

ISSN 1413-9243

# TEXTOS NEPO

# 62

Campinas, abril de 2011



**VULNERABILIDADE DO LUGAR  
E RISCOS NA REGIÃO  
METROPOLITANA DE  
CAMPINAS**

**EDUARDO MARANDOLA JR.  
DANIEL JOSEPH HOGAN  
(Organizadores)**

## UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS

### Reitoria

Prof. Dr. Fernando Ferreira Costa – Reitor

### Pró-Reitorias

Prof. Dr. Marcelo Knobel - Pró-Reitor de Graduação

Prof. Dr. Euclides de Mesquita Neto - Pró-Reitor de Pós-Graduação

Prof. Dr. Ronaldo Aloise Pilli - Pró-Reitor de Pesquisa

Prof. Dr. Paulo Eduardo Moreira Rodrigues da Silva - Pró-Reitor de Desenvolvimento Universitário

Prof. Dr. Mohamed Ezz El Din Mostafa Habib - Pró-Reitor de Extensão e Assuntos Comunitários



### Centros e Núcleos Interdisciplinares de Pesquisa

Profª Drª Itala Maria Loffredo D’Ottaviano

### Núcleo de Estudos de População

Drª Regina Maria Barbosa - Coordenadora

Drª Marta Maria do Amaral Azevedo - Coordenadora Associada



### FICHA CATALOGRÁFICA: Adriana Fernandes

Vulnerabilidade do lugar e riscos na Região Metropolitana de Campinas / Eduardo Marandola Júnior (Org.); Daniel Joseph Hogan (Org.). – Campinas: Núcleo de Estudos de População / Unicamp, 2011.

173p.

(Vulnerabilidade do lugar e riscos na Região Metropolitana de Campinas, TEXTOS NEPO 62).

1. População em situação de risco. 2. População e ambiente. 3. Fenomenologia. I. Marandola Jr., Eduardo (Org.). II. Hogan, Daniel Joseph (Org.). III. Título. IV. Série.

Índice para catálogo sistemático

1. População em situação de risco - 301.32

2. População e ambiente - 301.32

3. Fenomenologia - 100

### Produção Editorial: NEPO-PUBLICAÇÕES

#### Editora dos Textos NEPO

Drª Joice Melo Vieira

#### Edição de Texto: Preparação/Diagramação

Adriana Cristina Fernandes – cendoc@nepo.unicamp.br

#### Revisão Bibliográfica:

Adriana Cristina Fernandes – cendoc@nepo.unicamp.br

As afirmações e conclusões expressas nesta publicação são de responsabilidade exclusiva de seu(s) autor(es) e não refletem necessariamente a visão da instituição.

---

## SÉRIE TEXTOS NEPO

**T**

**TEXTOS NEPO** – publicação seriada do Núcleo de Estudos de População da UNICAMP – foi criado em 1985 com a finalidade de divulgar pesquisas no âmbito deste Núcleo de Estudos e Teses defendidas dentro do Programa de Pós-Graduação em Demografia do IFCH/UNICAMP. Apresentando uma vocação de cadernos de pesquisa, até o presente momento foram publicados **sessenta e dois números**, contando com este, relatando trabalhos situados nas áreas temáticas correspondentes às linhas de pesquisa do NEPO.

Os exemplares que compõem a série vêm sendo distribuídos para instituições especializadas na área de Demografia, ou mesmo dedicadas a áreas afins, no País e no exterior, além de ser objeto de constante consulta no próprio Centro de Documentação do NEPO. Essa distribuição é ampla, abrangendo organismos governamentais ou não governamentais – acadêmicos, técnicos e/ou prestadores de serviços.

A Coleção **Textos NEPO** também está acessível na homepage do NEPO, em publicações, cujo acesso se dá através do endereço eletrônico: <http://www.nepo.unicamp.br>.

Dr<sup>a</sup> Regina Maria Barbosa  
Coordenadora

Dr<sup>a</sup> Marta M. Amaral Azevedo  
Coordenadora Associada



# SUMÁRIO

## **Apresentação**

*Eduardo Marandola Jr.*..... 09

## **Vulnerabilidade do lugar: construção de um objeto e de uma metodologia em população e ambiente**

*Eduardo Marandola Jr.*..... 13

Referências..... 20

## **Vulnerabilidade do lugar em Bairros de Campinas**

*Fernanda Cristina de Paula*..... 23

Ponte Preta..... 29

Riscos e Vulnerabilidade na Ponte Preta..... 33

São Bernardo..... 34

Riscos e Vulnerabilidade no São Bernardo..... 38

DICs..... 38

Riscos e Vulnerabilidade nos DICs..... 43

Riscos na Cidade e Territórios Vividos..... 44

A Experiência do Lugar: em direção à Vulnerabilidade..... 47

Referências..... 49

## **Perigos do lugar, memória e paisagem no Jardim Amanda, Hortolândia**

*Luiz Tiago de Paula*..... 51

Da experiência do lugar para a experiência dos perigos..... 53

Paisagens e perigos do lugar..... 57

Mobilidade e Vulnerabilidade: que é viver em um bairro com dimensões de uma cidade?..... 69

A memória, a experiência e o bairro: O “de dentro” e o “de fora”..... 78

Paisagem e vulnerabilidade: reflexões sobre a pesquisa..... 82

Referências..... 85

**Convivendo com os riscos: mobilidade e fragmentação do espaço metropolitano na Via Anhanguera, Campinas-Sumaré**

<i>Gabrielle Mesquita Alves Rosas</i> .....	<b>87</b>
A rodovia Anhangüera e a RMC.....	93
O deslocamento e a fragmentação do espaço.....	98
Convivência com a rodovia.....	101
Os lugares na rodovia.....	104
Riscos e perigos na Rodovia Anhanguera.....	106
Mobilidade e cotidiano urbano.....	110
Conhecendo os lugares e suas dinâmicas: circulando entre os caminhos da Anhanguera.....	119
Referências.....	123

**Comunicação de risco e vulnerabilidade do lugar no Bairro Mansões de Santo Antônio, Campinas**

<i>Fábio Rocha Campos</i> .....	125
Um panorama sobre o caso Proquima.....	129
Comunicação de risco: a atuação dos atores envolvidos.....	132
Percepção de risco no bairro Mansões Santo Antonio.....	137
Vulnerabilidade do lugar.....	139
Riscos e perigos no Mansões.....	145
Referências.....	146

**Territórios migrantes e rotinas espaço-temporais em Holambra (SP)**

<i>Priscila Marchiori Dal Gallo</i> .....	<b>147</b>
Descobrimo Holambra.....	149
Os territórios holambrenses: a construção da cidade.....	153
Das rotinas espaço-temporais aos espaços de vida.....	169
Referências.....	171

---

## RESUMO

Os estudos sobre população e ambiente são marcados por uma tradição de pesquisas empíricas, que aproximam abordagens quanti-quali. Nos estudos preocupados com as populações em situação de risco e suas vulnerabilidades, no entanto, há uma maior ênfase na mensuração do que no estudo contextual a partir de uma base espacial. As pesquisas aqui reunidas exercitam uma abordagem da vulnerabilidade do lugar, desenvolvida no contexto de dois projetos de pesquisa: o Projeto Vulnerabilidade (“Dinâmica intrametropolitana e vulnerabilidade sócio-demográfica nas metrópoles do interior paulista: Campinas e Santos”), e “Mobilidade Populacional, Ciclo Vital e Vulnerabilidade Sociodemográfica em Regiões Metropolitanas: abordagens geográficas qualitativas”. Os resultados apontam para a pertinência da perspectiva espacial para os estudos de população, especialmente em contextos urbanos densamente urbanizados e com riscos e perigos de diferentes origens e escalas.

**Palavras-chave:** Populações em situação de risco. Mobilidade. Lugar, população e ambiente. Fenomenologia.

---

## ABSTRACT

Population and environment studies are branded by a tradition of empirical research, bringing closer the quanti-quali approaches together. In the studies concerning populations in situation of risk and their vulnerabilities, however, there is greater emphasis in measurements rather than contextual study from a spatial basis. The researches compiled here exercise an approach of the vulnerability of place, developed in the context of two research projects: Vulnerability Project (“Intra-metropolitan Dynamic and socio-demographic vulnerability in the metropolises in the state of São Paulo: Campinas and Santos”), and “Population Mobility, Vital Cycle and Socio-demographic Vulnerability in Metropolitan Areas: Qualitative geographical approaches”. The results lean to pertinence of the spatial perspective for population studies, specially in urban contexts densely urbanized and with risks and hazards of different origins and degrees.

**Key-words:** Populations in situation of risk. Mobility. Place, population and environment. Phenomenology.



---

## APRESENTAÇÃO

*Eduardo Marandola Jr.*

Quando comecei meu trabalho no Núcleo de Estudos de População, este era ligado a um projeto que Daniel Hogan e José Marcos Pinto da Cunha estavam elaborando (coordenado pelo último), junto com outros pesquisadores do Nepo, para submeter como Projeto Temático à FAPESP. Meus primeiros cinco anos de aproximação com os estudos populacionais, portanto, se deram via Daniel e o que seria o Projeto Vulnerabilidade (“Dinâmica intrametropolitana e vulnerabilidade sócio-demográfica nas metrópoles do interior paulista: Campinas e Santos”), do qual participei do começo ao fim (2003-2008), e no contexto do qual minha tese de doutorado foi realizada.

Entre as atividades que desenvolvemos estava o trabalho de orientação de pesquisas de iniciação científica de alunos de graduação em Geografia. Estes foram bolsistas alternadamente do programa PIBIC/CNPq, SAE/Unicamp e FAPESP, além de terem atuado também por períodos sem apoio financeiro, motivados pela tarefa e perspectiva do aprendizado acadêmico. Estes projetos tinham um duplo objetivo: discutir questões do Projeto Vulnerabilidade, de um lado, e testar e operacionalizar metodologias e problemáticas que eu estava desenvolvendo na minha tese. Em ambos os casos, o foco era o desenvolvimento de pesquisas de curto alcance em uma escala micro para servir de parâmetro e de contraponto enriquecedor para o projeto, cuja escala estava associada à análise de macro-processos. Devido a estas características, o trabalho foi uma parceria muito direta que implicava a construção de uma proposta de trabalho, tanto teórica quanto metodológica, de estudo que culminaria com a sistematização da abordagem da vulnerabilidade do lugar.

Os trabalhos foram realizados desde 2004, e continuam a ser desenvolvidos, mesmo com o término do Projeto Vulnerabilidade, no contexto de dois outros projetos: o projeto PRODOC/CAPES “Mobilidade Populacional, Ciclo Vital e Vulnerabilidade Sociodemográfica em Regiões Metropolitanas: abordagens geográficas qualitativas”, iniciado em 2008, ligado ao

Programa de Pós-Graduação em Demografia e desenvolvido no Nepo; e o Projeto Clima (“Crescimento urbano, vulnerabilidade e adaptação: dimensões sociais e ecológicas da mudança climática no Litoral de São Paulo”), financiado pela FAPESP e desenvolvido em conjunto entre o Núcleo de Pesquisas e Estudos Ambientais (Nepam) e o Nepo.

A participação de alunos de graduação e mestrado tem aberto possibilidades de ampliação de bases empíricas de trabalho, mas não somente: o trabalho conjunto permitiu desenhar uma linha de pesquisa no campo de população e ambiente, em diálogo direto com a Geografia (especialmente a abordagem humanista, de orientação fenomenológica), incorporando elementos da paisagem, do lugar, dos deslocamentos populacionais e da própria migração. A vulnerabilidade, eixo aglutinador de tais preocupações, se associa com a mobilidade e o lugar enquanto eixos fundamentais destes trabalhos, e por isso reuni-los em dois números dos Textos Nepo é uma forma de reforçar o conjunto deste esforço de desenvolvimento.

O outro sentido de reunir os relatórios de pesquisa produzidos por vários alunos nestes anos é registrar uma linha de pesquisa e preocupação que Daniel fomentou e alimentou no contexto dos estudos de população e ambiente. Sempre atento à fronteira entre os conhecimentos, Daniel soube abrir possibilidades novas para o campo de estudos populacionais, entendendo que no diálogo e nas fronteiras entre as disciplinas há sempre caminhos ainda não explorados que enriquecem ambos os lados. Nos últimos oito anos ele incentivou e promoveu a busca por uma perspectiva interdisciplinar e ampla da vulnerabilidade. Estes trabalhos são como um diário do trabalho mais elementar desta busca: na relação teoria-prática do aprendizado acadêmico de estudos específicos.

