

DESENVOLVIMENTO URBANO E QUALIDADE DE VIDA NO JARDIM ROBERTO SELMI DEI EM ARARAQUARA

Michael Douglas Dias Brumati¹; Franciele Mirada Ferreira Dias²

RESUMO

O artigo propõe a reflexão sobre a associação entre desenvolvimento urbano e a qualidade de vida, considerando o caso bairro Jardim Roberto Selmi Dei, localizado na periferia de Araraquara – SP, caracterizado como um local segregado socio espacialmente. O trabalho está organizado em duas seções, discutindo os conceitos de desenvolvimento urbano e qualidade de vida, seguido pelo estudo de caso, envolvendo o Jardim Roberto Selmi Dei, buscando entender como a sua implementação, distante do centro urbano consolidado associado a fatores estruturais e de mobilidade, colocou os sujeitos que ali residem em situação de segregação socioespacial, objetivo central da pesquisa. Os objetivos específicos são explorar a lógica na qual o bairro foi criado e sucessivamente ampliado, bem como refletir sobre o discurso do desenvolvimento urbano e qualidade de vida. Como resultado, esperamos ser possível estabelecer a forma como vivem os moradores e contribuir com o debate acerca da segregação socioespacial na cidade.

Palavras-chave: Desenvolvimento urbano; Segregação socioespacial; Qualidade de vida; Periferização; Mobilidade urbana

ABSTRACT

The following article proposes a debate about a supposed urban development that occurred in the Jardim Roberto Selmi Dei neighborhood in Araraquara, and also whether the quality of life offered to the residents of the neighborhood was continuous to its expansion. We will divide the article into two sections, first discussing the concepts of urban development and quality of life, bringing the theoretical basis of the literature, and, finally, discussing the characteristics of the neighborhood, bringing information, photographs, maps and general data, seeking to understand if its implementation, its development, distant from the consolidated urban center, placed the subjects who reside there in a situation of urban segregation. We seek with this article to explore the logic in which the neighborhood was created and successively expanded.

¹Graduando em Administração Pública pela FCLar – Unesp Araraquara, Michael.douglas@uesp.br;

² Orientadora, Professora Assistente do Departamento de Ciências Sociais da FCLar. franciele.ferreira-dias@unesp.br

As a result, we hope to be able to establish the way residents live and generate debate about socio-spatial segregation in the city.

Keywords: Urban development; Socio-spatial segregation; Quality of life; Peripheralization; Urban mobility.

1. INTRODUÇÃO

O artigo versa sobre o hipotético desenvolvimento urbano estabelecido na cidade de Araraquara, cuja contradição observada remete ao bairro Jardim Roberto Selmi Dei, localizado na zona norte do município. O bairro contém características que remetem à segregação socioespacial, que segundo Carlos (2013) é um processo que se manifesta de diferentes formas, a exemplo do acesso ao transporte, acessibilidade, deterioração dos espaços públicos, nas formas de moradia. Todos os aspectos citados são observados no Jardim Roberto Selmi Dei, porém no presente trabalho, destaca-se a questão do transporte público e a mobilidade urbana. O perímetro urbano de Araraquara é constituído por numerosas áreas vazias onde ocorre a especulação imobiliária, o que se caracteriza como a retenção ou posse da terra urbana objetivando futura comercialização, mediante valorização e obtenção do lucro (Saboya, 2008). De forma contraditória, ocorreu nos últimos anos uma excessiva expansão urbana horizontal, a partir da criação de bairros cada vez mais distantes do centro da cidade (Pierini, C. R., & Falcoski, 2019).

Dentre esses bairros, destaca-se o Jardim Roberto Selmi Dei, caracterizado pela dificuldade de locomoção mediante a deficitária mobilidade urbana de Araraquara, que se torna ainda mais grave no bairro estudado, cuja periodicidade de horários de ônibus é em torno de 1 hora ao passo que a distância do centro da cidade, cerca de 10 km. A pesquisa em curso tem identificado que a qualidade de vida no bairro é inferior ao restante do município, pois além da questão da mobilidade urbana, há escassez/ausência de aparelhos culturais, de lazer, comércio diversificado, serviços bancários, correios etc.

O papel da mobilidade urbana no cenário de Araraquara é ímpar por condicionar o uso da cidade pelo cidadão em situação de segregação socioespacial. Historicamente defasado, a oferta de transporte público para o Jardim Roberto Selmi Dei é o fator determinante para a segregação socioespacial do bairro. Com isso, entendemos ser necessário uma análise sobre a produção habitacional no município em conjunto com a oferta de transporte público coletivo.

Para tanto, o artigo está dividido em duas sessões: 1) discussão acerca dos conceitos de desenvolvimento urbano e qualidade de vida na trajetória da promoção de habitação nacional; 2) análise envolvendo desenvolvimento urbano e mobilidade urbana no Jardim Roberto Selmi Dei, pois consideramos este o fator atenuante da segregação socioespacial.

A pesquisa bibliográfica foi realizada considerando os conceitos de desenvolvimento urbano, segregação socioespacial, mobilidade urbana. Ainda, a pesquisa documental e bibliográfica quanto à formação do bairro Jardim Roberto Selmi Dei. Temos como objetivo principal propor a reflexão sobre a segregação socioespacial no Jardim Roberto Selmi Dei, com enfoque na mobilidade urbana.

2. METODOLOGIA

A presente pesquisa se configura enquanto estudo de caso, cujo objeto seja analisar a mobilidade urbana oferecida aos moradores do bairro Jardim Roberto Selmi Dei e em como tal serviço impacta na qualidade de vida dessa população. Para tanto, foram realizadas duas pesquisas iniciais para delineamento do tema e seus enfoques, sendo ela a pesquisa bibliográfica e a pesquisa documental.

As fontes bibliográficas são, principalmente, livros presentes na rede de bibliotecas da Universidade Estadual Paulista (UNESP) e artigos científicos da base de dados do Periódicos CAPES. Para a pesquisa documental, buscamos por acervos em órgãos públicos municipais, como a Prefeitura de Araraquara, o CDHU em Araraquara, a COHAB e a Viação Paraty, detentora da concessão do transporte público coletivo do município. Os dados foram coletados a partir da base de dados do IBGE e de arquivos oficiais da Prefeitura de Araraquara.

