBGE, 2007) e Marília (218.113 habitantes, IBGE, 2007) são consideradas cidades médias[6]. Isso demonstra que as funções urbanas de-

[4] O horário de atendimento do posto de saúde da cidade é de segunda a sexta feira, das 7h00 às 17h00. O pronto atendimento realiza apenas procedimentos básicos, como pequenos curativos e inalação. As especialidades médicas existentes são: clínica geral (diariamente), ortopedia (dois dias por semana), ginecologia (um dia por semana) e pediatria (um dia por semana), oferecendo atendimento de uma a duas horas diárias.

[5] Há uma linha de transporte coletivo que diariamente faz a ligação entre Mariápolis e Presidente Prudente.

[6] A definição de Cidade Média não se baseia apenas no critério populacional. Para tanto, consultar Amorim Filho (1984), Andrade e Serra (2001) e Sposito (2001, 2007), entre outros.

sempenhadas por cada núcleo organizam o espaço pela rede de cidades e possibilitam o desenvolvimento de uma conceituação do ponto de vista qualitativo.

Os dados acima reforçam e evidenciam as diferenças funcionais e, ao mesmo tempo, a hierarquia na rede de cidades, nos permitindo inferir que a cidade de Mariápolis pode ser conceituada como cidade local.

Terceiro indicador: Depender de relações interurbanas para suprir suas necessidades de acesso aos meios de consumo coletivo e privado.

Nos dados apresentados anteriormente, referentes aos meios de consumo coletivo e bens de consumo privado da cidade de Mariápolis, observamos a incipiência dos equipamentos e serviços urbanos nela disponíveis, além da pequena expressão do comércio e da rede bancária, dados esses confirmados pelos índices de deslocamentos interurbanos realizados pela população para ter acesso aos meios de consumo coletivo e privado.

Quando uma localidade não oferece o pleno acesso aos bens e serviços urbanos, os deslocamentos interurbanos tornam-se essenciais para qualquer indivíduo, como observa Santos (2004, p. 336):

> Para certos tipos de consumo, todo indivíduo, qualquer que seja sua condição ou seu nível de renda, é prisioneiro da cidade. É o caso dos bens e serviços que, por sua natureza ou devido à freqüência da demanda, exigem uma proximidade no espaço e no tempo. Para outros consumos, a capacidade de escapar da sujeição ao mercado local depende da mobilidade do indivíduo, que está em estreita ligação com sua posição na escala das rendas.

Para o autor, os consumidores com melhores condições financeiras e de mobilidade podem adquirir e/ou consumir bens e serviços em cidades de nível superior, mas aqueles, para quem os deslocamentos são mais difíceis, restam prisioneiros das cidades menos evoluídas, mesmo tendo que consumir produtos com preços mais elevados (SANTOS, 2004). Assim, "a *rede urbana não tem, portanto, o mesmo significado para as diferentes camadas socioeconômicas*". (SANTOS, 2004, p. 338).

Os deslocamentos interurbanos realizados pela população de Mariápolis, para suprir as necessidades mais básicas, atingem todos os segmentos sociais. Necessitam deslocar-se tanto os mais ricos como os mais pobres, uns com mais e outros com menos condições e facilidades. No entanto, só tem acesso ao consumo de bens e serviços sofisticados, as pessoas com maior poder aquisitivo.

Nesse sentido, para Corrêa (2001, p. 80), a hierarquia urbana é apreendida diferentemente pelos diversos estratos da sociedade, pois:

> Para a população de médio e alto *status* sócio-econômico há uma hierarquia urbana realmente, pois consome em diferentes localidades (...) os assalariados irregulares e regulares mal remunerados, camponeses (...) possuem condições de comprar ou utilizar apenas uma parcela dos produtos e serviços oferecidos na região em que vivem. (...) limitada mobilidade; não existe de fato uma hierarquia urbana (...)

Os moradores de Mariápolis afirmaram que, mesmo com grandes intervalos e dificuldades, necessitam, em algum momento, realizar deslocamentos interurbanos devido à incipiência das funções urbanas dessa cidade.