Organizamos dois Textos Nepo com tais trabalhos, separando-os por dois focos específicos que orientaram nossas pesquisas nestes anos. O primeiro, ***Vulnerabilidade e territorialidade em Bairros de Campinas***, de autoria de Fernanda Cristina de Paula, Eduardo Marandola Jr. e Daniel Joseph Hogan, reúne os trabalhos sobre bairros de Campinas (Ponte Preta, São Bernardo, DICs e Bosque). Estes foram os primeiros laboratórios da abordagem, com uma sequência de estudos de quatro anos. O segundo, ***Vulnerabilidade do lugar e Riscos na Região Metropolitana de Campinas***, organizado por Eduardo Marandola Jr. e Daniel Joseph

Hogan, contém textos de Luiz Tiago de Paula, Fernanda Cristina de Paula, Gabrielle Mesquita Alves Rosas, Fábio Rocha Campos e Priscila Marchiori Dal Gallo, estudando diferentes lugares da Região Metropolitana de Campinas com diferentes graus de profundidade (três, dois ou um ano de pesquisa). Os trabalhos se referem a bairros (Jardim Amanda, em Hortolândia, ou o Mansões Santo Antônio, em Campinas), rodovias (o trecho Campinas-Sumaré da Anhanguera), e incluem até uma cidade (Holambra). Todos são investigados a partir da proposta de vulnerabilidade do lugar, ao mesmo tempo em que trazem questões devido às suas especificidades. Incluímos também um texto metodológico sobre os bairros de Campinas discutidos à luz deste enfoque e um texto teórico-metodológico sobre vulnerabilidade do lugar especificamente, o qual é fruto destes trabalhos, e não o contrário.

Os trabalhos não foram excessivamente adaptados para compor estes textos. Mantivemos, por exemplo, suas incompletudes, que expressam o momento da construção da problemática e da própria discussão. Alguns se referem a um ou mais relatórios de pesquisa. Nosso objetivo, ao publicá-los neste formato, é contribuir com a construção metodológica desta temática, ao mesmo tempo em que fazemos jus a uma das linhas de trabalho que Daniel orientou e promoveu nos últimos, prestando-lhe mais uma homenagem por seu papel de incentivador, orientador e mentor que ele desempenhava como ninguém.



---

## **VULNERABILIDADE DO LUGAR: CONSTRUÇÃO DE UM OBJETO E DE UMA METODOLOGIA EM POPULAÇÃO E AMBIENTE<sup>1</sup>**

*Eduardo Marandola Jr.*

Minha inserção na temática da vulnerabilidade se deu a partir da tarefa que recebi no Projeto Vulnerabilidade de levantar os autores, tendências e significados dos conceitos de risco, perigo e vulnerabilidade entre os geógrafos. Alguns textos de referência no tema que eram utilizados por pesquisadores do Nepo eram de geógrafos, como Liverman (1990), Watts e Bohle (1993) e Cutter (1996), o que fazia com que Daniel intuísse que daquele manancial havia uma linha de pesquisa com tradição e elementos que seriam úteis às pesquisas em população e ambiente (HOGAN et al., 2001).

Embora já estivesse naquela época estudando o tema dos riscos ambientais, a bibliografia que eu lia estava essencialmente ligada à sociologia ambiental e à teoria da sociedade de risco. Ao longo do ano de 2003 freqüentei as bibliotecas da UNESP de Rio Claro, da USP e da própria Unicamp, procurando referências. A chave para tal busca me havia sido dada por dois eminentes geógrafos que haviam trabalhado com este tema nos anos 1980: Livia de Oliveira e Carlos Augusto de Figueiredo Monteiro. A primeira, estudiosa da percepção do meio ambiente, havia convivido com Ian Burton na Clark University e nos congressos da União Geográfica Internacional (UGI), trabalhando com a percepção de riscos ligados a inundações e deslizamentos. O segundo, grande geógrafo dedicado à climatologia, havia trabalhado com os riscos atmosféricos, especialmente os eventos extremos, tendo contato com a literatura de Gilbert White. Ambos me deram as pistas necessárias para iniciar o rastreamento desta bibliografia pelos periódicos e trabalhos de geógrafos: Gilbert White, Ian Burton, Robert Kates e *natural hazards*, o termo em inglês que designava, na bibliografia geográfica até os anos 1990, toda uma abordagem de estudos. Exatamente de onde viria, ao longo daquela década, frutificar e ganhar força os estudos sobre vulnerabilidade.

---

<sup>1</sup> Uma primeira reflexão detalhada sobre esta proposta metodológica pode ser vista em Marandola Jr.; Hogan (2009).

Durante as pesquisas, íamos encontrando mais e mais elementos, de disciplinas e perspectivas muito diferentes. Era como começar a puxar um fio de um denso novelo de lã. Quanto mais puxávamos, tentando desembaralhar as tendências, tentando identificar as conexões e origens, mais autores e perspectivas disciplinares iam se somando ao quadro que iniciávamos. É por isso que o objetivo inicial, de entender vulnerabilidade, risco e perigo a partir da literatura geográfica se estendeu, rapidamente, para uma avaliação mais ampla das várias tendências e suas possíveis relações.

Uma série de artigos foi escrita e publicada tentando dar conta desta diversidade. Estes procuravam acompanhar, a partir de uma perspectiva epistemológica (correntes realistas/subjetivistas e idealistas/objetivistas) e ontológica (natureza dos fenômenos) de análise das abordagens (MARANDOLA JR., 2004). A partir desta orientação, nossa escolha foi de entender as perspectivas disciplinares ou mesmo teóricas como ramos de um mesmo horizonte de preocupações: feixes diferentes de luz iluminando o mesmo fenômeno. Todo o esforço bibliográfico foi, portanto, um caminho necessário para incorporar elementos diversos em direção a uma perspectiva interdisciplinar da vulnerabilidade (MARANDOLA JR.; HOGAN, 2004a; 2004b; 2005; MARANDOLA JR., 2006; 2007; HOGAN; MARANDOLA JR., 2005; 2006; 2007; 2008).

Foi este esforço que nos permitiu, coletivamente, angariar elementos para pensar o tema da vulnerabilidade de forma mais ampla. É fundamental entender que, 10 anos atrás, o cenário e difusão desta discussão era muito diferente da que vemos hoje. As diferentes perspectivas e abordagens pouco ou nada dialogavam entre si e vulnerabilidade não tinha ascendido à condição de destaque que possui hoje em quase todos os campos acadêmicos, da política e da opinião pública. Quando muito, os esforços disciplinares eram vistos como desenvolvimentos paralelos, mas raramente eram colocados em diálogo. Atualmente, embora a clivagem seja relativamente menor, continua muito marcada, o que é diferente no campo de população e ambiente, onde estas contribuições já se encontram mais absorvidas e repercutindo numa perspectiva mais integrada da vulnerabilidade.

Entre as várias formas de sistematizar tais preocupações, uma é especialmente importante para nós: a diferença no enfoque das pessoas e dos lugares. No primeiro caso, temos a vulnerabilidade social ou sociodemográfica, enquanto no segundo temos a

vulnerabilidade ambiental, ou do lugar (MARANDOLA JR.; HOGAN, 2009). Elas representam quase cortes disciplinares, já que a atenção aos processos sociais ou aos ecológicos é uma perspectiva metodológica ligada à própria raiz das ciências, mas não somente: orientações temáticas e de matrizes epistemológicas também interferem na aproximação com uma ou outra abordagem.

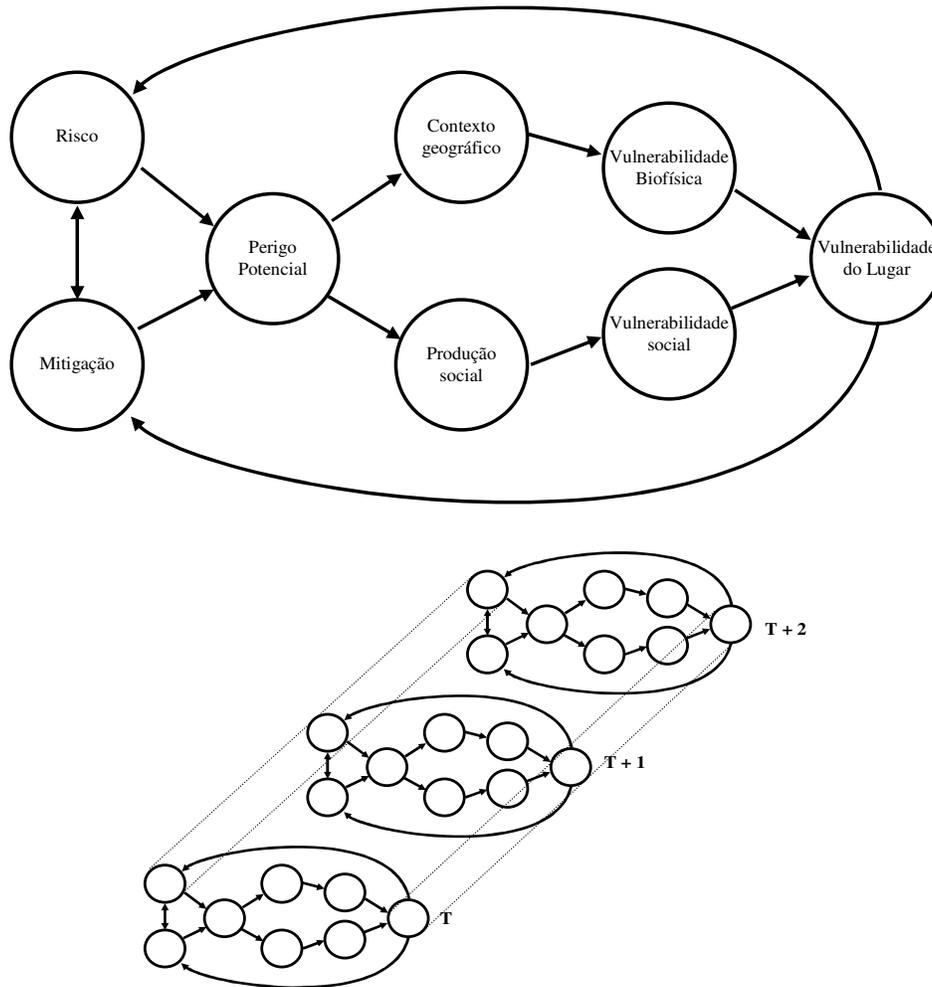
No caso dos estudos em população e ambiente, no entanto, a adoção de uma ou outra não resolve todos os problemas. Uma das características e necessidades mais prementes deste campo é a incorporação do espaço nas análises (MARTINE, 2007). Isso porque se as análises demográficas tradicionais conseguem de certa forma se sustentar sem um viés ecológico ou espacial explícito, as dinâmicas ambientais não podem ter suas questões generalizadas indiscriminadamente sem a devida incorporação da heterogeneidade ambiental. Não é possível, por exemplo, analisar as populações expostas a deslizamentos se não olharmos a heterogeneidade espacial da distribuição destes riscos. A dinâmica demográfica tem que ser investigada nas corretas escalas espaciais que permitam visualizar e analisar os elementos ecológicos que interferem na relação população-ambiente que está sendo investigada.

É por isso que a tradição de estudos sobre população-ambiente tem privilegiado recortes espaciais de análise, para poder circunscrever as problemáticas a partir do viés ecológico (LUTZ; PRSKAWETZ; SANDERSON, 2002). Isso introduz, evidentemente, a questão da não coincidência dos recortes censitários, ou de levantamentos amostrais, para com a unidade paisagística ou socialmente vivida. As informações demográficas não são colhidas, em geral, tendo como base as unidades espaciais, o que é sempre um desafio para os estudiosos do campo (HOGAN; MARANDOLA JR., 2004). No entanto, a dificuldade não é o impedimento. Precisamos encontrar saídas para diminuir a clivagem existente entre as duas lógicas: sociodemográfica e ambiental, especialmente em termos da coleta dos dados.

Partimos da ideia de vulnerabilidade como perigos do lugar, desenvolvida por Cutter (1996) como estratégia para agregar, a partir da unidade espacial, as dinâmicas e fontes de dados. Embora relacional entre as dimensões população e ambiente (sociedade e natureza), ela mantém uma perspectiva externa em relação aos lugares: analisa-os em suas componentes

estruturais, não conseguindo incorporar uma perspectiva interna que potencialize outras formas de enfrentamento dos perigos (Figura 01).