Utilizamos a pesquisa documental como fonte de dados, sendo está a nossa coleta, onde abrangemos desde documentos públicos, base de dados governamentais e censitárias, até análise de mapas e tabelas referentes a mobilidade urbana. A partir desses dados foi possível identificar as características do bairro e dos percursos de seus moradores.

Não optamos por utilizar ferramentas quantitativas que meçam os níveis de qualidade de vida pois entendemos que a melhor abordagem para o trabalho seja a análise qualitativa dos indicadores, onde o objetivo foi visualizar a vivência dos moradores e seus percursos, dando ênfase nas subjetividades pelas quais são expostos.

3. DESENVOLVIMENTO URBANO E QUALIDADE DE VIDA.

O processo de urbanização brasileiro passou por diversas etapas ao longo do último século, seja acompanhando tendências urbanísticas internacionais ou não. Caracterizado por uma forte desigualdade social, o crescimento urbano nacional viu sua maior expansão após a industrialização ocorrida na Era Vargas (1930-1945), onde houve o êxodo da população rural para as cidades (Diniz, 2024).

Durante o governo de Getúlio Vargas buscou-se alocar o contingente operário em vilas nas cidades onde as empresas foram implementadas. Por meio dos Institutos de Aposentadoria e Pensões (IAPs) o governo fornecia empréstimos a quem desejasse construir a casa própria e posteriormente, os primeiros conjuntos habitacionais foram implementados. No entanto, conforme Maricato (1987), as políticas habitacionais no Brasil foram implementadas em larga escala a partir da criação do BNH (Banco Nacional de Habitação), criado em 1964 e findando em 1986, coincidindo com a Ditadura Militar no Brasil. Nesse período, cria-se também a ideologia da casa própria.

Segundo Rufino (2016), o padrão de produção da cidade no país foi transformado pela chegada desse contingente vindo do meio rural e pela forma como o Estado e as elites nacionais estabeleceram o local de vivência dessa população. Essa massa de assalariados, por outro lado, constituiu apenas como mão de obra, e não como sujeitos que poderiam usufruir dos benefícios do dito desenvolvimento (Oliveira apud Rufino, 2016). Nesta lógica, surgiram as periferias nas cidades grandes, que se constituíram como extensos locais com escassez de infraestrutura urbana, superlotação populacional, defasagem nos serviços de transporte ofertados e pouco ou nenhuma qualidade de vida. Situação que se estendeu para as cidades de porte médio, que acompanharam a lógica existente nos grandes centros, criando cidades espraiadas, intensificando-se principalmente, na década de 1970.

Diversos autores vêm trabalhando sobre o tema do desenvolvimento e suas aplicações no desenrolar do último século, sendo que diferentes formas de se entender o conceito passaram a fazer parte da literatura. Existe o desenvolvimento econômico, o sustentável, ambiental, social, humano, urbano, pessoal etc. Diferentes nomenclaturas para se aplicar o termo de acordo com as condições impostas. Sobre o conceito simplificado de desenvolvimento, (...) “o desenvolvimento, em qualquer concepção, deve resultar do crescimento econômico acompanhado de melhoria na qualidade de vida.” (Oliveira, p. 38, 2017).

O crescimento econômico citado é mensurado pela régua quantitativa, ou seja, ele independe do fator humano e social para ser medido, levando em consideração apenas dados

de indicadores. Enquanto o desenvolvimento, principalmente para economistas marxistas, deve ser entendido sob as transformações qualitativas no modo de vida das pessoas (Oliveira, 2017). Na mesma perspectiva, a expansão da mancha urbana por si só não é sinônimo de desenvolvimento (Souza, 2005). O urbanismo atual tem sido o do zoneamento urbano, onde espaços periféricos foram destinados para a classe trabalhadora, afastando esse contingente dos centros estabelecidos, demarcando a ocupação do solo.

Esse desenvolvimento não evidencia de fato a qualidade de vida encontrada nas cidades atuais. O crescimento urbano, a expansão descentralizada, fazem parte de aspectos característicos da cidade capitalista, onde a gentrificação, a segregação socioespacial, o alocamento de moradias nas franjas das cidades, não entram como dados nos indicadores de qualidade de vida (Souza, 2005).

A expansão da mancha urbana, verificada a partir da construção de moradia, é pautada não pela lógica da promoção em qualidade de vida, mas pela lógica do capital. Sob a figura das grandes construtoras, esse método estabeleceu uma nova dinâmica não só nas cidades e no morar, mas também no sentido de habitar os espaços sociais (Carlos, 2020). A cidade é transformada em produto, onde a qualidade de vida é mensurada a partir de indicadores de infraestrutura, que se baseiam em aspectos técnicos da habitabilidade. O que não é mensurado pelos indicadores é a forma como toda essa infraestrutura é utilizada e percebida pelo usuário, neste caso, o cidadão. Os loteamentos do Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV) são exemplos desta lógica, pois são lançados dotados de todas as características para se proporcionar um habitat básico: saneamento básico, asfaltamento, iluminação pública e moradias regulares e planejadas, porém inserem-se na problemática da localização, normalmente nos arrabaldes da cidade.

Assim, os loteamentos são criados cada vez mais distantes da zona urbana consolidada, idealizados a partir da lógica do automóvel, onde se torna impossível transitar entre pontos diversos da cidade de outra forma senão por automóveis. Essa descentralização centralizada provocada pelo idealismo capital que se alojou no planejamento urbano brasileiro contemporâneo, cria espaços onde não é incentivado o convívio social, o acesso ao lazer, a espaços culturais, praças esportivas, instituições de ensino ou postos de trabalho de qualidade.