Nas tabelas 1 e 2, analisadas a seguir, os dados confirmam as relações de dependência entre cidades da rede urbana.

Tabela 1
Mariápolis - Os moradores e a cidade 2007
Você gosta de morar em Mariápolis?

Você gosta de morar em Mariápolis?					
SIM	Nº	%	**NÃO**	Nº	%
	232	89,2%		28	10,8%
Justificativas			**Justificativas**		
• Trabalho na usina • Crédito • Casa própria			• Falta de emprego • Preço elevado em supermercados, açougues e lojas • Falta de desenvolvimento		
• Tranqüilidade • Conforto • Qualidade de vida			• Pouco movimento • Cidade muito pequena • Necessidade constante de deslocamento para Adamantina ou outras cidades		
• Pertencimento • Não tem escolha			• Falta de lazer • Dificuldade de acesso a equipamentos e serviços urbanos		
• Cidade pequena • Proximidade dos equipamentos e serviços			• Falta benefício social		
• Tem ambulância • Sobrinho prefeito					

Fonte: Trabalho de Campo, 2007.

Na tabela 1, em que se apresentam as opiniões dos moradores sobre a cidade, observa-se que as justificativas para explicar porque gostam de morar na cidade de Mariápolis estão relacionadas a questões ligadas ao pertencimento, típicas de cidades pequenas: "*ter morado a vida toda na cidade"; "ter parentes"; "amigos"; "conhecidos"; "a tranqüilidade"; "o conforto"; "a qualidade de vida*". Apresentam ainda motivos relacionados à existência de "*crédito pessoal*", que é uma das características de atividades econômicas pertencentes ao circuito inferior da economia, bem como à *"proximidade dos equipamentos e serviços"* devido ao tamanho da cidade.

Já para explicar porque não gostam de morar na cidade, os entrevistados apontaram como dificuldades relacionadas à dependência de Mariápolis em relação às outras cidades da rede urbana*: "os preços elevados nos supermercados, açougues e lojas"; "necessidade constante de deslocamento para Adamantina e outras cidades"; "dificuldade de acesso a equipamentos e serviços urbanos"*.

Tabela 2* Mariápolis
Principais problemas encontrados em Mariápolis, por seus moradores - 2007

MOTIVOS					
Serviços e infraestruturas urbanas	**Nº**	**%**	**Econômicos**	**Nº**	**%**
Saúde	132	24,8	Falta de emprego	107	20,1
Infra-estrutura e serviços (asfalto, iluminação, esgoto, coleta de lixo)	72	13,5	Preço elevado dos aluguéis	2	0,4
Falta de lazer e cultura	61	11,5	Falta de lavoura (sem ser cana)	2	0,4
Educação	19	3,6	Falta de crescimento	2	0,4
Comércio	12	2,3	Falta de indústrias	1	0,2
Limpeza pública	10	1,9	**Social**		
Transporte	8	1,5	Falta de segurança	4	0,7
Falta de atividade esportiva	8	1,5	Falta de assistência social	2	0,4
Cursos profissionalizantes	4	0,7	Presença de Baianos	1	0,2
Orelhão	2	0,4	Precária distribuição de renda	1	0,2
Conservação das estradas vicinais	1	0,2	Falta de casas populares	1	0,2
Cemitério	1	0,2	**Ambientais**		
Precariedade na merenda escolar	1	0,2	Presença de moscas	2	0,4
Falta de bancos	1	0,2	**Geográfico**		
Políticos			Dificuldade de deslocamento	3	0,6
Prefeito	27	5,1	Falta de casa para alugar	1	0,2
Política do favorecimento	7	1,3	Dependência de Adamantina	1	0,2
Adm pública ineficiente	3	0,6	**Outros**		
Parcialidade em concursos públicos municipais	2	0,4	Não sabe	17	3,2
Vereadores	1	0,2	Nenhum problema	13	2,4

Fonte: Trabalho de Campo, 2007.
*A base de cálculo dessa tabela é de 532 respostas

Na tabela 2, além da confirmação da dependência de Mariápolis em relação às outras cidades, expressando a natureza das relações interurbanas, constatamos, também, os problemas encontrados pela população de Mariápolis no que se refere às condições de vida dos seus moradores.