**FIGURA 01**  
Modelo perigos do lugar da vulnerabilidade



Os vários elementos que constituem a vulnerabilidade interagem para produzir a vulnerabilidade de lugares específicos e dos habitantes desses lugares (parte superior). Esta vulnerabilidade pode mudar ao longo do tempo (parte inferior) com mudanças no risco, mitigação e contextos dentro dos quais perigos ambientais ocorrem. **Fonte:** Cutter (1996, p.536).

A solução que adotamos enquanto metodologia de pesquisa foi tomar a ideia de lugar da Geografia Humanista para significar o “contexto geográfico” no esquema conceitual de Cutter. Esta concepção é abrangente o suficiente para incorporar uma posição e uma situação em todos os planos: enquanto ponto convergente e centralizador, lugar é ao mesmo tempo físico, social,

existencial, cultural, político. Ele se refere ao ponto de diferenciação e significação no espaço indiferenciado (TUAN, 1983). É constituído por diferentes forças ou sentidos, os quais não se excluem necessariamente, mas operam na construção de identidades, envolvimentos, centros de afetividade ou repulsa (RELPH, 1976). Remete a uma concepção de ambiente igualmente abrangente, que incorpora estas dimensões existenciais e num horizonte holístico (TUAN, 1975a; HOLZER, 1997).

Lugar é uma referência espacial fundamental porque envolve um ponto a partir do qual se estabelecem conexões simbólicas e materiais, servindo de fundamento da própria comunidade e das organizações coletivas espacialmente localizadas: família, bairro, cidades (TUAN, 1975b; LE BOSSÉ, 2004). Entre a objetividade e a subjetividade, o lugar é marcado pela entridade (*betweenness*): encontro e embate com o outro; a diferença e identidade (ENTRIKIN, 1991). Envolve a escala do corpo, ou seja, que pode ser vivido diretamente, conhecido em profundidade a partir da experiência direta (MARANDOLA JR.; MELLO, 2009).

A preocupação com o lugar não está ausente nas ciências sociais e ambientais, embora com outras preocupações ou matrizes teóricas. A sociologia urbana deu muita atenção a esta esfera nos estudos sobre efeitos de vizinhança (BROKLAND, 2003), a partir da ecologia urbana. Outra tradição se desenvolveu na psicologia a partir dos chamados efeitos de lugar (*place effects*), que procura metrifcar e compreender os processos de envolvimento com o lugar (*place attachment*) (ALTMAN; LOW, 1992).

Nos próprios estudos de população e ambiente, Torres (2000) chama atenção para a necessidade de desenvolvimento de uma “demografia de pequenas áreas”, que estaria sintonizada a escala mais próxima dos embates e tensões ambientais, os quais em geral são localizados e envolvem extensões experienciáveis, ou seja, são da escala local: lugares.

Em todas estas tradições, o lugar não é simplesmente um sítio. Ele é significado e constituído a partir das práticas, usos, forma, população, sentidos, imaginário, experiência. Quando partimos, portanto, para uma investigação sobre vulnerabilidade do lugar, significa incorporar todos estes elementos enquanto mediadores e partícipes da própria vulnerabilidade. Todo este complexo material e imaterial compõe as possibilidades de enfrentamento dos riscos

e perigos, e por isso são importantes para entender qual a posição de populações específicas, com suas características próprias, frente a diferentes perigos que terão de enfrentar.

A ideia de vulnerabilidade que perpassa esta perspectiva procura desviar-se de uma visão essencialmente negativa. Percebemos ao longo do tempo que a vulnerabilidade é intangível, pois ela não é um fenômeno isolado nem um dado: ela faz parte da própria constituição dos lugares, grupos e pessoas (MARANDOLA JR., 2008; 2009). Nesta perspectiva, quando investigamos a vulnerabilidade, ela precisa ser entendida enquanto processo, sendo que outros conceitos nos ajudam a tangenciá-la, como risco, perigo, resiliência, adaptação, desastres, fragilidade, e assim por diante. Cada um destes termos nos permite ver facetas e momentos específicos da vulnerabilidade, e por isso precisam ser tomados em conjunto para que possamos ir em direção a uma ideia abrangente da vulnerabilidade.

É por isso que temos entendido vulnerabilidade como neutra, no sentido de não ser negativa ou positiva. Ora, se ela é uma característica interna, não um dado da realidade externa aos lugares, pessoas e grupos populacionais, ela envolve tanto as perdas quanto as resistências, e por isso nos voltamos para seus aspectos materiais e simbólicos para podermos compreender, em cada contexto, os elementos que constituem a vulnerabilidade (MARANDOLA JR., 2010).

O lugar, neste caso, opera como o centro de gravidade que nos permite dar unidade a esta gama de elementos: espacialmente centrado, mas social e demograficamente significado, o lugar é uma estratégia metodológica para operacionalizar esta concepção da vulnerabilidade no contexto dos estudos de relação população-ambiente. É uma estratégia que, por ser aberta, permite incorporar medidas diferenciais dependendo dos contextos e das variáveis que, em cada caso, são mais significativas (Figura 02).

Isso fica muito claro ao olharmos os vários estudos aqui desenvolvidos. Cada um deles se iniciou com a mesma perspectiva, ao mesmo tempo, com o mesmo marco teórico. No entanto, a investigação, ao partir do lugar como referência, permitiu que as questões relevantes de cada um se tornassem preponderantes. Nestes casos, não realizamos a pergunta “Vulnerabilidade a que?”, mas deixamos que a natureza fenomênica dos lugares (seus vários contextos que o fundam) nos retornem quais os riscos e perigos mais relevantes para a população.

Este procedimento, de natureza fenomenológica (MARANDOLA JR., 2005), é uma possibilidade para os estudos sobre vulnerabilidade que, não raro, sofrem com a angústia de ter que definir *a priori* os perigos a serem investigados, mesmo sem saber a relevância daqueles ou os dados disponíveis para poder circunscrevê-los.

**FIGURA 02**  
Diagrama conceitual risco-perigo-vulnerabilidade



Fonte: Marandola Jr. (2008a, p.57).

Há ainda muitas lacunas e possibilidades a serem exploradas neste campo. Esperamos poder contribuir para a reflexão conceitual a partir de uma base empírica de trabalho que ajuda a lançar luz sobre os meandros desta discussão, suas potencialidades e limites.

## Referências

- ALTMAN, I.; LOW, S. M. (Ed.). **Place attachment**. New York: Plenum Press, 1992.
- BLOKLAND, T. **Urban bonds**. Translate Lee K. Mitzman. Cambridge: Blackwell, 2003.
- CUNHA, J. M. P. et al. A vulnerabilidade social no contexto metropolitano: o caso de Campinas. In: \_\_\_\_\_ (Org.). **Novas Metrôpoles Paulistas: população, vulnerabilidade e segregação**. Campinas: NEPO/UNICAMP, 2006.
- CUTTER, S. Vulnerability to environmental hazards. **Progress in Human Geography**, London, v.20, n.4, p.529-539, 1996.
- ENTRIKIN, J. N. **The betweenness of place: towards a geography of modernity**. Baltimore: The Johns Hopkins, 1991.
- HOGAN, D. J.; MARANDOLA JR., E. Socio-demographic vulnerability to environmental hazards of the metropolis. **Source, US**, v.11, p.42-48, 2008.
- \_\_\_\_\_; \_\_\_\_\_. Vulnerabilidade a perigos naturais nos estudos de população e ambiente. In: HOGAN, D. J. (Org.). **Dinâmica populacional e mudança ambiental: cenários para o desenvolvimento brasileiro**. Campinas: NEPO/UNICAMP, 2007.
- \_\_\_\_\_; \_\_\_\_\_. Para uma conceituação interdisciplinar de vulnerabilidade. In: CUNHA, J. M. P. (Org.). **Novas Metrôpoles Paulistas: população, vulnerabilidade e segregação**. Campinas: NEPO/UNICAMP, 2006.
- \_\_\_\_\_; \_\_\_\_\_. Towards an interdisciplinary conceptualisation of vulnerability. **Population, Space and Place**, Inglaterra, n.11, p.455-471, 2005.
- \_\_\_\_\_; \_\_\_\_\_. Population dynamics of Brazil's major ecological regions. In: INTERNATIONAL GEOGRAPHICAL CONGRESS, 30., 2004, Glasgow. **Anais...** Glasgow: IGU, 2004.
- \_\_\_\_\_ et al. Urbanização e vulnerabilidade sócio-ambiental: o caso de Campinas. In: \_\_\_\_\_ (Org.). **Migração e ambiente nas aglomerações urbanas**. Campinas: NEPO/UNICAMP, 2001.
- HOLZER, W. Uma discussão fenomenológica dos conceitos de paisagem e lugar, território e meio ambiente. **Território**, Rio de Janeiro, Ano II, n.3, p.77-85, 1997.
- LE BOSSÉ, M. As questões de identidade em geografia cultural: algumas concepções contemporâneas. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. (Org.). **Paisagens, textos e identidade**. Rio de Janeiro: Eduerj, 2004.
- LIVERMAN, D. M. Drought and agriculture in Mexico: the case of sonora and puebla in 1970. **Annals of the Association of American Geographers**, Washington, v.80, n.1, p.49-72, 1990.
- LUTZ, W.; PRSKAWETZ, A.; SANDERSON, W. C. Conclusions: toward comprehensive P-E studies. In: \_\_\_\_\_ (Ed.). **Population and environment: methods of analysis**. New York: Population Council, 2002. (Population and Development Review – A supplement to volume 28).
- MARANDOLA JR., E. **A retórica da vulnerabilidade e as mudanças climáticas**. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 17., 2010, Caxambu. **Anais...** Belo Horizonte: ABEP,

2010. (Textos apresentado e discutido na mesa redonda “Mudança Climática e Desenvolvimento: repensando a sustentabilidade na perspectiva populacional”).

\_\_\_\_\_. Tangenciando a vulnerabilidade. In: HOGAN, D. J.; \_\_\_\_\_ (Org.). **População e mudança climática: dimensões humanas das mudanças ambientais globais**. Campinas: NEPO/UNICAMP; Brasília: UNFPA, 2009.

\_\_\_\_\_; HOGAN, D. J. Vulnerabilidade do lugar vs. vulnerabilidade sociodemográfica: implicações metodológicas de uma velha questão. **Revista Brasileira de Estudos de População**, São Paulo, v.26, n.2, p.161-181, jul./dec.2009.

\_\_\_\_\_; MELLO, L. F. A abordagem do lugar no planejamento urbano. **Geografares**, Vitória, v.7, p.63-74, 2009.

\_\_\_\_\_. **Habitar em risco: mobilidade e vulnerabilidade na experiência metropolitana**. 2008. 278f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2008.

\_\_\_\_\_; HOGAN, D. J. Vulnerabilities and risks in population and environment studies. **Population and Environment**, New York, v.28, p.83-112, 2007.

\_\_\_\_\_; \_\_\_\_\_. As dimensões da vulnerabilidade. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v.20, n.1, p.33-43, jan./mar.2006.

\_\_\_\_\_; \_\_\_\_\_. Vulnerabilidades e riscos: entre geografia e demografia. **Revista Brasileira de Estudos de População**, São Paulo, v.22, n.1, p.29-53, jan./jun.2005.

\_\_\_\_\_. Arqueologia fenomenológica: em busca da experiência. **Terra Livre**, São Paulo, Ano 21, v.2, n.25, p.67-79, jul./dez.2005.

\_\_\_\_\_. Uma ontologia geográfica dos riscos: duas escalas, três dimensões. **Geografia**, Rio Claro, v.29, n.3, p.315-338, set./dez.2004.

\_\_\_\_\_; HOGAN, D. J. Natural hazards: o estudo geográfico dos riscos e perigos. **Ambiente & Sociedade**, Campinas, v.7, n.2, p.95-107, jul./dez.2004a.

\_\_\_\_\_; \_\_\_\_\_. O risco em perspectiva: tendências e abordagens. **Geosul**, Florianópolis, n.38, jul./dez.2004b.

MARTINE, G. O lugar do espaço na equação população/meio ambiente. **Revista Brasileira de Estudos de População**, São Paulo, v.24, n.2, p.181-190, jul./dec.2007.