Ocorre a espoliação urbana que para Kowarick (1979) é “a sistemática exclusão das camadas populares do acesso aos serviços de consumo coletivo”. Ou seja, o cidadão é detentor da casa própria, reside em um bairro estruturado, mas não consome os benefícios ofertados em outros pontos da cidade, como no centro ou em regiões “nobres”, e não tem no próprio bairro,

espaços que promovem as mesmas atividades encontradas nos centros. Esse cidadão proletário, de classe social baixa, tem seu direito à cidade e o direito de ir e vir no espaço urbano, pré-definido pelo capital, ocorrendo o que Lefebvre (1968) cunhou como “implosão/explosão” da cidade, cuja industrialização produziu essa urbanização que segrega contingentes sociais dos centros urbanos.

O resultado é a proliferação em larga escala da periferização das camadas mais pobres da sociedade brasileira. Parcela dessa camada social habita conjuntos habitacionais que detém de todo aparato estrutural, garantindo bons níveis de qualidade de vida, de acordo com os medidores estatísticos. Mas, socialmente e espacialmente, de acordo com Borchers e Figuerôa-Ferreira (2022) estão segregados do restante da cidade, cercados por muros invisíveis, que cerceiam muito mais que o direito à cidade, mas a vontade e a predisposição dessas famílias em se beneficiar das oportunidades existentes nos municípios. Portanto, bem mais que a instalação de toda a infraestrutura necessária para um bairro ser minimamente habitável, é necessário que seja entendido a posição espacial na qual esse bairro ocupará e em como a cidade será vivenciada pelas famílias que ali residirem. É preciso que a aquisição da casa própria não se torne uma sentença de prisão para a classe trabalhadora.

4. O JARDIM ROBERTO SELMI DEI EM ARARAQUARA.

A expansão urbana de Araraquara ocorre a partir da década de 1950, com a construção de loteamentos na zona pericentral do município. Essa manobra é intensificada a partir da década de 1970, onde terras distantes do centro urbano preexistente foram loteadas. Dos 245 loteamentos aprovados no período entre 1950 e 2000, 45% foram aprovados entre 1970 e 1980. Os vazios urbanos² proliferam neste período, pois os novos bairros foram construídos como ilhas urbanas em meio ao que era até então, zona rural. Esses vazios urbanos fazem parte da lógica de valorização do solo, empreendida pelas construtoras e pelo poder público, estabelecendo um caráter especulativo da periferização (Gonçalves, 2010).

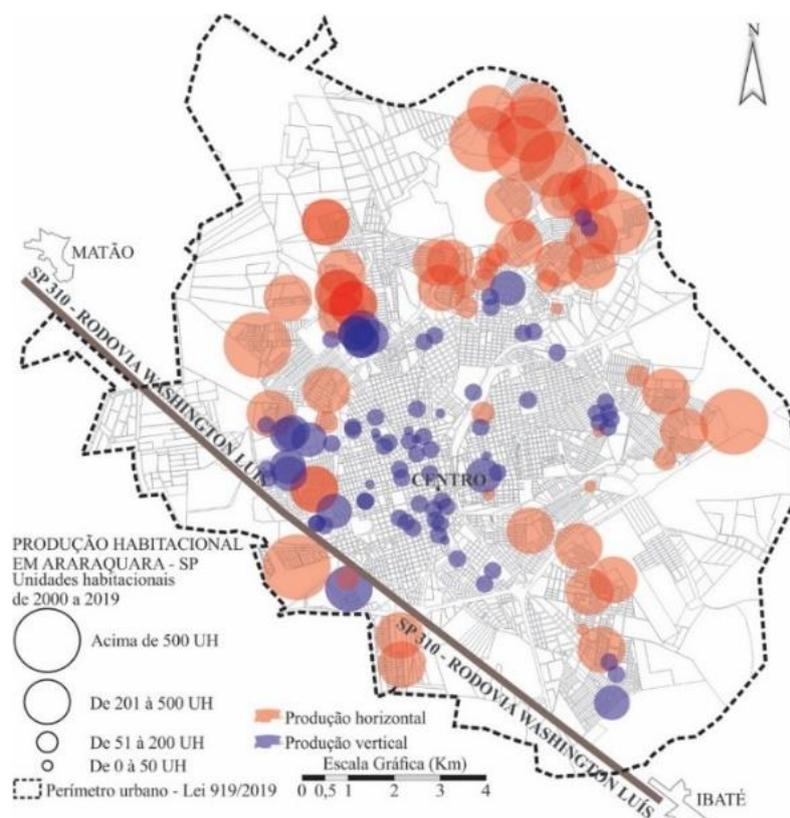
Durante a Ditadura Militar (1964-1985), o Banco Nacional de Habitação (BNH) construiu cerca de 4,5 milhões de moradias, onde apenas 33% foram destinadas à população de baixa renda (Rolnik, Nakano apud Diniz, 2016). As Companhias de Habitação (COHAB) foram responsáveis pela construção desses extensos bairros segregados, onde suas atuações

² “Podem ser denominados vazios urbanos aquelas áreas que não cumprem sua função social e que, em grande parte, apresentam potencial de valorização imobiliária (Borde, 2013 apud Pierini et al. 2021).

eram controladas por governos estaduais e municipais. O Jardim Roberto Selmi Dei, em Araraquara, bairro objeto de nossa análise, foi criado a partir da atuação da COHAB Bandeirantes, que junto ao governo municipal, construiu inicialmente um montante de mil casas, entregues a cinco mil moradores, tendo suas primeiras residências entregues em 1980 (David, 1993). De acordo com documento obtido junto da prefeitura municipal de Araraquara, o bairro foi entregue sem os equipamentos públicos necessários para se oferecer qualidade de vida digna aos seus moradores (Araraquara, 2025).

Nota-se por esse mapa uma forte produção habitacional horizontal na zona norte de Araraquara, culminando na expansão da mancha urbana. A zona norte de Araraquara é formada, além do Jardim Roberto Selmi Dei, pelos bairros Jardim Adalberto Roxo I e II, implantados em 1994 e 1995 respectivamente, Parque Residencial Jardins do Valle, empreendimento PMCMV em 2012, Parque Residencial Valle Verde, criado em 2011 pelo PMCMV, Residencial Laura Molina, também PMCMV em 2010, Jardim São Rafael I, criado em 1997 e Jardim Indaiá, implantado em 1991 (Pierini, Falcoski, 2019).