Nas respostas referentes aos serviços e infra-estruturas urbanas, observa-se que 24,8% dos entrevistados apontam a dificuldade para obter serviços de saúde, em especial, a necessidade de deslocamento para outras localidades, mesmo que para a realização de procedimentos ambulatoriais simples. Esse item foi destacado pelos entrevistados residentes na cidade de Adamantina, quando indagados se morariam em Mariápolis.

Os outros problemas citados foram a falta de asfaltamento, a iluminação pública, o esgoto e a coleta de lixo (13,5%), e 11,5% dos entrevistados relataram a falta de lazer e cultura.

Na esfera política, destacamos as respostas relacionadas ao prefeito (5,1%), à política do favorecimento (1,3%) e à administração pública ineficiente (0,6%).

No que tange aos problemas ligados à economia, 20,1% das respostas se referem à falta de emprego, principalmente entre mulheres. Nas entrevistas realizadas com a população de Adamantina, o fator trabalho foi um dos aspectos mais citado para descartar a hipótese de morar em Mariápolis, opção apenas daqueles que trabalham no setor sucroalcooleiro. Destacam-se, ainda, as respostas referentes ao elevado preço dos aluguéis (0,4%), e a falta de outra lavoura além da cana-de-açúcar (0,4%).

No que concerne ao social, destaca-se a falta de segurança (0,7%) e a presença dos "baianos" (0,2%), trabalhadores migrantes temporários da cana-de-açúcar, a cuja presença os moradores entrevistados relacionam a crescente onda de roubos e furtos na cidade. No entanto, essa afirmação expressa apenas uma estigmatização em relação a esses trabalhadores, tendo em vista o índice zero de roubos e furtos registrado entre os anos de 2000 e 2006[7] na cidade de Mariápolis.

Quanto ao fator geográfico, a dependência interurbana se confirma, pois são apontados, como problemas, a dificuldade de deslocamento (0,6%) e a dependência de Adamantina (0,2%).

Dos entrevistados (36,9%) afirmam não realizar algumas atividades nem ter acesso a serviços devido à dificuldade de deslocamento e/ou à ausência deles no próprio município, dentre os quais podemos destacar: academia, hidroginástica, bancos, fórum, emprego e cursos; 47,3% não encontram dificuldade alguma para realizarem o deslocamento necessário para terem acesso aos meios de consumo coletivo e privado; e 15,8% não sabem se têm ou não dificuldade de deslocamento.

O percentual de entrevistados que se deslocam para Adamantina, uma vez por semana é de 30,4%. Esse índice diminui, conforme aumenta o número de deslocamentos na semana, e os entrevistados que se deslocam uma ou duas vezes no mês representam 17,7% cada. Há, ainda, alguns (6,1%) que se deslocam diariamente a Adamantina. Notamos, também, aqueles que se deslocam para Adamantina somente quando necessário ou raramente, correspondendo a 13% dos entrevistados.

Os dados e as tabelas analisadas confirmam a dependência dos moradores da cidade de Mariápolis em relação a outras localidades, principalmente Adamantina, por oferecer mais recursos referentes a meios de consumo coletivo e privado.

Quarto indicador: Apresentar elementos que levem ao questionamento da existência ou não do caráter urbano da cidade.

O aumento de desmembramentos municipais propiciou, no país, a constituição de municípios com um contingente populacional muito pequeno, cuja sede detém poucas funções urbanas, direcionadas ao atendimento das necessidades mais imediatas de seus habitantes – o que justificaria a aplicação do conceito de cidade local – gerando relações de dependência

[7] Dado da Secretaria de Estado da Segurança Pública - organização de Izabel C. Gil, 2007.

muito intensas entre esses núcleos urbanos e os mais importantes e mais próximos.

Nesse contexto, quando se avaliam não apenas a cidade como realidade material, mas também a clara distinção de seus papéis em relação ao campo, é que podemos questionar se as sedes municipais com essas características podem ser consideradas realmente urbanas, uma vez que somente as necessidades elementares da população são atendidas, caracterizando forte grau de dependência interurbana.