RELPH, E. **Place and palcelessness**. Londres: Pion Ltd., 1976.

TORRES, H. G. A demografia do risco ambiental. In: \_\_\_\_\_; COSTA, H. (Org.). **População e meio ambiente: debates e desafios**. São Paulo: SENAC, 2000.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar: a perspectiva da experiência**. Tradução de Livia de Oliveira. São Paulo: DIFEL, 1983.

\_\_\_\_\_. Ambiguidades nas atitudes para com o meio ambiente. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro, Fundação IBGE, v.33, n.245, p.5-23, 1975a.

\_\_\_\_\_. Place: an experiential perspective. **Geographical Review**, New York, v.6, n.2, p.151-165, abr.1975b.

WATTS, M. J.; BOHLE, H. G. The space of vulnerability: the causal structure of hunger and famine. **Progress in Human Geography**, London, v.17, n.1, p.43-68, mar.1993.

---

## **VULNERABILIDADE DO LUGAR EM BAIRROS DE CAMPINAS<sup>2</sup>**

*Fernanda Cristina de Paula*

Discutindo os aspectos da metodologia do Projeto Vulnerabilidade, a partir da construção de índices e aplicação destes em Campinas, Cunha et al (2006) apresentam para a construção de zonas de vulnerabilidade e alguns resultados preliminares. Ao avaliar a potencialidade da metodologia, os autores atentam que há a necessidade de um olhar mais minucioso e qualitativo que pudesse dialogar com os resultados da metodologia aplicada, refinando-a.

O olhar qualitativo depõe pontos importantes sobre a compreensão da vulnerabilidade. Dentro dos esforços de mensuração da vulnerabilidade, cabe atentar para a apreensão dos riscos, concretização de perigos e tomadas de decisão que estão presentes na vida das pessoas e que tangenciam seus graus de vulnerabilidade. E assim, trazer (da convivência com os riscos e perigos) elementos que possam auxiliar na compreensão da vulnerabilidade.

Dentro da cidade, o bairro é o centro da experiência urbana, pois, nele está a residência dos indivíduos, é o local onde se permanece e, assim, é espaço que o indivíduo conhece, experencia. Por isso o bairro surge como recorte espacial neste trabalho.

Para estudá-lo, é preciso atentar para o sentido do bairro na vida dos cidadãos. O bairro, além de lugar, é o espaço onde se desenvolve a territorialidade necessária à vida urbana. Atentar para esta territorialidade auxilia tanto na compreensão das dinâmicas do bairro quanto no modo como riscos e perigos são contextualizados. A discussão do bairro enquanto território vivido torna visíveis as qualidades existenciais do lugar.

---

<sup>2</sup> Texto baseado no Relatório Final para Programa de Bolsa de Iniciação Científica da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP): “Riscos e perigos na metrópole: a vulnerabilidade do lugar em bairros de Campinas”, sob orientação do Prof. Dr. Daniel Joseph Hogan.

Para a relação entre lugar e território, as considerações de Werther Holzer são propositivas. O autor, ao discutir os conceitos de paisagem, meio ambiente, lugar e território sob uma perspectiva fenomenológica, ressalta a compreensão do último como uma experiência anterior às construções do conceito através das diferentes perspectivas (tais quais econômicas, políticas) (HOLZER, 1997; HAESBAERT, 2004). Para isso, Holzer diz que um passo importante é considerar que o lugar (tal qual o entende a Geografia Humanista) seja a base do território. Por isso a necessidade de proceder com o uso do binômio território vivido, que remete aos fatores que caracterizam o território (poder explícito ou implícito sobre determinada porção de espaço, a delimitação desta porção e as implicações de a ela pertencer) realizados na escala do indivíduo, da experiência vivida (DE PAULA; MARANDOLA JR, 2007).

Hermes Ferraz, na sua coletânea Filosofia Urbana, traz interessantes considerações (apesar de apresentar idéias de cunho ideológico) sobre a cidade. Ao falar sobre as funções urbanas, o autor discorre sobre a função morar, sobre o papel da casa e suas relações com o bairro residencial:

A casa residencial, por exemplo, não se destina apenas a abrigar as pessoas das intempéries, não é somente um espaço privado para o repouso, mas ela é sede de uma família, e deve dar condições internas para que todos os membros da família possam usufruir o conforto mínimo: o marido, a esposa, os filhos e os agregados. Porém, a noção de habitar não se esgota nas condições internas da habitação; ela se estende para além dos limites do lote, para abranger as outras casas residenciais e o conjunto das atividades necessárias para o funcionamento do lar: abastecimento, educação dos filhos, lazer, repouso e facilidade de acesso aos locais de trabalho (FERRAZ, 1997, p.288).

O autor conclui, portanto, que o ambiente externo à unidade residencial (qual seja, o bairro residencial) é tão importante quanto a própria casa na vida urbana. E se o cidadão não tem no bairro o atendimento às demandas mais prementes, é porque a cidade foi mal planejada ou é mal administrada, diz o autor.

A formação do território vivido está em consonância com este sentido de ambiente externo, do qual o indivíduo depende. E, como já foi discutido aqui, território tem relação íntima com o estabelecimento de lugar: a necessidade (inalienável) de territorialização pode implicar na relação mais estreita entre o indivíduo e o espaço (que expressada por um conhecimento experiencial) torna o espaço em lugar.

Cláudia R. V. Ribeiro realizou um estudo na cidade de Diamantina (Minas Gerais), estabelecendo bases para propor a noção de espaço-vivo. A autora, ao realizar trabalhos de campo sob abordagem semelhante a este, discorre sobre os bairros da cidade (e nos provê de indícios do território vivido coletivo):

A escala reduzida dos bairros [...] favorece que as pessoas, ao circularem nos espaços públicos das ruas, sejam vistas umas pelas outras. O ver/reconhecer e ser visto/reconhecido constitui um fator facilitador da aproximação entre as pessoas e entre a esfera pública e a privada. Dar notícia do que acontece na rua promove confiança e coloca cada um como responsável pelo outro e pelo que acontece no espaço público (RIBEIRO, 2006, p.227-228).

Os movimentos diários que se dão no bairro, pelas ruas fundam uma territorialidade não só individual, mas também coletiva; pois, como disse a autora, ao mesmo tempo em que se vê e se reconhece os outros, também se é visto e reconhecido. O espaço apropriado não é só de um indivíduo, mas também daqueles que ele vê cotidianamente, que ele reconhece. Esta apropriação coletiva do espaço propicia o surgimento de identidades territoriais (através de práticas coletivas sobre este espaço, de discurso interno sobre ele) e esteia a intervenção dos moradores sobre o lugar (LE BOSSÉ, 2004).

Portanto, ao trazer o bairro como recorte espacial para apreender riscos e perigos na metrópole, lidamos com a base de ações urbanas dos cidadãos, o território vivido. Riscos e perigos nos bairros afetam diretamente a vida dos indivíduos.

Assim, ao identificar e caracterizar estes territórios (que conformam o bairro), esperamos apreender como os indivíduos lidam com os riscos e perigos na cidade. Para tanto, é necessário dar visibilidade aos modos como este território se organiza, aos locais onde se dão os perigos, locais que tenham a presença do risco, dar representatividade espacial a elementos que norteie a experiência que se tem no lugar-bairro. É neste sentido que ganha relevância a cartografia, que nos provê de uma visão (representação) vertical do espaço e abre a possibilidade de uma análise espacial da experiência urbana e dos riscos e perigos presentes nesta.

Assim, nossa base de discussão da relação indivíduo-bairro-riscos está pautada na construção e análise dos mapas dos bairros Ponte Preta, São Bernardo e DICs. É partir de

trabalhos de campo na perspectiva da experiência dos lugares, que confeccionamos os mapas e nos direcionamos para a discussão da vulnerabilidade do lugar. Para tanto, discutimos brevemente os elementos presentes nos mapas e a importância destes para este trabalho.

A configuração espacial dos bairros, ou seja, a presença, disposição, quantidade e qualidade de elementos espaciais são condicionantes do devir diário dos indivíduos, norteia sua base de ações urbanas. A partir dos trabalhos de campo (de acordo com a Geografia Humanista), focados na observação da paisagem e na fala dos moradores (DE PAULA, MARANDOLA JR.; HOGAN, 2005), foi montado uma base destes elementos espaciais a serem mapeados para cada bairro. Esta seleção de elementos se aproximam da noção de *decentered view point*, ressaltando as qualidades naturalísticas do lugar, como área onde estão presentes objetos, onde ocorrem os eventos (ENTRIKIN, 1991). Neste sentido, os elementos selecionados expressam tanto possíveis fontes de riscos quanto objetos que caracterizem (materialmente) o lugar. Os elementos selecionados são:

- **Escolas:** nos trabalhos de campo foi evidenciado que a preocupação com a educação faz com que a presença ou ausência de escola a pouca distância das residências seja um modo de qualificar o bairro onde vivem.
- **Locais de lazer:** compreende praças, centros esportivos, campos de futebol de várzea, bosques e correlatos. As qualidades, gêneses, utilização de espaços públicos destinados à socialização e lazer expressam o envolvimento (ou apropriação) dos indivíduos com o lugar.
- **Concentração de serviços:** vias que concentram o comércio e outros serviços necessários à manutenção diária da vida, orientam a mobilidade dos indivíduos pelo espaço. Estas vias servem como pequenos centros de bairro, a confluência de moradores a certo centro conformam a territorialidade dos indivíduos. Estes servem, então, como base de divisão dos territórios vividos mapeados.
- **Centro de Saúde:** atendimento a necessidades médicas nas proximidades serve como fator de qualidade de vida, notadamente, para aqueles que não têm meios de recorrer a serviços médicos particulares ou se deslocar para unidades de atendimento médico público mais distantes de sua residência.

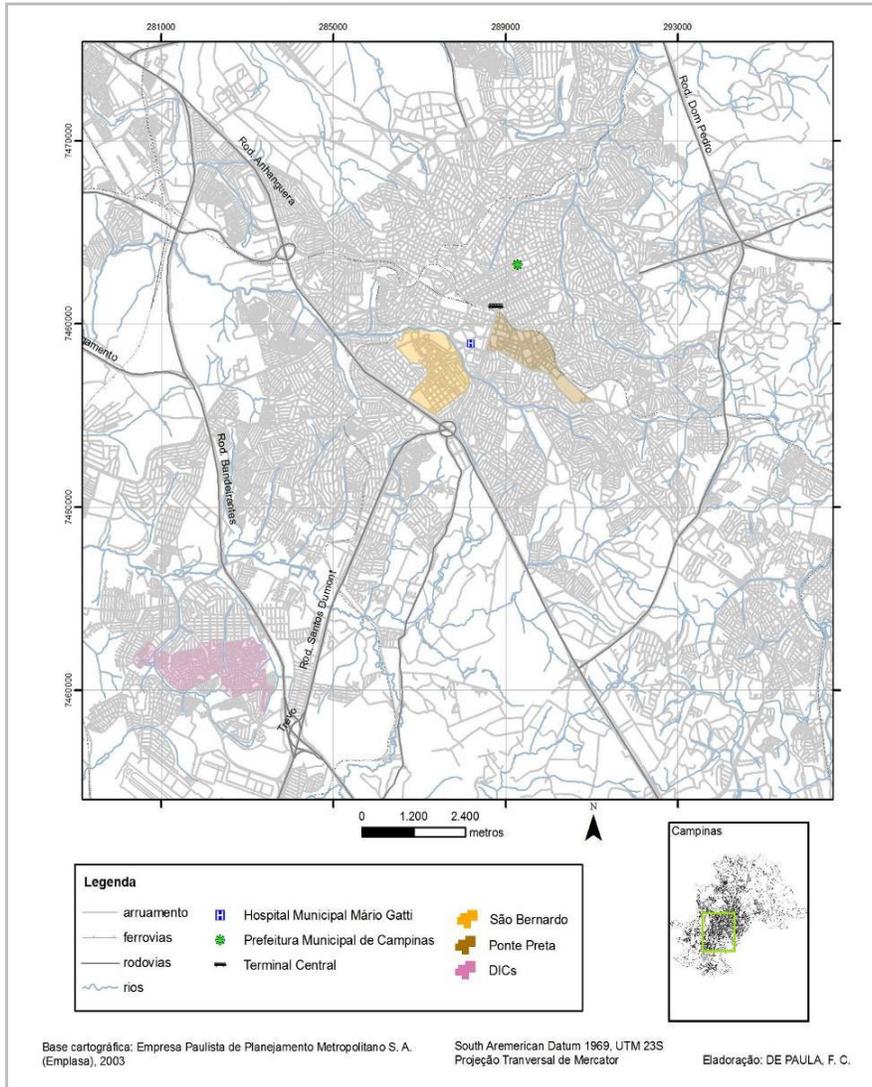
- **Matagal:** a depender da magnitude, são foco de reclamação ou medo dos moradores; podendo ser apreendidos como *locus* de violência urbana, abrigar animais nocivos.
- **Fundo de vale:** são unidades geomorfológicas com certa fragilidade, onde a ocupação humana pode gerar degradação e ficar passível de certos riscos (como enchentes, erosão do solo, enxurradas).
- **Áreas topofóbicas:** há áreas que os indivíduos apreendem como perigosas. Estas áreas foram divididas em dois tipos: 1) área topofóbica para os de fora (áreas que são apreendidas como moradia ou espaço de agentes violentos); 2) área topofóbica para os de dentro (áreas onde os indivíduos que ali vivem se sentem inseguros, se sentem alvo de violência urbana).