Figura 2: Produção habitacional em Araraquara



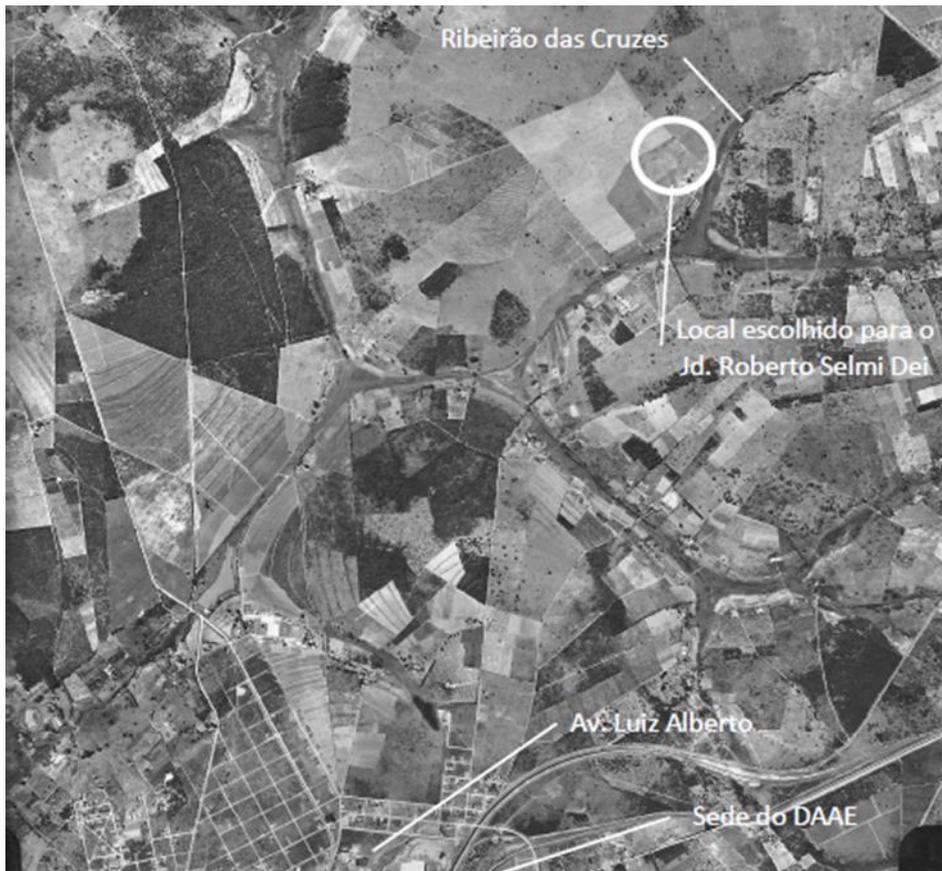
Fonte: Camargo, Oliveira, Basilio, 2021 adaptado de Prefeitura Municipal de Araraquara.

Conurbados ao Jardim Roberto Selmi Dei, estes bairros extensos, loteados a partir do Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV) e outras iniciativas estaduais, fizeram da região um bolsão de segregação socioespacial, concentrando o maior contingente populacional do município. No caso do Jardim Roberto Selmi Dei, apesar de contar com comércios básicos, que forma um circuito inferior³ da economia (Santos, 2002), aparelhagem pública, infraestrutura adequada e oferta do transporte público, a segregação socioespacial se dá pela dificuldade dos moradores em transitar pelo bairro e para outros locais da cidade. Os habitantes não têm a possibilidade de realizar suas atividades rotineiras no próprio bairro, tendo que ser feito o trânsito para outros pontos do município.

Localizado na zona norte de Araraquara, o Selmi Dei nasceu segregado. Àquela altura, o perímetro urbano do município fora ampliado para que fosse possível a construção de novos loteamentos (Gonçalves, 2010). Essa expansão é entendida como especulativa por conta da maneira como foi provocada, não sendo uma ação espontânea, mas sim, fruto de pressões do mercado imobiliário sobre o poder público (Balestrini, 2016). Suas terras foram loteadas há pelo menos cinco quilômetros de distância da zona urbana da época, como é possível ver na figura 3 acima. Os primeiros moradores não dispunham de nenhum aparelho público no bairro. Faltavam iluminação pública, saneamento básico, asfaltamento das vias e a mobilidade urbana era inexistente (David, 1993).

³ “(...) O circuito inferior é constituído essencialmente por formas de fabricação não “capital intensivo”, pelos serviços não modernos fornecidos “a varejo” e pelo comércio não moderno de pequena dimensão”. (Santos, Milton. O espaço dividido. Edusp. 2. ed. São Paulo, 2002.).

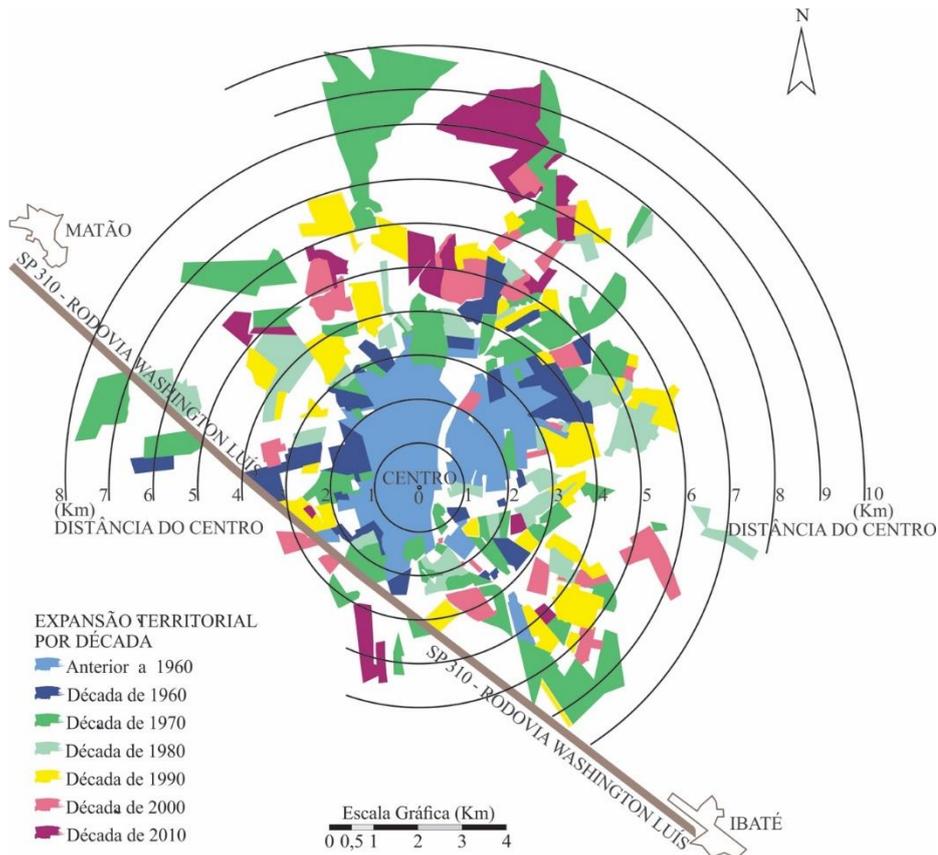
Figura 3: Localização das terras do Jardim Roberto Selmi Dei em 1972.