O questionamento acerca da existência ou não de claros papéis urbanos desempenhados por Mariápolis pode ser apreendido, também, por meio da análise das concepções de cidade que seus próprios moradores têm, ainda que o discurso que elaboram esteja fortemente marcado pelas imagens de cidades grandes apresentadas pela mídia, pelos livros, sobretudo, didáticos e, também, por outros gêneros de literatura, conforme observamos no quadro 1 e na tabela 3 a seguir.

Quadro 3
Mariápolis
Concepções ou idéias associadas à cidade pelos entrevistados - 2007
Os entrevistados e as concepções de cidade

Limpeza Rua Facilidade / comodidade devido à proximidade Moda Lugar onde temos a presença de calçadão Lugar onde temos a presença de prédios Concentração de pessoas e casas	Comunidade Local de vizinhança Conjunto de pessoas que interagem População Movimento de pessoas Movimento de carros	Local onde se encontra administração pública Organização política Cidade é um lugar com três P: Padre, Político e Puta
Melhor qualidade de vida Conforto Uma coisa boa Lugar onde se encontra coisas ruins Violência Segurança Recursos Vida corrida	Emprego Lugar de oportunidade Lugar das indústrias	Local de moradias Lugar de acessibilidade aos serviços e equipamentos urbanos[8] Local de Lazer Lugar onde temos a presença de bancos Lugar de comércio Onde se localiza a Igreja Cultura

Fonte: Trabalho de Campo, 2007.

[8] Os serviços e equipamentos relacionados como cidade para os entrevistados foram: médicos, posto de saúde, educação, iluminação, asfalto, esgoto.

Mariápolis pode ser considerada cidade								
SIM	**Nº**	**%**	**NÃO**	**Nº**	**%**	**NÃO SABE**	**Nº**	**%**
	155	59,6		101	38,9		4	1,5

Justificativa do Sim	**Justificativa do não**
Está no mapa	Cidade seria um lugar como Adamantina
Noção de pertencimento (nasceu na cidade, amigos, família, gosta do lugar)	Local de dormitório
Tem Prefeito	Mariápolis é um bairro de Adamantina
	Não é uma cidade, é um distrito
	Não é uma cidade, é um patrimônio
	Não é uma cidade é um povoado
	Parece uma fazenda/um sítio

Fonte: Trabalho de Campo. 2007.

Ao questionarmos os entrevistados se Mariápolis poderia ser considerada uma cidade, 59,6% responderam sim, mas uma porcentagem significativa (38,9%) apresentou uma resposta negativa, enquanto.1,5% não souberam opinar.

Além dos traços que nos levam a questionar o caráter urbano dessa cidade, observamos na própria população a dúvida a respeito de sua constituição como tal, conforme demonstra o quadro 1, posicionamento corroborado também pela população de Adamantina.

As respostas que afirmam a existência de cidade relacionam-se ao sentimento de pertencimento: "*nasci nessa cidade", "tenho amigos nesse local*;" estão ligadas à situação legal como a existência de: "*prefeito", "vereadores";* ou *"porque está no mapa*;" "*tem tudo que precisa*". Em alguns casos, o entrevistado fez uma comparação entre o "sítio" (área rural) e Mariápolis.

Nas respostas em que Mariápolis não é considerada cidade, apontam-na como "*uma vila", "um patrimônio", "um distrito", "uma fazenda ou sítio".* Outros entrevistados fazem o exercício de comparação afirmando que: "*Mariápolis seria uma cidade se fosse como Adamantina"; "que não se pode considerar Mariápolis como cidade devido à dificuldade de acesso aos serviços e equipamentos urbanos";* ou que *"poderia ser considerada cidade politicamente devido à existência do poder legislativo, mas, estruturalmente Mariápolis não poderia ser classificada como cidade*"; e, por fim, a nossa hipótese de intenso grau de dependência é reforçada, quando a própria população considera "*Mariápolis sendo um bairro de Adamantina*".