Junto a estes elementos, mapeamos os diferentes territórios vividos dos bairros. Estes territórios denotam características qualitativas do bairro, dando relevância às relações estabelecidas entre os indivíduos e o espaço. As qualidades naturalísticas do lugar (*decentered view point*) têm relevância diferente, dependendo das qualidades existenciais (*centered view point*) do lugar, ou seja, configuração espacial do lugar recebe diferentes significados, em acordo com os modos como os moradores o vivenciam (ENTRIKIN, 1991).

Assim, este mapeamento não se detém só na localização de riscos da cidade, mas também aos modos como os indivíduos se relacionam com eles, os significam e conseqüentemente, tomam consciência de sua vulnerabilidade. A seguir, apresentamos os mapas dos bairros e nos detemos na discussão da concretude de riscos e vulnerabilidades a partir destes.

A escolha dos bairros em tela é fundada, sobretudo, na representatividade sociocultural destes dentro da cidade (ver mapa de localização dos bairros: Figura 1). A Ponte Preta (próxima ao centro de Campinas) é visada nesta pesquisa principalmente por ser um bairro já consolidado, tendo surgido junto com a urbanização que conformou a cidade. Enquanto bairro consolidado, a Ponte Preta recebe pouca atenção no que concerne a questões representativas da vulnerabilidade (muitas vezes em sintonia com as idéias de pobreza, de uma condição socioeconômica fragilizada) em contraponto a bairros com precária infra-estrutura urbana.

**FIGURA 1**  
Mapa de localização dos bairros



O bairro São Bernardo, embora também consolidado, é representante da primeira periferia da cidade (já se discute o estabelecimento de uma terceira periferia de Campinas) e sua configuração territorial atual é marcada pela presença de diferentes classes sociais no mesmo bairro. É uma situação urbana mais complexa, sobre a qual o modelo periferia pobre versus centro rico já vem perdendo o sentido. Deste modo, já é possível entrever mais claramente uma ruptura na unidade que a ideia de bairro congrega e, junto desta, a possibilidade de diferentes vulnerabilidades.

Os DICs (Distrito Industrial de Campinas), compostos por conjuntos habitacionais populares, vêm se consolidando desde o final da década de 1970 e representam, dentro do imaginário campineiro, a periferia com população de baixa renda, situada demasiado distante do centro da cidade. Diferentemente dos dois outros bairros, os DICs são muito mais recentes na história campineira e, em um primeiro momento, carregam uma quadro de questões mais amplas no que concerne à vulnerabilidade, como, por exemplo, áreas de infra-estrutura urbana mais precárias, a presença de loteamentos advindos de invasões (recentemente legalizados) e outros.

As discussões estão estruturadas da seguinte maneira: apresentação do mapa do bairro, detalhamento descritivo dos territórios vividos deste e breves discussões, que destacam algumas questões sobre dos riscos e vulnerabilidade de cada bairro.

### **Ponte Preta<sup>3</sup>**

Dentre os bairros estudados, é onde foi identificado a maior diversidade de territórios vividos. O que pode sugerir certa fragmentação do bairro e menores possibilidades de redes de solidariedade que se estendam por todo ele (e que possibilitassem ações para dirimir possíveis vulnerabilidades). As denominações dos territórios obedecem a características que os diferenciam.

---

<sup>3</sup> Esta seção é uma versão resumida daquela presente em De Paula; Marandola Jr.; Hogan (2011).

### QUADRO 1

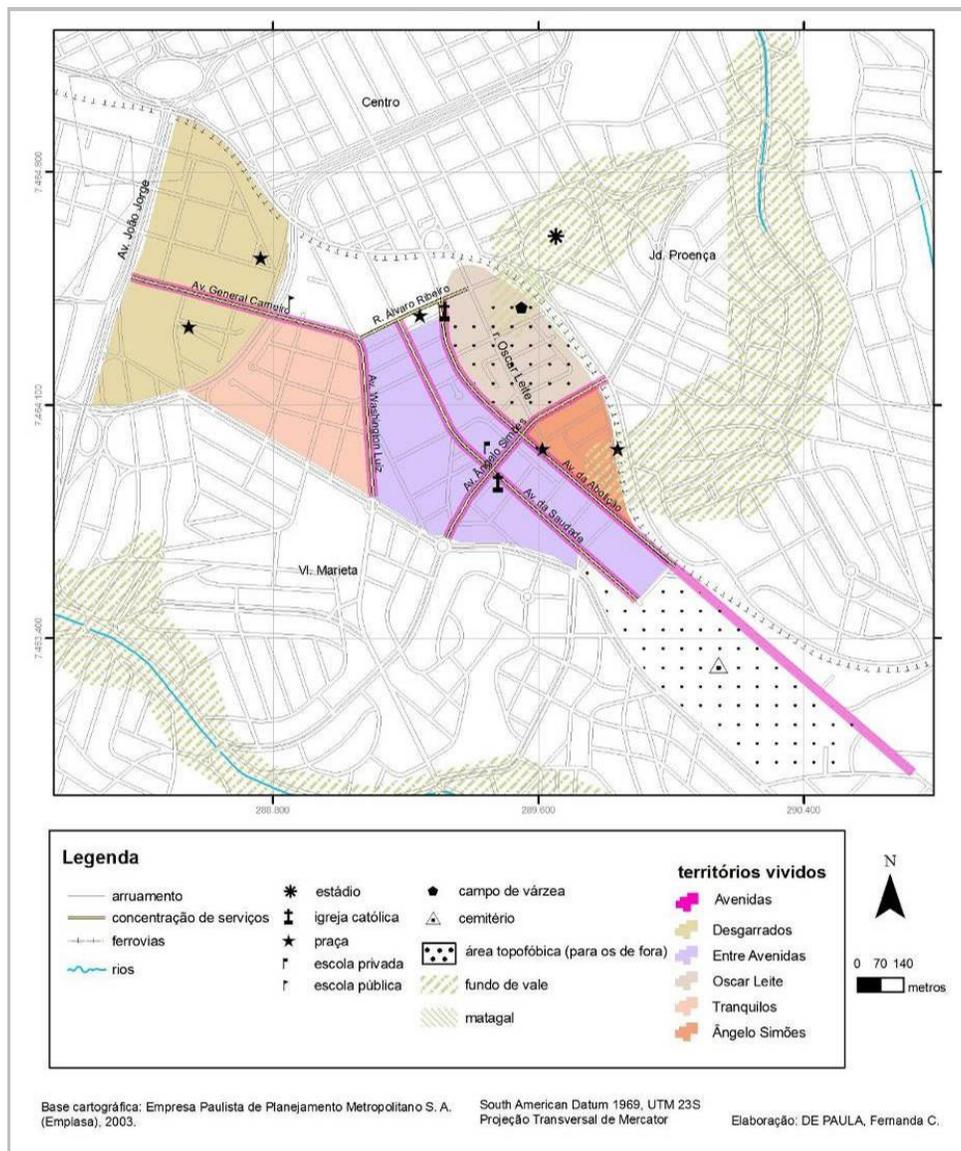
#### Descrição dos Fragmentos da Ponte Preta

Território	Descrição
<b><i>Desgarrados</i></b>	<p>Na área ao norte da Avenida Gen. Carneiro, ainda há presença de antigos galpões junto da linha do trem, edificações de início do século XX, ruas com paralelepípedos, ruas sem saída, casas estreitas, pequenas oficinas e afins, terrenos abandonados, e certa concentração de edifícios (das últimas décadas do século XX) nas proximidades da Avenida João Jorge. Uma moradora deste território afirma que os endereços residenciais, ali, são poucos; exemplifica mostrando que perto de sua casa só tem duas residências familiares, o restante é oficina ou correlatos. “À noite é tudo parado... parece um cemitério”, ela afirmou.</p> <p>Ao mesmo tempo em que este território é incluído nos limites da Ponte Preta pelos de fora, ele tem uma relação mais tênue com o restante do bairro. A mesma moradora não tem certeza se onde mora é bairro Ponte Preta ou Vila Industrial (pois, suas correspondências chegam com ambas as denominações de bairro); embora moradores do centro da Ponte Preta não titubeiem em apontar esta área como pertencente ao bairro.</p> <p>A dispersão da mobilidade dos moradores desta área, pode minimizar o estabelecimento de laços comunitários. Fator de menor permanência no espaço do bairro; o que, aliado às poucas residências familiares (com concentração dos moradores em condomínios de edifícios) poderia explicar a ausência de freqüentadores nas duas praças deste território.</p> <p>Este território é muito próximo do centro da cidade; leva menos de dez minutos a caminhada até este. Embora a av. Gen. Carneiro possa servir como centro de serviços aos moradores deste território, a av. João Jorge e o centro da cidade também pode atrair os moradores. Quem mora ali pouco recorre ao centro da Ponte Preta, o que caracteriza este território como desgarrado, pouco integrado ao restante do bairro.</p>
<b><i>Tranquilos</i></b>	<p>O território é caracterizado pela presença de casas mais recentes (década de 1970/80) e um condomínio de edifícios do início desta década, sem a presença de edificações de meados do século passado. Neste território há, também, poucas pessoas pelas ruas E, embora próximo do território Desgarrado, há uma integração maior com o restante do bairro. Nesta área, a declividade do terreno aumenta gradativamente, em direção ao fundo de vale ao sul, do Córrego Piçarrão. Algumas residências apresentam arquitetura característica para terrenos em declividade (casas acima do nível da rua).</p>
<b><i>Entre Avenidas</i></b>	<p>São os territórios caracterizados pela proximidade com as avenidas que concentram serviços e fluxos de veículos e pessoas. Quem mora nestes territórios tem os benefícios da proximidade com estas avenidas (e os serviços que estas oferecem), mas se beneficiam de certa tranqüilidade em comparação com aqueles que moram em casas que se situam nas avenidas propriamente ditas (Território Avenidas). Vivem longe (ambientalmente) e perto (fisicamente) do frenesi das avenidas.</p>
<b><i>Oscar Leite</i></b>	<p>Um antigo morador da Ponte Preta, que reside atualmente no bairro Cambuí (conhecido em todas Campinas como bairro de classe alta) e mantém estabelecimento comercial na Ponte Preta, chamou esta área de “lugar mais tranqüilo”, onde estaria um “povo mais relaxado”, local do bairro onde seria</p>