Fonte: Balestrini, 2016.

Com o avanço dos loteamentos na zona norte do município, como vemos na figura 4, o Jardim Roberto Selmi Dei passou a contar com setores, sendo dividido em seis, todos contínuos ao bairro preexistente e ligados aos novos loteamentos. O desenvolvimento de loteamentos na região se deu pela atuação das construtoras civis, imobiliárias e planos de habitação existentes no decorrer das décadas de 1980, 1990 e 2000. Como é possível observar pela figura 3, a expansão de Araraquara não se deu pela demanda por lotes, pela demanda por habitações ou pelo contingente populacional, mas sim enquanto exploração imobiliária do solo urbano, tendo como objetivo a acumulação de terrenos, numa manobra corriqueira no que diz respeito a especulação imobiliária (Borchers, Figueroa, 2022).

Figura 4: Evolução territorial de Araraquara



Fonte: Camargo, Oliveira, Basilio, 2021.

No entanto, mesmo com a criação de novos bairros próximos ao Jardim Roberto Selmi Dei, a segregação socioespacial não deixou de ser sentida. Apesar do poder público ter implantado escolas municipais e estaduais, creches municipais, unidades de pronto atendimento, iluminação pública, saneamento básico, asfaltamento completo das vias, bem como a oferta de transporte público, os moradores ainda sofrem com a ausência de estabelecimentos básicos de promoção em lazer e cultura, esporte e comércio, bem como a completa escassez de áreas verdes como bosques, parques e outros.

No último censo de 2022, a população de Araraquara somou 242.228 habitantes (IBGE, 2022). Desses, cerca de 33 mil residem nos bairros do setor norte da cidade (IBGE, 2022), onde não há uma única agência bancária, tendo que ser feito um deslocamento até a região central da cidade para acessar tal serviço. Igualmente ausente são as agências dos Correios, onde para utilizar o serviço é necessário realizar deslocamentos para outros pontos do município. A ausência de tais locais demonstra o teor segregador em que vivem os moradores do bairro, cujos problemas rotineiros não podem ser resolvidos em seu próprio local de moradia.

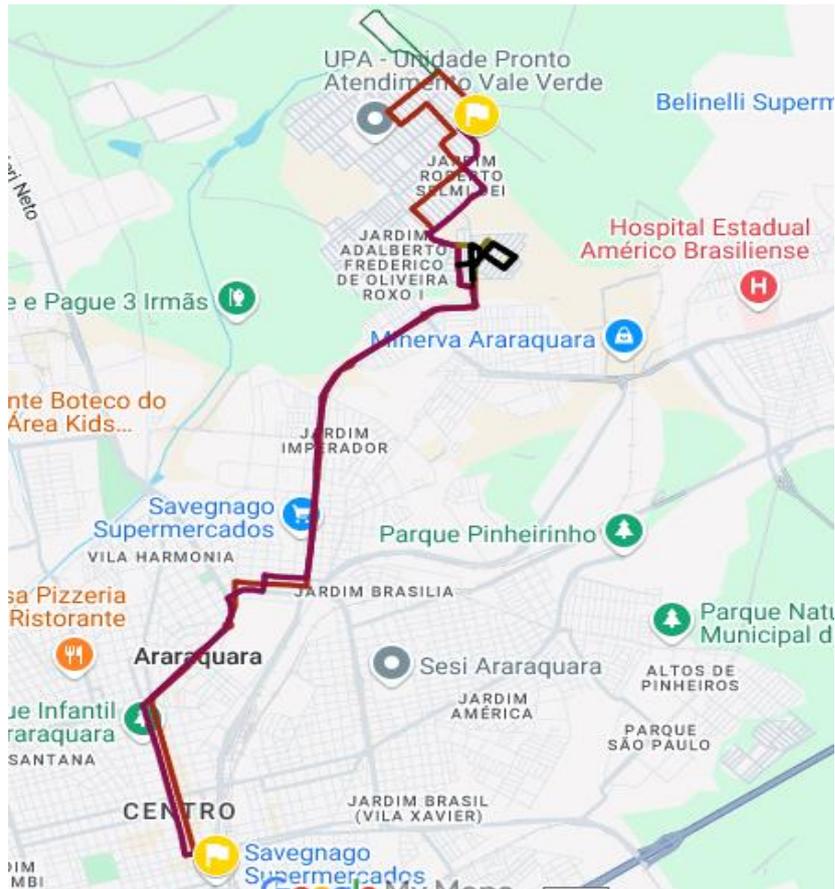
É interessante propormos um comparativo com a Vila Xavier, bairro da região leste de Araraquara, cujo crescimento foi contínuo ao núcleo urbano central. Enquanto no Jardim Roberto Selmi Dei a expansão foi idealizada com vazios urbanos, na Vila Xavier os loteamentos foram implementados de forma a concentrar os núcleos residenciais e comerciais em uma mesma área. Com isso, duas avenidas se destacam como centros urbanos secundários, a Avenida Alameda Paulista e a Avenida Francisco Vaz Filho. O diferencial entre os dois bairros discutidos é que, enquanto o Jardim Roberto Selmi Dei não possui variabilidade em comércio, opções de lazer e educação, a Vila Xavier conta com todos esses aparelhos, proporcionando maior qualidade de vida para seus residentes, bem como diferentes formas de mobilidade.