Já os moradores de Adamantina, quando indagados se Mariápolis poderia ser considerada uma cidade, respondem que: "*é uma cidade porque tem Adamantina perto e não está tão longe de Presidente Prudente"; "é uma cidade, pois mora bastante gente uma ao lado da outra"; "não está longe de outras cidades"; "cidade é um local com estrutura (supermercados, lojas) Mariápolis parece um bairro";* ou *"é uma cidade pequena tem supermercado, escola".* A existência de Mariápolis como cidade se dá, segundo entrevistados, devido à relação que mantém com outras localidades, reforçando assim seu grau de dependência.

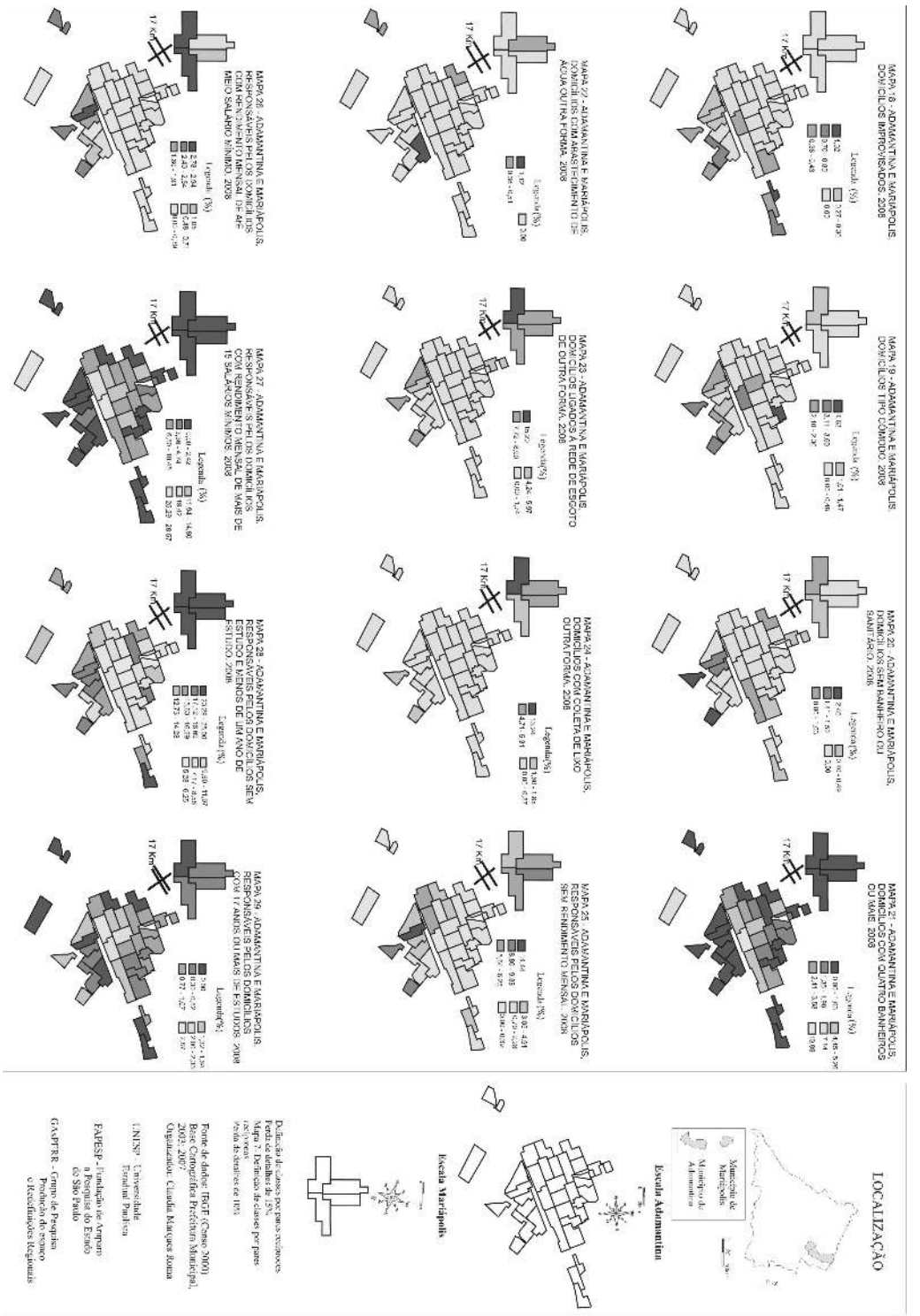
Ao indagarmos se os moradores de Adamantina morariam em Mariápolis, obtivemos as respostas: "*não moraria, pois teria que vender meus produtos na cidade de Adamantina"; "só se fosse muito rica e não precisasse trabalhar"; "só se fosse extremamente necessário, mesmo trabalhando em Mariápolis moraria em Adamantina"; "não, pois não tem as coisas, os moradores têm que procurar fora e é muito difícil o deslocamento"; "depende do que poderia fazer lá – um bom emprego"; "moraria, trabalho na cana e não tem problema".*