	<p>possível encontrar crianças brincando nas ruas. Realmente, neste território do bairro se encontra não só crianças nas ruas, mas também moças sentadas no portão em frente as suas casas, conversando, garotos andando pela rua com roupas modestas e chinelos nos pés, portas das casas abertas, sons das televisões e rádios das residências se espalhando pela rua. Muito diferente das ruas esvaziadas dos outros territórios ou da movimentação das avenidas de passagem.</p> <p>A outra co-incidência, é que o único território onde as ruas são apropriadas pelos moradores é também o território que apresenta paisagem (embora não totalmente) de degradação: casas abandonadas, casas antigas necessitando de reforma, lixo nas ruas, calçadas descuidadas, pouco movimento de carros, asfalto esburacado.</p> <p>A rua Oscar Leite é uma ladeira de paralelepípedo, com declividade acentuada. As áreas de maior degradação co-incidem com o local de menor altimetria. Embora não há um curso d'água ali, é possível inferir que possa ter existido (e que fora suprimido em detrimento da construção da linha do trem); no entanto, dinâmicas de fundo de vale perduram: a água pluvial escoar em direção a esta área. Nela, há um campo de futebol de várzea.</p> <p>Neste território, na medida em que aumenta a altimetria do terreno, as casas apresentam melhor aspecto. A oeste da rua Oscar Leite (que colocamos como limite deste território), há condomínios de edifícios, com quadras e piscinas próprios.</p> <p>Outro ponto a ser destacado é que esta área é topofóbica em relação a moradores da Ponte Preta e, até mesmo, por pessoas de fora do bairro, mas que o conhecem minimamente. Apontam-no como local onde ocorre tráfico de drogas, onde residem traficantes; local tido como perigoso, principalmente à noite.</p>
<b>Ângelo Simões</b>	<p>Das áreas junto ao trilho, a rua Ângelo Simões surge como limite, separando diferentes paisagens. No território que denominamos com o nome desta rua, persiste certo ambiente de tranquilidade, pois, somado ao esvaziamento das ruas está a arborização destas. As casas são relativamente novas, anos 80 e 90.</p> <p>Ao lado dos trilhos, onde geralmente (quando não há casas) predomina o mato, os moradores improvisaram uma pequena praça, sob árvores, com banquinhos de madeira e um parquinho (um tanto abandonado).</p>
<b>Avenidas</b>	<p>A principal característica desta territorialização, é que ela se realiza compulsoriamente nas vias de passagens, pois os indivíduos ali residem. Um senhor que possui kitnet na Abolição e morou por tempo considerável nesta, apontou que morar ali é ter de conviver com barulho constante do trânsito, fumaça de automotores, poeira, cinzas.</p> <p>O editor do jornal do bairro, conta sobre as duas senhoras que moram em um casarão na Av. da Abolição, com um ponto de ônibus junto à janela da casa delas: além do barulho constante, das cinzas e fumaça que impregnam a casa, as senhoras sofrem com as pessoas que à noite, esperam o ônibus e se põe a bater nas suas janelas, gritar ou consumir entorpecentes.</p> <p>Há edifícios residenciais nestas avenidas, mas seus moradores, de uma maneira ou de outra, estão mais afastados dos fatores advindos do alto movimento das vias.</p> <p>Viver nas avenidas é ter o cotidiano diretamente influenciado pelo fluxo das pessoas e veículos, conviver com o frenesi que caracteriza locais que se configuram centro.</p> <p>Nelas estão presentes os maiores (ou possíveis) fatores de confluência dos</p>

indivíduos, tanto para os moradores do bairro quanto para os de fora: a escola pública na av. Gen. Carneiro, a escola particular na av. Ângelo Simões, a praça pequena e não frequentada na av. da Abolição; o Cemitério da Saudade, a Igreja Santo Antônio e a Capela de São Francisco de Assis (que são referências para moradores de toda cidade) e a mais recente Praça das Águas (que, inicialmente fora pouco utilizada e, mesmo, criticada pelos moradores, pois, sua arquitetura oferecia pouco conforto), onde, a finais de semana, é realizada uma feira. O Cemitério da Saudade também é identificado como área topofóbica, uma moradora da Ponte Preta, que trabalha nas bancas de flores junto a este, comenta que à noite, o Cemitério é ponto de tráfico de drogas.

**FIGURA 2**  
Ponte Preta



## **Riscos e vulnerabilidade na Ponte Preta**

Embora cada morador tenha relação maior com o território em que vive, o restante do bairro, a proximidade com outras áreas fazem com que riscos e perigos influenciam sua vivência urbana.

Um fator importante a ser considerado após a análise do mapa, é a identificação do território Oscar Leite como área topofóbica por aqueles que não vivem nele. A presença deste território no bairro, faz com que os moradores deste se sintam vulneráveis a riscos e perigos de violência urbana. No entanto, territórios pouco integrados ao bairro (como os desgarrados), dado que se reportam a outras áreas da cidade (como o Centro ou a av. João Jorge) para a manutenção diária da vida, pode ter um sentimento mais tênue de vulnerabilidade em relação aos riscos e perigos associados ao território da Oscar Leite.

A abstenção de vivência das ruas (que expressa um menor envolvimento com o lugar) parece um modo de se resguardar de riscos relativos à violência urbana, por exemplo. Neste sentido, moradores de edifícios e condomínios de edifícios parecem se beneficiar desta “estratégia”. Aqueles que moram em edifícios nas avenidas de grande tráfego, podem ser menos vulneráveis à poluição, poeira, fumaça advindos destas e se resguardam contra possíveis perturbações (como as das senhoras que residem próximas ao ponto de ônibus), mantendo os benefícios de morar em área central do bairro.

O território Oscar Leite apresenta várias co-incidências no mapa: é o único território topofóbico; é aquele onde os indivíduos estão sujeitos a riscos oriundos de dinâmicas de fundo de vale; é, também, a área que apresenta paisagem mais degradada. Coincide, também, com o fato de ser a área mais degradada do bairro. Outros territórios do bairro chamam a atenção pelo esvaziamento das ruas, o que, de muitas formas, pode depor certa insegurança em relação a estes espaços públicos, menor envolvimento com o lugar. Entretanto, é justamente na área tida como topofóbica, em que as pessoas se apropriam de forma mais expressiva das ruas, conversam entre vizinhos, sentam às calçadas. Esse conhecimento do outro, dos vizinhos expressam laços comunitários, que podem auxiliar no enfrentamento de riscos. Se parecem os mais vulneráveis a riscos ambientais, os moradores deste território também podem ser mais aptos a lidar coletivamente com eles.

No mapeamento do bairro, merece destaque a ausência de Centro de Saúde. Em conversas com moradores, a única pessoa que mencionou esta ausência e expressou certa vulnerabilidade no que tange a saúde, foi uma moradora do território Oscar Leite. Ela comenta que as pessoas dizem que o bairro já é consolidado e não há espaço para a construção de um Centro de Saúde; mas, ela ressalta: que deve fazer se um dia passar mal? Ela não possui carro, teria de andar a pé até o hospital mais próximo (o Mário Gatti)? A mesma moradora comenta, também, sobre a ausência de creche, sobre a necessidade de se deslocar com os netos desde área da Oscar Leite, até a Av. João Jorge, onde há uma creche. Sensação de risco está associada a este deslocamento por vias de grande tráfego, para levar as crianças até a creche. Esta sensação de risco também está associada à Praça das Águas, nos primeiros meses de sua construção; para a moradora, além de ser uma praça desconfortável, ainda parece perigosa, em meio ao grande fluxo de pessoas e veículos, para levar as crianças pra brincar.

### **São Bernardo**

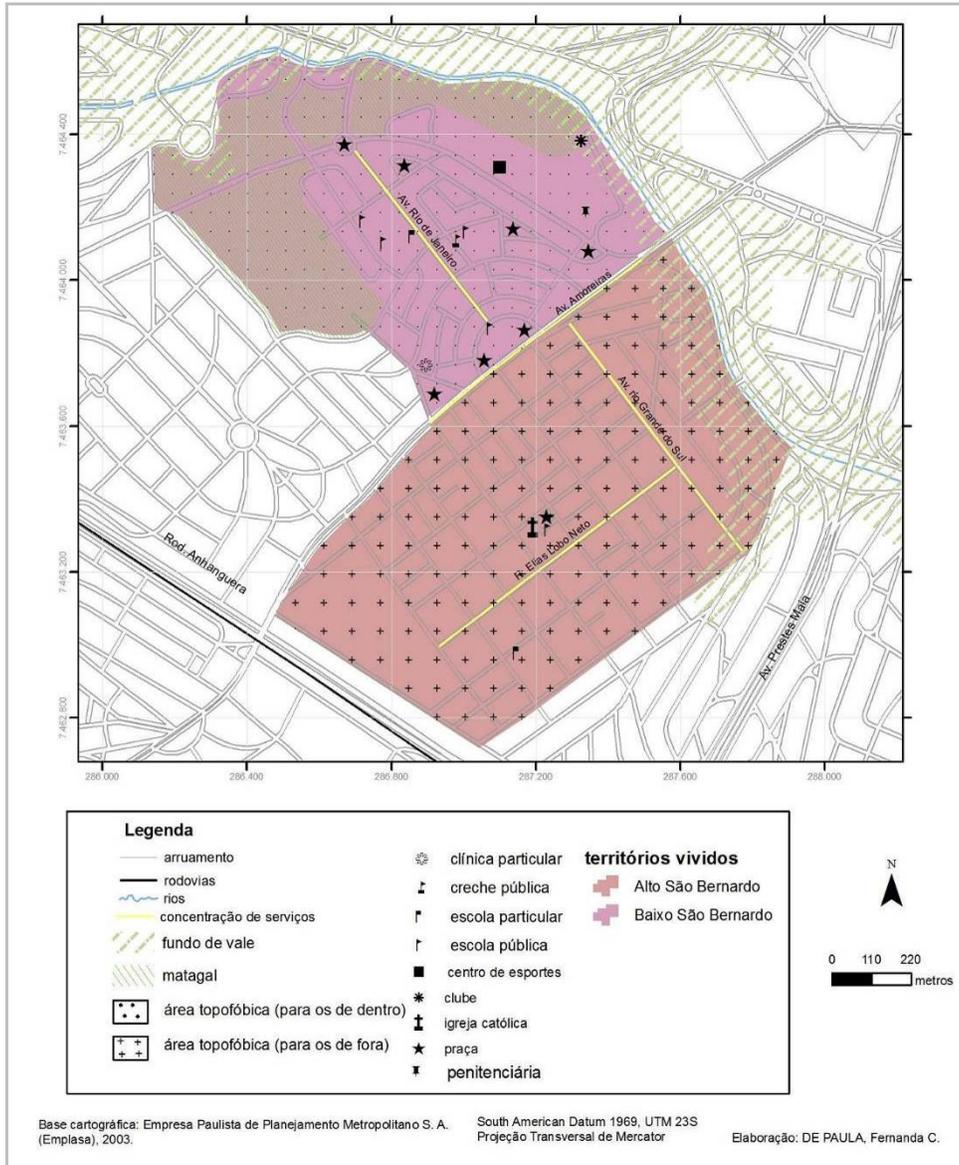
A diferenciação territorial do bairro São Bernardo é tão expressiva que o bairro é cindido em dois, na própria vivência e fala dos moradores: Alto São Bernardo (ASB) e baixo São Bernardo (BSB), como eles denominam. A diferença entre estas duas porções do bairro são constantemente reafirmadas pelos moradores.

O ASB é oriundo de loteamento e venda de terrenos, enquanto o BSB foi originado de um programa de habitação popular da década de 1960. Um morador do BSB aponta que os moradores do ASB, quando querem vender seus imóveis, anunciam no jornal que o imóvel está situado na “área nobre do bairro São Bernardo”. Moradores do ASB vêem a outra parte do bairro como espaço de violência urbana.

#### *Alto São Bernardo*

As casas deste território são de padrão médio, médio-alto. Há, também, a presença de edifícios residenciais. Nas vias de concentração de serviços, estão presentes padarias, botecos, pequenos mercados. E, distribuído pelo território, há estabelecimentos que oferecem serviços mais sofisticados, como: academias de ginástica, clínicas veterinárias, restaurantes.

**FIGURA 3**  
São Bernardo



Existe apenas uma praça neste território, esta é bastante frequentada durante a semana, recebe manutenção constante, possui bancos, árvores, jardins, parquinhos e banco de areia para as crianças. Nas tardes de finais de semana, a presença de pessoas é ainda maior: casais de namorados, pais com crianças, ponto de encontro de grupos de adolescentes. A igreja católica junto à praça, também é local de socialização. Nas manhãs de domingos, às missas, carros ficam

estacionados por toda volta da igreja e pessoas, geralmente mais idosas, andam em grupos pelo bairro para ir à igreja.

Existe, também apenas uma escola pública neste território, voltada apenas para as séries da 5ª em diante. Uma quantidade considerável dos alunos desta escola não moram no bairro; nos horários de entrada e saída das escolas, ônibus tanto provenientes do centro quanto do sul e sudoeste da cidade são lotados por alunos desta escola e também das escolas públicas do BSB. No que tange a educação, há também uma unidade de uma reconhecida rede de colégios particulares no bairro.