A lógica da expansão urbana de Araraquara foi baseada no automóvel. De acordo com observações de campo do autor, realizadas em fevereiro de 2025, as viagens do ponto de partida no Jardim Roberto Selmi Dei até o Terminal Central de Integração (TCI) duram de 40 minutos a uma hora, podendo ter esse tempo estendido em horários de pico ou diminuído em horários de menor movimento. No entanto, esse mesmo percurso realizado em automóvel particular, diminui para uma média de vinte a trinta minutos. Mesmo assim, se confirma ser um tempo de deslocamento maior que o necessário para a realidade de uma cidade de porte médio do interior paulista, cujo modal ofertado ainda é insuficiente e deficitário.

A frota disponibilizada pela Viação Paraty, responsável pelo transporte intraurbano, carece de veículos climatizados, com superlotação em horários de pico. Dados os fatores citados, o cidadão que vive no Jardim Roberto Selmi Dei, perde o interesse em usufruir do restante da cidade, em uma ação de desestimulação por parte do transporte público a exploração do meio urbano.

As grandes distâncias dentro do próprio bairro corroboram para a diminuição da qualidade de vida, assim como a escassez de ambientes comuns de promoção em lazer e saúde, como parques públicos. Majoritariamente composto por moradores da classe trabalhadora, o bairro se transformou em “bairro-dormitório”, consistindo em uma área residencial onde a população realiza as atividades cotidianas (trabalho, lazer e estudo) em outros pontos da cidade (Ojima *et al.* 2011), criando um fluxo pendular onde o Jardim Roberto Selmi Dei é vivenciado enquanto o local para descanso. Todo o fluxo de viagens de seus habitantes é estabelecido na mobilidade centrada no trabalho, com as ofertas de linhas e horários sendo baseadas nesse fluxo de trabalhadores diários.

Figura 5: Itinerário da linha Selmi Dei/Terminal



Fonte: https://www.novocardararaquara.com.br/linhas_horarios.php

Aos finais de semana, onde essa mesma classe poderia usufruir de locais pela cidade que promovem o lazer, a cultura, as compras e mesmo a resolução de problemas comuns, a mobilidade se torna um empecilho, pois a oferta de linhas e horários é menor, com grandes lacunas de tempo entre um ônibus e outro, tornando desafiador para esse morador, transitar pela cidade quando a motivação não é o trabalho.

Figura 6: Horários de ônibus em dias úteis, finais de semana e feriados.

<p>SELMI DEI / TERMINAL (AV SÃO PAULO) 04:55 / 05:30 / 05:40 / 05:50 / 06:00 / 06:10 / 06:20 / 06:30 BV / 06:40 / 06:50 / 07:00 / 07:10 / 07:20 / 07:30 BV / 07:40 / 07:50 / 08:00 / 08:10 / 08:25 / 08:45 / 09:05 / 09:25 / 09:45 / 10:05 / 10:25 / 10:45 / 11:05 / 11:25 / 11:45 / 12:05 / 12:25 / 12:45 / 13:05 / 13:25 / 13:45 / 14:05 / 14:25 / 14:45 / 15:05 / 15:25 / 15:45 / 16:05 / 16:25 / 16:47 / 17:09 / 17:31 / 17:53 / 18:13 / 18:24 / 18:35 / 18:46 / 18:57 / 19:37 / 20:17 / 20:57 / 21:37 / 22:17 / 22:57</p> <p>TERMINAL (AV SÃO PAULO) / SELMI DEI 05:15 / 05:37 / 06:10 / 06:30 / 06:50 / 07:10 / 07:35 / 08:00 / 08:25 / 08:45 / 09:05 / 09:25 / 09:45 / 10:05 / 10:25 / 10:45 / 11:05 / 11:25 / 11:45 / 12:05 / 12:25 / 12:45 / 13:05 / 13:25 / 13:45 / 14:05 / 14:25 / 14:45 / 15:05 / 15:25 / 15:45 / 15:56 / 16:07 / 16:18 / 16:29 / 16:40 / 16:50 / 17:00 / 17:10 / 17:20 / 17:30 / 17:40 / 17:50 / 18:00 / 18:10 BV / 18:20 / 18:30 BV IB / 18:55 IB / 19:20 IB / 19:45 IB / 20:15 IB / 20:55 IB / 21:35 IB / 22:15 IB / 23:10 BV IB</p> <p>BV – Atendimento ao Jardim Boa Vista. IB - Atende a Vila dos Ibirás</p>
<p>SÁBADOS</p>
<p>SELMI DEI / TERMINAL (AV SÃO PAULO) 04:55 / 05:15 / 05:40 IB / 05:55 / 06:15 / 06:40 / 06:55 / 07:15 / 07:40 / 07:55 / 08:15 / 08:40 / 08:55 / 09:15 / 09:40 / 09:55 / 10:15 / 10:40 / 10:55 / 11:15 / 11:40 / 11:55 / 12:15 / 12:40 / 12:55 / 13:15 / 13:40 / 13:55 / 14:15 / 14:40 / 14:55 / 15:15 / 15:40 / 15:55 / 16:15 / 16:40 / 17:05 / 17:35 / 18:10 / 18:45 / 19:30 / 20:05 / 20:50 / 21:45 / 22:40 VV</p> <p>TERMINAL (AV SÃO PAULO) / SELMI DEI 05:35 / 05:55 IB / 06:15 / 06:35 / 06:55 IB / 07:15 / 07:35 / 07:55 IB / 08:15 / 08:35 / 08:55 IB / 09:15 / 09:35 / 09:55 IB / 10:15 / 10:35 / 10:55 IB / 11:15 / 11:35 / 11:55 IB / 12:15 / 12:35 / 12:55 IB / 13:15 / 13:35 / 13:55 IB / 14:15 / 14:35 / 14:55 IB / 15:15 / 15:35 / 15:55 IB / 16:15 / 16:45 / 17:25 IB / 18:05 / 18:45 IB / 19:25 / 20:05 IB / 21:05 / 22:00 IB</p> <p>IB - Atende a Vila dos Ibirás</p>
<p>DOMINGOS E FERIADO</p>
<p>SELMI DEI / TERMINAL (AV SÃO PAULO) 04:55 / 05:35 IB / 06:20 / 07:20 / 08:20 / 09:20 / 10:20 / 11:20 / 12:20 / 13:20 / 14:20 / 15:20 / 16:20 / 17: / 19:15 / 20:55 / 22:35</p> <p>VV – Via Valle Verde IB - Atende a Vila dos Ibirás</p>
<p>TERMINAL (AV SÃO PAULO) / SELMI DEI 05:35 IB / 06:35 IB / 07:35 IB / 08:35 IB / 09:35 IB / 10:35 IB / 11:35 IB / 12:35 IB / 13:35 IB / 14:35 IB / 15:35 IB / 16:55 IB / 18:35 IB / 20:15 IB / 22:00 IB</p> <p>IB - Atende a Vila dos Ibirás</p>