Quando perguntamos como as pessoas vêem a cidade de Mariápolis as respostas foram as seguintes; "*uma cidade regular, não tem comércio, fábrica, não tem trabalho"; "coitado de quem mora lá, não tem supermercado, fisioterapia etc."; "cidade legal, tenho amigos"; "é uma cidade tranqüila, mas para trabalhar não dá, só tem bar, não comporta instalar um comércio como temos em Adamantina"; "cidade sem comércio, não tem recursos"; "não tem comércio, empresa, o pessoal vive da roça*".

Os dados coletados demonstram a incipiência do urbano na cidade de Mariápolis. Essas informações, juntamente com as ponderações dos entrevistados, que não consideram Mariápolis uma cidade, levam-nos à elaboração de mapas representando Mariápolis como um bairro de Adamantina.

Nos mapas a seguir demonstramos indicadores de condições de vida que podem revelar o processo de segregação socioespacial para o espaço intraurbano. Analisando-os, podemos observar que a cidade de Mariápolis, se fosse considerada um bairro de Adamantina, apresentaria elementos que, relacionados às indagações dos entrevistados, revelam-nos a segregação socioespacial. No entanto, mesmo que a própria população de Mariápolis a considere como um bairro de Adamantina, com uma incipiente função urbana, e que os dados nos permitam elaborar esse questionamento, de Mariápolis ser um bairro de Adamantina, ela é legalmente uma cidade.

É nesse sentido que nossa hipótese de segregação socioespacial interurbana se afirma, pois esse conceito serve para explicar os processos da urbanização que transcendem os limites da cidade, como estamos observando na cidade de Mariápolis.


MAPA 18 - ADAMANTINA E MARIÁPOLIS, DOMICÍLIOS IMPROVISADOS, 2008
MAPA 19 - ADAMANTINA E MARIÁPOLIS, DOMICÍLIOS TIPO CÔMODO, 2008
MAPA 20 - ADAMANTINA E MARIÁPOLIS, DOMICÍLIOS SEM BANHEIRO OU SANITÁRIO, 2008
MAPA 21 - ADAMANTINA E MARIÁPOLIS, DOMICÍLIOS COM QUATRO BANHEIROS OU MAIS, 2008
MAPA 22 - ADAMANTINA E MARIÁPOLIS, DOMICÍLIOS COM ABASTECIMENTO DE ÁGUA OUTRA FORMA, 2008
MAPA 23 - ADAMANTINA E MARIÁPOLIS, DOMICÍLIOS LIGADOS À REDE DE ESGOTO DE OUTRA FORMA, 2008
MAPA 24 - ADAMANTINA E MARIÁPOLIS, DOMICÍLIOS COM COLETA DE LIXO OUTRA FORMA, 2008
MAPA 25 - ADAMANTINA E MARIÁPOLIS, RESPONSÁVEIS PELOS DOMICÍLIOS SEM RENDIMENTO MENSAL, 2008
MAPA 26 - ADAMANTINA E MARIÁPOLIS, RESPONSÁVEIS PELOS DOMICÍLIOS COM RENDIMENTO MENSAL DE ATÉ MEIO SALÁRIO MÍNIMO, 2008
MAPA 27 - ADAMANTINA E MARIÁPOLIS, RESPONSÁVEIS PELOS DOMICÍLIOS COM RENDIMENTO MENSAL DE MAIS DE 15 SALÁRIOS MÍNIMOS, 2008
MAPA 28 - ADAMANTINA E MARIÁPOLIS, RESPONSÁVEIS PELOS DOMICÍLIOS SEM ESTUDO E MENOS DE UM ANO DE ESTUDO, 2008
MAPA 29 - ADAMANTINA E MARIÁPOLIS, RESPONSÁVEIS PELOS DOMICÍLIOS COM 17 ANOS OU MAIS DE ESTUDOS, 2008
Legenda (%)
17 Km
LOCALIZAÇÃO
Município de Mariápolis
Município de Adamantina
Escala Adamantina
Escala Mariápolis
Definição de classes por pares recíprocos
Perda de detalhes de 15%
Mapa 7: Definição de classes por pares recíprocos
Perda de detalhes de 10%
Fonte de dados: IBGE (Censo 2000)
Base Cartográfica Prefeitura Municipal, 2002, 2007
Organização: Claudia Marques Roma
UNESP - Universidade Estadual Paulista
FAPESP - Fundação de Amparo a Pesquisa do Estado do São Paulo
GAsPTRR - Grupo de Pesquisa Produção do espaço e Reciclimições Regionais