Um dado importante sobre o São Bernardo é a proximidade com o Córrego Piçarrão. No ASB, as residências estão distantes do córrego; no entanto, as quebras de declividade associadas ao vale afetam algumas residências. Muitas destas possuem arquitetura característica de áreas com declividade acentuada e, em campo, foi observado a possibilidade de desmoronamento de uma casa, dada a erosão do solo (facilitada pela declividade do terreno).

Um fator que chama atenção na paisagem deste território é a presença constante de recursos de segurança para segurança nas casas: cercas elétricas, grades nas janelas, portas, muros altos. E também chama a atenção (principalmente em relação ao BSB) o esvaziamento das ruas, a socialização dificilmente é observada nas ruas, ela acontece somente no espaço destinado a esta: a praça. a topofobia é um dado deste território. Com os de dentro identificando tanto o BSB como origem de assaltantes ou traficantes de drogas, ou o Pq. Oziel (bairro oriundo de invasão de terras), que fica relativamente próximo ao São Bernardo.

### *Baixo São Bernardo*

O BSB também tem como característica ser topofóbico, mas em sentido inverso do ASB: são os de fora que têm medo deste, enquanto quem ali mora, não expressa medo de viver neste território.

Os próprios moradores atentam que o BSB já foi pior, que realmente havia tráfico de drogas e banditismo em geral, mas que tudo melhorou muito, que hoje o bairro é “o paraíso”. Comentaram que a presença da Penitenciária contribuía para reforçar a idéia de um bairro

perigoso, mas que agora está muito mais tranqüilo com a Penitenciária tendo se tornado feminina (pois, “as mulheres são mais sossegadas”, disse um morador; o maior medo, antes, se dava quando havia fuga de presos).

Embora a presença de praças seja significativamente maior no BSB, estas são muito pouco frequentadas e a maioria recebe pouca manutenção. Os laços comunitários neste território são muito fortes, os moradores mais antigos se conhecem desde a época de implantação do programa habitacional, cresceram juntos. A socialização não se dá no espaço destinado a ela, apenas, se dá principalmente nas ruas: portões das casas abertos, crianças brincam nas ruas, as pessoas se encontram e param pra conversar nas calçadas. As ruas não ficam vazias, como no ASB.

Os serviços, botecos, a grande feira nos sábados de manhã se concentram na av. Rio de Janeiro e ruas próximas. Não há aqui academias de ginástica, igreja católica, altos edifícios residenciais ou escolas particulares. E os moradores reclamam (diferente de quem vive no ASB) da ausência de Centro de Saúde, de não conseguir uma sala para a associação do bairro (que compreenderia só o BSB) e de que os serviços ou espaços de alguma relevância e que poderiam ajudar a comunidade do bairro, não estão voltados para eles. Como o Centro de Aperfeiçoamento do Magistério (CEFAM), que já fora escola de ensino de ensino do Magistério e possui uma estrutura ampla; o Centro Kennedy, escola particular que oferece cursos profissionalizantes (onde a comunidade pediu uma sala onde pudesse oferecer aulas de informática gratuitamente para jovens do bairro, aos finais de semana, e o pedido não foi atendido, conta um morador); o centro de esportes, que, diz um morador, tem as atividades voltadas mais para pessoas de fora do que para o bairro; a Associação dos Servidores Públicos. Os moradores comentam que há um acordo implícito, dado que todos se conhecem, ninguém prejudica o outro; mas, no caso das escolas pouco envolvidas com o bairro, conta um funcionário do CEFAM (que mora no BSB), “a molecada entra e rouba, mesmo”.

No fundo de vale não estão situadas residências, apenas a Delegacia, a Associação dos Servidores Públicos e a Penitenciária. Embora o Córrego Piçarrão tenha sido canalizado e há mais de décadas não haja enchente, estes estabelecimentos sofrem com o escoamento de água pluvial, notadamente o clube. O presidente desta conta que, quando chove em grande

quantidade, vaza esgoto dos bueiros que ficam em uma área mais alta, a norte e noroeste do clube, e este escoar junto com a água pluvial pela área da Associação dos Servidores Públicos. O que prejudica a área, destinada ao lazer, lembra o presidente. Funcionários do clube também reclamam do odor que sobe do Piçarrão em dias de muito calor.

Nas imediações São Bernardo, o único local onde ainda há enchente é no limite oeste deste território. Não há residências do BSB ali, mas no bairro vizinho há casas precariamente construídas às margens do Piçarrão.

### **Riscos e vulnerabilidade no São Bernardo**

Neste mapa, a oposição entre os dois tipos de áreas topofóbicas ganharam destaque, dada a expressividade das identidades territoriais e de como os indivíduos apreendem os territórios em que não vivem (o ASB atestando que o BSB é fonte de riscos, por exemplo).

Novamente, há co-incidência espacial: a área topofóbica em relação aos de fora é também a área sob riscos ambientais, relacionados à presença do matagal, à possibilidade de enchente no limite norte do bairro (embora não haja residências do BSB ali). Assim como no Oscar Leite, da Ponte Preta, o território topofóbico em relação aos de fora é que apresenta maior apropriação das ruas por parte dos moradores. É neste, também, sentida a ausência de Centro de Saúde do bairro, enquanto os moradores do ASB não mencionam a questão (mesmo quando perguntado se há alguma insatisfação em relação ao bairro).

Outro ponto a ser destacado é a área de insegurança do ASB, no que tange a violência urbana; enquanto no BSB, mesmo admitindo a presença de pessoas que sejam assaltantes, por exemplo, os moradores atestam a satisfação em viver neste território e se sentem menos vulneráveis em relação à violência urbana, já que os laços comunitários garantem sua segurança.

### **DICs**

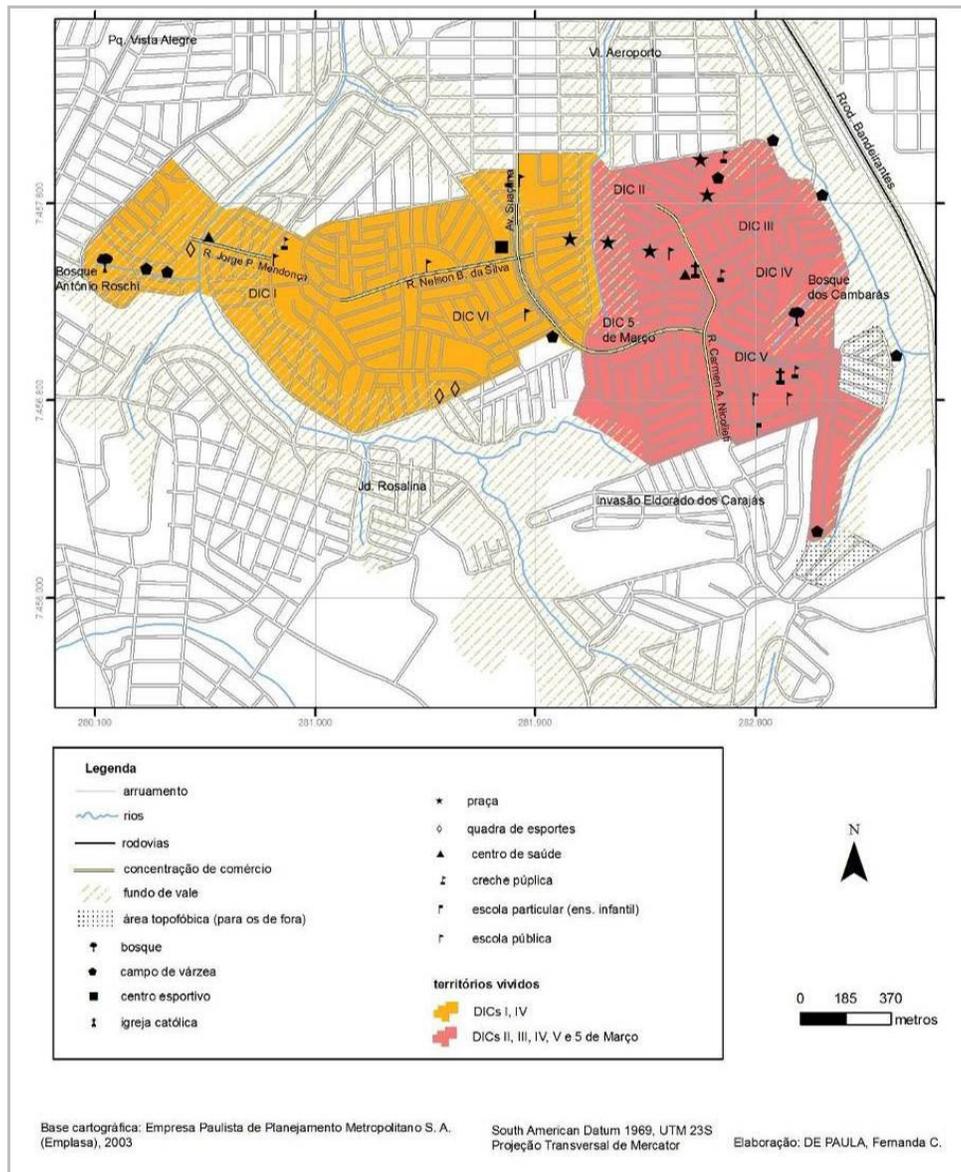
Embora seja um conjunto de unidades habitacionais, os DICs são integrados e possuem uma identidade territorial única, com suas divisões servindo muito mais para referenciar local dentro do bairro.

No entanto, é comum moradores dos DICs II, III, IV e V não estarem acostumados a ir à área dos DICs I e VI, e o contrário também ocorre. Foram verificados nos DICs dois territórios vividos.

#### *DICs I, VI*

Um dos locais de confluência de moradores deste território é o bosque, construído na década 1980. Nele há parquinhos, pista de corrida, lagos com patos, um pequeno curso d'água, barras para fazer condicionamento físico, pista de corrida, bancos com mesas onde estão pintados tabuleiros para jogos. Alguns funcionários da prefeitura que trabalham neste e moram nas redondezas, contaram falaram sobre o bosque na década de 1990. Disseram que antes, as pessoas achavam o bosque perigoso, pois, usuários de drogas e traficantes costumavam ficar ali: uma área topofóbica. Mas, os funcionários atentam que melhorou muito, que o aumento do policiamento, de uns anos pra cá coibiu as atividades ilícitas e os moradores voltaram a frequentar este espaço público. Realmente, foi observado quantidade considerável de freqüentadores do bosque: pais com filhos, praticantes de exercícios, grupos de jovens. Os freqüentadores cumprimentam se, os funcionários conhecem a maioria das pessoas, sabe onde moram, contam histórias sobre um ou outro. Uma comunidade.

**FIGURA 4**  
DICs



Outro espaço público neste território é o centro de esportes, no DIC VI, que inclui além das quadras, uma piscina. Programas esportivos e culturais são desenvolvidos, voltados para os moradores dos DICs. O bosque e o centro esportivo são os únicos espaços públicos institucionais neste território. Afora estes, outros espaços de lazer foram construídos pelos moradores: quadras de cimento e campos de futebol de várzea ocupam locais antes “ociosos”, geralmente, às margens dos cursos d’água. Neste sentido, contam também os pequenos jardins, feitos à

beira do córrego ao sul do bosque, que tem direção norte-sul; alguns dos jardins possuem cercas de madeira, outros são abertos, possuem bancos e mesas improvisados com tábuas, a maioria dos jardins possui árvores frondosas.

Um morador contou que os cursos d'água nunca apresentaram problemas, que a prefeitura sempre mexeu neles. No entanto, conta que, há mais de décadas atrás, uma pequena represa de uma fábrica um tanto distante arrebentou e, dizem, a água que transbordou carregou até um cavalo – mas ele, que mora nas primeiras residências construídas, nunca vira nenhuma enchente.

Cabe atentar que a única parte do curso d'água que apresenta mal-cheiro é aquele sob a rua Jorge P. Mendonça.

Para suprir necessidades do dia-a-dia, os moradores recorrem às ruas Jorge P. Mendonça e Nelson B. da Silva, que concentram serviços como mercados, padarias, botecos, pequenas lojas, o Centro de Saúde. Fluxo de veículos e pessoas se concentram nestas ruas.

Outra via que exerce centralidade é a av. Suaçuna, atraindo moradores de ambos os territórios. Aos finais de semana, à noite, jovens se encontram, frequentam lanchonetes, bares. Nesta avenida, nas proximidades do terminal de ônibus urbano que atende a região, há agências bancárias, o correio, além de outras lojas e serviços, há também o Hortoshopping, junto ao terminal de ônibus.