Fonte: https://www.novocardararaquara.com.br/linhas_horarios.php

Essa dificuldade imposta pelas políticas urbanas e de mobilidade imobilizam esse contingente populacional (Carlos, 2020). A situação se agrava quando levamos em conta o avanço das empresas de plataforma que operam serviços de transporte privado particular, como Uber e 99. Tais empresas representam uma hipotética alternativa ao transporte público, pois vendem a ideia de que a mobilidade será mais confortável e rápida, mesmo que mais onerosa ao usuário. A mobilidade por aplicativo se mostra insustentável em um bairro segregado, pois os problemas se renovam. Entendidos como bairros violentos, é comum que motoristas destes aplicativos recusem corridas de passageiros da zona norte, estando o Jardim Roberto Selmi Dei incluso. Outra grande reclamação dos motoristas é o tempo de deslocamento, por serem bairros distantes das rotas centrais de corridas.

Outras possibilidades de trânsito se mostram a parte do transporte público, como os mototáxis, proeminentes no Selmi Dei, sendo uma opção rápida e menos custosa para os moradores. Por outro lado, essa mesma alternativa não se aplica a parcela da população que tem mobilidade reduzida, mulheres grávidas, crianças e idosos. Pensando em como as políticas

habitacionais foram implantadas em Araraquara, com os loteamentos extensos, contendo ruas largas e grandes avenidas interligando tais localizações, em uma lógica de cidade para automóveis, o aumento do número de usuários de veículos particulares, próprios ou de aplicativos, se faz entendível. O sucateamento da empresa de transporte público, aliado ao serviço de má qualidade ofertado a população, faz-se criar uma aversão ao ato de “andar de ônibus”.

É possível observar maior quantidade de horários durante a semana, com ênfase nos horários comerciais, de entrada e saída do trabalho, pela manhã e pela tarde. Aos sábados também há grande oferta de horários, por conta da parcela da população que exerce atividade laboral neste dia. Já aos domingos e feriados, a disponibilidade de horários diminui, com maiores intervalos entre ônibus. Essa lógica se dá na mobilidade centrada no trabalho, que estabelece e delimita a possibilidade de exploração dos cidadãos de acordo com sua atividade empregatícia.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Podemos concluir que o desenvolvimento urbano em Araraquara se mostrou deficitário, com uma forte tendência a periferação da população e a concentração de um contingente amplo na zona norte do município. Essa expansão causou um estado de segregação socioespacial e estabeleceu um desenvolvimento fragmentado do solo, tendo como resultado os extensos vazios urbanos.

Em cidades como Araraquara, que contam com linha férrea, a segregação era sentida pela divisão que a ferrovia provocava na mancha urbana⁴. Com as políticas habitacionais implementadas a partir da década de 1960, a divisão urbana passou a ser sentida na limitação das possibilidades de mobilidade urbana oferecidas aos moradores dessas regiões. Em evidência está o Jardim Roberto Selmi Dei, que historicamente entende ser o primeiro bairro segregado da cidade, cujos estigmas acompanharam o crescimento urbano e populacional de quem ali reside.

No bairro, não houve planos para a criação de espaços comunitários de convívio, como praças, parques, ou mesmo espaços de ofertas culturais como teatros, museus ou bibliotecas. Tampouco houve um desenvolvimento comercial diversificado. Tais escassezes corroboram para que o bairro sirva apenas de dormitório, com seus moradores realizando o movimento

⁴ No caso de Araraquara, a divisão entre a Vila Xavier e o centro da cidade.

pendular casa-trabalho-casa ou ainda, escola-casa-escola. Essa situação denota a segregação socioespacial imposta ao bairro.

A mobilidade urbana ofertada pela empresa que opera na cidade, Viação Paraty, é deficitária, não atendendo a população aos domingos e feriados, o que transforma a mobilidade dessa parcela da população centrada no trabalho. E, até mesmo nos dias úteis, essa população enfrenta problemas de infraestrutura e planejamento por parte da operadora do transporte, o que desestimula os cidadãos a transitarem pela cidade.

Portanto, a segregação socioespacial vivenciada pelos moradores do Jardim Roberto Selmi Dei é atenuada, entre outros fatores, pela oferta deficitária de mobilidade urbana, criando barreiras invisíveis para o desenvolvimento não só dos moradores, mas da economia do bairro, mantendo o teor segregatório encontrado no local desde sua concepção.