Nos três mapas que revelam indicadores de melhores condições de vida: – Domicílios com quatro banheiros ou mais (mapa 5); – Responsáveis pelos domicílios com rendimento mensal de mais de 15 salários mínimos (mapa 11); – Responsáveis pelos domicílios com 17 anos ou mais de estudo (mapa 13), observam-se índices que indicam as precárias condições de vida em todos os setores da cidade de Mariápolis. No que diz respeito à educação, (mapa 13), um setor aparece como pior e os demais podem ser classificados como intermediários. Constatamos então, que segundo os indicadores relacionados às melhores condições de vida, a cidade de Mariápolis não apresenta nenhuma área com essa característica, diferentemente de Adamantina que inscreve, em seu espaço, áreas em que eles estão presentes. Como indicadores de piores condições de vida foram relacionados: domicílios particulares improvisados; domicílios particulares permanentes tipo cômodo; domicílios particulares permanentes sem banheiro ou sanitário; domicílios particulares permanentes com abastecimento de água de outra forma; domicílios particulares permanentes com banheiro ou sanitário com esgotamento sanitário de outra forma; domicílios particulares permanentes com outro destino do lixo; pessoas responsáveis pelos domicílios particulares permanentes sem rendimento mensal; pessoas responsáveis pelos domicílios particulares permanentes com rendimento nominal de até ½ salário mínimo; pessoas responsáveis pelos domicílios particulares permanentes sem instrução e menos de um ano de estudo.

Analisando os mapas, notamos que no mapa 12 (responsáveis pelos domicílios sem instrução e menos de um ano de estudos) os quatro setores censitários da cidade de Mariápolis apresentam os piores indicadores, enquanto apenas num setor de Adamantina eles sejam observados.

Nos mapas 7 (domicílios ligados à rede de esgoto de outra forma) e 8 (domicílios com coleta de lixo de outra forma), os únicos setores classificados com os piores indicadores situam-se em Mariápolis.

Já no mapa 10 (responsáveis pelos domicílios com rendimento mensal de até meio salário mínimo), dois setores censitários de Mariápolis apresentam os piores indicadores, enquanto um outro setor com essa característica localiza-se em Adamantina.

Nos demais mapas, os setores classificados como piores, localizam-se apenas em Adamantina em, no máximo, dois setores.

Portanto, temos oito ocorrências de setores censitários classificados com indicadores de piores condições de vida tanto em Mariápolis como em Adamantina. Porém, proporcionalmente, Mariápolis apresenta piores condições que Adamantina, pois enquanto nesta há 34 setores censitários, no total, naquela há apenas quatro. E isso soma-se ao fato de que Mariápolis não apresenta nenhum setor censitário com indicadores de melhores condições de vida.