REFERÊNCIAS

- BALESTRINI, Milton. **O programa minha casa minha vida e o marco regulatório urbanístico do município: o caso de Araraquara**. Orientadora: Prof. Dr. Carolina Maria Pozzi de Castro. Tese (Doutorado em Engenharia Urbana). Universidade Federal de São Carlos, 2016.
- BORCHERS, T.; GARCIA FIGUEIRÔA-FERREIRA, V. **Neoliberalismo e o esvaziamento do Estado no transporte público de Araraquara–SP**. Cadernos MetrÓpole, [S. l.], v. 24, n. 54, p. 549–576, 2022. DOI: 10.1590/2236-9996.2022-5405. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/55208>. Acesso em: 3 abr. 2025.
- BORGES, W.A; ROCHA, M.M. **A compreensão do processo de periferização urbana no Brasil por meio da mobilidade centrada no trabalho**. GEOGRAFIA, Rio Claro, v. 29, n. 3, p. 383-400, set./dez. 2004. Disponível em: <https://www.periodicos.rc.biblioteca.unesp.br/index.php/ageteo/article/view/936>
- CÂMARA MUNICIPAL DE ARARAQUARA. **Com 20% da população da cidade, bairro Selmi Dei não tem agências bancárias**. 02 jun. 2021. Disponível em: <https://www.camara-arq.sp.gov.br/noticias/com-20-da-populacao-da-cidade-bairro-selmi-dei-nao-tem-agencias-bancarias,02-06-2021>. Acesso em: 12 de março de 2025.
- CAMARGO, C. M; BASÍLIO, J. A. F; OLIVEIRA, F. H. de. **Impactos do processo de expansão urbana recente no sistema de transporte público coletivo de Araraquara-SP. 2019**, Anais. São Paulo: Universidade de São Paulo - USP, 2019. Disponível em: <https://uspdigital.usp.br/siicusp/siicPublicacao.jsp?codmnu=7210>. Acesso em: 28 fev. 2025

CARLOS, A.F.A. **Segregação socioespacial e o "Direito à Cidade"**. GEOUSP Espaço e Tempo (Online), São Paulo, Brasil, v. 24, n. 3, p. 412–424, 2021. DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2020.177180. Disponível em:

<https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/177180>. Acesso em: 3 abr. 2025.

CARLOS, A.F.A. A prática espacial urbana como segregação e o direito à cidade como horizonte utópico. In: VASCONCELOS, P. de A; CORRÊA, R. L; PINTAUDI; S. M. (orgs). **A cidade contemporânea: A segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2013. 4, 95–110.

DAVID, E. **Morar e viver no Selmi-Dei**: conquista e apropriação do espaço na periferia de Araraquara. Orientadora: Prof. Dr. Dulce Consuelo Andreatta Whitaker. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista, Araraquara, 1993.

DINIZ, A.P.S. O acesso ao direito à moradia no Brasil: uma breve análise das políticas federais de habitação. In: GAIO, Daniel. **Temas de direito à moradia**. Belo Horizonte: Re-Habitare, 2024. P. 92-123. Disponível em:

<https://acrobat.adobe.com/id/urn:aaid:sc:US:f4834200-2d79-448b-b983-3b815817f4d8?viewer%21megaVerb=group-discover>. Acesso em: 3 abr. 2025.

DORNELES, A. C. B. **O zoneamento e sua importância como um instrumento de planejamento urbano**. Cadernos da Escola de Direito, v. 2, n. 13, 19 jun. 2017.

GONÇALVES, Luciana Márcia. **Os vazios urbanos como elemento estruturador do planejamento urbano**. In: CONGRESSO PARA O PLANEAMENTO URBANO, REGIONAL, INTEGRADO E SUSTENTÁVEL. 2010.

LAKATOS, M.; MARCONI, M.A.M. **Fundamentos de metodologia científica**. Atlas, 5. ed. - São Paulo 2003.

MARICATO, E. **Política Habitacional no Regime Militar**: Do milagre brasileiro à crise econômica. São Paulo: Editora Vozes, 1987.

NOVOCARD ARARAQUARA. **Linhas e Horários**. 16 mar. 2025. Disponível em: https://www.novocardararaquara.com.br/linhas_horarios.php. Acesso em 16 de março de 2025.

OJIMA, R.; JR., E. M.; PEREIRA, R. H. M.; SILVA, R. B. da. O estigma de morar longe da cidade: repensando o consenso sobre as “cidades-dormitório” no Brasil. **Cadernos Metrôpole**, [S. l.], v. 12, n. 24, 2011. Disponível em:

<https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/5896>. Acesso em: 3 abr. 2025.

OLIVEIRA, F. (1979). “**Prefácio**”. In: MARICATO, E. (org.). A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial. São Paulo, Alfa-ômega.

OLIVEIRA, G. B. de. **Uma discussão sobre o conceito de desenvolvimento**. Revista da FAE, [S. l.], v. 5, n. 2, 2017. Disponível em:

<https://revistafae.fae.edu/revistafae/article/view/477>. Acesso em: 3 abr. 2025.

PIERINI, Cláudio Robert; FALCOSKI, Luiz Antonio Nigro. **A APROVAÇÃO DE LOTEAMENTOS NO MUNICÍPIO DE ARARAQUARA ENTRE 2005 E 2016: A produção de segregação socioespacial**. Cadernos Zygmunt Bauman, v. 8, n. 18, 30 Jan 2019

Disponível em: <https://periodicoseletronicos.ufma.br/index.php/bauman/article/view/10143>.

Acesso em: 3 abr 2025.

RUFINO, M. B. C. **Transformação da periferia e novas formas de desigualdades nas metrópoles brasileiras: um olhar sobre as mudanças na produção habitacional**.

Cadernos Metrópole, [S. l.], v. 18, n. 35, p. 217–236, 2016. Disponível em:

<https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/2236-9996.2016-3510>. Acesso em:

3 abr. 2025.

SABOYA, R. **O que é especulação imobiliária**. In: Urbanidades, Florianópolis, SC, 2008.

Disponível em: <https://urbanidades.arq.br/2008/09/21/o-que-e-especulacao-imobiliaria/>.

Acesso em 03 abr. 2025

SANTOS, Milton. **O espaço dividido**. Edusp. 2. ed. São Paulo, 2002.

SOUZA, M. L. de. **ABC do desenvolvimento urbano**. Bertrand Brasil, Rio de Janeiro, 2.ªed, 2005.