Partindo das premissas de incipiência de suas funções urbanas, da dificuldade de acesso aos meios de consumo coletivo e privado, da dependência de bens e serviços disponíveis em outras cidades da rede urbana, e do não reconhecimento do status de cidade pelos entrevistados, podemos questionar o caráter urbano de Mariápolis.

Algumas considerações finais

Agrupando os três primeiros indicadores - ter a maior parte da sua economia urbana apoiada em atividades típicas do circuito inferior da economia; ser considerada uma cidade local; depender de relações interurbanas para suprir suas necessidades de acesso aos meios de consumo coletivo -, temos todos os fatores para afirmarmos a dependência interurbana da cidade de Mariápolis. E, apreendida essa dependência, inserimos o quarto indicador: apresentar elementos que levem ao questionamento da existência ou não de um caráter urbano em seus papéis e funções, bem como nas práticas socioespaciais de seus moradores.

Assim, somando-se a dependência da rede urbana ao questionamento da existência ou não de caráter urbano dessa cidade é que podemos afirmar que há a constituição do processo de segregação socioespacial interurbana, pois os processos ocorridos em Mariápolis não podem ser pensados somente no âmbito intraurbano, uma vez que o essencial para a vida urbana só é provido a partir de relações interurbanas.

Da mesma forma que o processo de urbanização não está restrito às cidades, entendemos que, a partir da justaposição ou superposição de relações interurbanas, no bojo da

globalização, o processo de segregação socioespacial, expressão do aprofundamento das desigualdades socioespaciais levadas aos seus limites, não deve ser apreendido somente na escala intra-urbana, mas também a partir das relações interurbanas.

Referências

BERNARDELLI, Mara Lúcia F. da H. **Pequenas cidades na região de Catanduva-SP**: papéis urbanos, reprodução social e produção de moradias. 2004. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia – Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente.

CORRÊA, R. L. Globalização e reestruturação da rede urbana – uma nota sobre as pequenas cidades. In: **Território**. Ano IV, nº6. Rio de Janeiro: Garamond, 1999. p.43-53.

_____. Trajetórias geográficas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 2001. 2ª ed.

_____. Diferenciação sócio-espacial, escalas e práticas espaciais, In: **Revista Cidades, v. 4, n. 6,** 2007 (no prelo)

ENDLICH, Ângela. M. **Pensando os Papeis e significados das pequenas cidades do Noroeste do Paraná**, Presidente Prudente (tese de doutorado em Geografia) 2006.

GEIGER, Pedro P.. **Evolução da rede urbana brasileira**. Rio de Janeiro: Centro Nacional de Pesquisas Pedagógicas, 1963.

BRASIL, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Contagem Populacional 2007. Disponível em: < http://www.ibge.gov.br/cidadesat/default.php >. Acesso em Julho de 2007.

LOJKINE, Jean. **O Estado capitalista e a questão urbana**. Tradução de E. S. Abreu. São Paulo: Martins Fontes 1981.

ROCHEFORT, M. Métodos de Estudo das Redes Urbanas. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro, v.19, n.160, p.3-18, jan-fev.1961.

SANTOS, Milton. **Pobreza urbana**. São Paulo: HUCITEC, 1978.119p.

_____. **O espaço dividido:** os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. Trad. MyrnaT.R. Viana. São Paulo: EDUSP, 2004. 433 p.

_____. **Manual de geografia urbana**. São Paulo: HUCITEC, 1981. 214p.

_____. **Espaço e Sociedade: ensaios**. Petrópolis: Vozes, 1982.

_____. **A natureza do espaço:** técnica e tempo, razão e emoção**.** São Paulo: Hucitec, 1996.

VIEIRA, Alexandre B. **O lugar de cada um**: indicadores sociais de desigualdade intraurbana. 2005, 169f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia – Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente.

VIEIRA, B. Alexandre, ROMA, M. Claudia, MIYAZAKI, K. Vitor. Cidades Médias e Pequenas: Uma Leitura Geográfica, **Caderno Prudentino de Geografia**, V. 29, 2007.

[8] Os serviços e equipamentos relacionados como cidade para os entrevistados foram: médicos, posto de saúde, educação, iluminação, asfalto, esgoto.

Recebido para publicação dia 05 de março de 2009