Quando enfatizam a melhora do bairro, chama sempre atenção para a presença destes serviços na av. Suaçuna.

#### *DICs II, III, IV, V e 5 de Março*

Em contraponto ao outro território, este chama atenção pela presença de um número razoável de praças. No entanto, poucas recebem manutenção constante e são assiduamente frequentadas; entre estas, as duas praças do DIC III.

Apesar da presença de praças, os espaços “ociosos” nas várzeas também foram transformados em campos de futebol. Alguns deles com pequenas praças associadas, para que se possa assistir aos jogos.

Nesta área também há um bosque. Embora mais recente do que o bosque no DIC I (o Bosque dos Cambarás foi inaugurado em 1993), também foi área topofóbica. Como no outro caso, o aumento no policiamento inibiu atividades ilícitas. O bosque é bastante frequentado.

Enquanto o outro território não apresenta nenhuma igreja católica, este apresenta duas. Dentre as atividades das igrejas, as de maior destaque no bairro são as festas juninas e julina que estas promovem. Se antes estas festas ocorriam apenas em um tarde ou noite, há mais de uma década, as paróquias organizam seqüências de festas nas noites de Sábado e Domingo durante todo o mês, sendo bastante conhecidas e recebendo grande público.

Assim como as escolas do outro território, nestas se estabelecem amizades entre as crianças e adolescentes que repercutem pelas ruas dos DICs. Embora os alunos morem um tanto distante uns dos outros, companheiros de escolas costumam se encontrar e andar em grupos pelo bairro sobre escolas, chama a atenção a pequena escola de educação infantil particular, que funciona há mais de uma década (há também outra escola particular, de ensino infantil no Jd. Aeroporto, que tem alunos dos DICs).

A Av. Carmen A. Nicolleti concentra serviços, tem grande fluxo de veículo, dá acesso ao Centro de Saúde. A av. Suaçuna, na área em que corta o DIC 5 de Março exercia centralidade apenas para este DIC, não sendo asfaltada nesta parte, era menos utilizada pelas pessoas de outros DICs. No entanto, esta parte da avenida, foi asfaltada neste semestre, o que aumentou o fluxo de veículos e pessoas e, conseqüentemente, a integração da área ao restante do bairro. O restante do DIC 5 de Março (último dos DICs construídos que, face à demora no término das casas, fora invadido em 5 de Março, no final da década de 1990) também está sendo preparado para ser asfaltado; e, com as guias de calçadas já construídas e as ruas cobertas com pedregulhos (processos que antecedem o asfaltamento), os veículos começaram a transitar com maior freqüência entre este DIC e as ruas de asfalto dos outros.

Sobre o asfaltamento da av. Suaçuna, é interessante o fato narrado por uma funcionária do Centro de Saúde. Esta conta que a família de uma paciente (adolescente, com deficiência mental), que mora no DIC 5 de Março, permitia que esta fosse ao Centro de Saúde sozinha, e ela freqüentava constantemente este. No entanto, com o asfaltamento da avenida, a família não

permite mais que ela ande desacompanhada, com o aumento do trânsito, eles têm medo que ela seja atropelada.

E o curso d'água e seu fundo de vale presente no DIC 5 de Março e que, seguindo no sentido sul-norte, é tomado como limite entre os DICs VI e III (e, conseqüentemente, limite dos territórios vividos). É o fundo de vale que apresenta maior degradação; há um processo de voçoroca nas margens do curso d'água e entulhos são jogados neste e no matagal a sua volta.

Foi identificada uma área topofóbica para os moradores dos DICs, embora esta não pertença ao bairro. A Invasão Uruarana é recente, data do início desta década. A maioria das casas é de tijolos, sem reboco ou pintura (embora haja uma ou duas casas com dois pisos, totalmente terminadas, com sacadas, destoando do restante da invasão), possuía ruas de terra, com sulcos no terreno, oriundos do escoamento de água pluvial para o vale. Para os moradores que moram no DIC IV, perto do fundo de vale, e que vêm do centro da cidade no ônibus que percorre a Rodovia Santos Dumont, fica mais fácil descer no Distrito Industrial e atravessar a área da Uruarana. No entanto, à noite, as pessoas costumam evitar esta prática: têm medo de assaltos e estupros.

Um morador do DIC IV diz que o bairro é uma maravilha, que a única coisa que o estraga são as invasões ao redor deste. Ele diz que, por exemplo, costumam matar pessoas nas invasões e jogar o corpo nos DICs, para que a ocorrência seja marcada neste bairro e para evitar a ida da polícia até a invasão.

### **Riscos e vulnerabilidade nos DICs**

Se fosse mapeado como os bairros são vistos pelo restante da cidade, todos os DICs deveriam aparecer como área topofóbica para os de fora. Em contraposição a sua imagem de periferia marcada por uma condição generalizada de vulnerabilidade, os trabalhos de campo e mapeamento do bairro revelaram moradores satisfeitos com o bairro, com uma infra-estrutura urbana (áreas de lazer, serviços de saúde, escolas, comércio, transporte) que pouco recebe reclamações.

E, se fosse mapeado em relação à cidade, novamente se repetiria a tríade: área topofóbica para os de fora e sentimento de segurança para os de dentro. As ruas são espaços de

vivência, a identidade territorial é expressa nas modificações da paisagem realizadas pelos moradores.

E, novamente, a área tofóbica dentro do bairro coincide com a área, mas degradada, com a localização junto ao fundo de vale. Ter a vivência norteadada pela proximidade destas áreas orienta medidas contra riscos de violência urbana. Embora só tínhamos mapeado uma área tofóbica junto aos DICs, é possível que as outras invasões (com suas ruas de terra, ausência de iluminação pública, por exemplo) surjam como outras áreas tofóbicas para os moradores do bairro.

### **Riscos na cidade e territórios vividos**

Do levantamento dos trabalhos de campo para este estudo, tiveram destaque dois fatores de medo ou insatisfação em relação à vivência urbana, os quais expressam consciência de risco e vulnerabilidade dos indivíduos. Embora possam ser apreendidos sob outras abordagens (econômicas, políticas), colocamos a discussão destes a partir dos territórios vividos, pois os riscos presentes nestes podem afetar diretamente esta territorialização (modo de se relacionar como espaço) inerente aos cidadãos.

Um destes fatores de medo/insatisfação é a precariedade da infra-estrutura urbana. Periferias (áreas distantes do centro da cidade, morada de grupos com baixo poder aquisitivo) recebem lugar de destaque nesta questão, pois é, mormente, caso clássico de uma segmentação socioespacial caracterizada pela infra-estrutura pouco satisfatória, tal como coloca Cunha et al. (2006, p.146):

De qualquer forma, o fato é que a segmentação socioespacial é bastante visível na maioria das aglomerações urbanas brasileiras. Além disso, sabe-se que a “periferia”, desprovida de serviços, amenidades e até mesmo de espaços adequados de sociabilidade, ainda continua sendo “reservada” aos mais pobres. [...] estes vivenciam um verdadeiro “isolamento social”, a partir de dois elementos, além, é claro, da própria segregação: a precariedade e instabilidade do mercado de trabalho e a segmentação dos serviços, ou seja, a existência de carências espacialmente diferenciadas relativas aos vários serviços oferecidos à população.

A imagem veiculada dos DICs, na cidade, é de um bairro carente, periferia pobre. A carência em relação aos espaços públicos, a escolas ou Centros de Saúde surgiram nos bairros próximos ao centro da cidade, e não no bairro que é comumente apreendido como periférico. Se o “isolamento social” pode ser verdadeiro para os moradores dos DICs, a coesão interna, as redes de solidariedade são fatores que ajudaram os moradores no enfrentamento de precariedades no início do bairro e na mobilização para promover o melhoramento destas infra-estruturas, ou mesmo, construí-las.

No entanto, mesmo que falte, por exemplo, Centro de Saúde em um bairro, o sentimento de ausência pode se concentrar em áreas específicas. Deste ponto se origina a importância do território vivido: se a precariedade da infra-estrutura surge como risco e fator de vulnerabilidade, é porque os indivíduos têm grande dependência deste território. Se há a possibilidade de se locomover facilmente pela cidade, de utilizar infra-estrutura de outro local (ou seja, estender a territorialidade para outras áreas da cidade), a força desta deficiência é menor. Em todo caso, pouco depender deste território é pouco desenvolver o sentimento de lugar, pouco apropriar o espaço, pouco conviver com o risco.

O outro fator de medo/insatisfação na vida urbana que teve bastante destaque é a violência. Medo de assaltos, medo de tráfego de drogas, medo dos danos físicos, materiais que estas atividades podem gerar. Em todos os bairros, as conversas com os moradores ajudaram a identificar áreas entendidas como perigosas, lugares que são evitados, local de onde derivam indivíduos perigosos, para os moradores de fora destes territórios topofóbicos. O esvaziamento das ruas, tal como observado em alguns territórios da Ponte Preta e no ASB, podem expressar a convivência com o sentimento de risco, oriundo da violência urbana. Lúcio Kowarick, *Viver em risco: sobre a vulnerabilidade no Brasil urbano*, discute a autodefesa e a segregação socioespacial como adaptação à convivência com a área de risco. O autor coloca:

O lema é evitar o diferente, pois, a mistura social é vivenciada como confusão, desarmonia ou desordem. [...] Trata-se de uma sociabilidade enclausurada e defensiva, alicerçada no retraimento da vida privada – a casa –, que rejeita as esferas públicas – a rua –, tida como espaço da adversidade por excelência, o espaço social do anonimato, do imponderável e imprevisível, local portanto do perigo e da violência... (KOWARICK, 2002, p.23).

Se abster de ocupar as ruas como espaço de sociabilidade, evitar o contato com o outro, são formas de dirimir a vulnerabilidade apresentadas por territórios próximos a áreas consideradas como topofóbicas. No entanto, são nos territórios topofóbicos que a identidade territorial parece mais expressiva: os moradores se conhecem, apropriam o espaço das ruas como extensão do lar, constroem campos de futebol de várzea, atestam a carência de infraestrutura urbana, revelam laços comunitários. Ao ter seu território concentrado no bairro (ao contrário da possibilidade de estender sua territorialização para outras áreas da cidade), convivem com toda potencialidade de riscos e perigos do bairro (geralmente, como observado nos mapas, os moradores destes territórios topofóbicos por parte dos de fora são os mais vulneráveis ambientalmente, pois se localizam junto ao fundo de vale, junto ao matagal). Porém, o envolvimento maior com o espaço e com os outros moradores (que também têm a vida condicionada pelo espaço do bairro), pode promover uma rede de solidariedade, que serviria como recurso frente a riscos e conseqüente diminuição da vulnerabilidade.

Diante deste quadro, acreditamos que as qualidades da territorialização dos indivíduos interfiram na relevância dos riscos que pode haver na vida urbana. Mapear a localização destes, a proximidade dos moradores com os riscos, auxilia a dar concretude (ou maior visibilidade) aos riscos. Pois, como atenta Paulo César da Costa Gomes, na obra *A condição urbana*:

[...] o arranjo físico das coisas é um agente ativo na realização de determinadas ações sociais, e essa ordem espacial é concebida como uma condição para que essas ações se produzam. Isso quer dizer que as práticas sociais são, em certa medida, dependentes de uma dada distribuição ou arrumação do espaço (GOMES, 2006, p.172).

Somado a isto, para compreender a vulnerabilidade na vida urbana (a capacidade de enfrentar os riscos ou diminuir a potencialidade de danos negativos oriundos de perigos), acreditamos que atentar aos movimentos de territorialização, ou seja, como os indivíduos estão relacionados com este arranjo específico (como o apropriam, constroem e dependem dele) possibilite uma compreensão maior da vida diária com os riscos presentes na cidade.

O lugar é estabelecido pelo conhecimento experiencial, pelo envolvimento com o espaço. Uma forma de se estabelecer lugar, na cidade, é através da necessidade de

territorialização (realizada no espaço do bairro). Manejar ou interferir nas condições, processos ou gêneses de territórios vividos pode ser formas de configurar diferentes de vulnerabilidade.

### **A experiência do lugar: em direção à vulnerabilidade**

Ao trazer o bairro como recorte espacial, mapeando os territórios vividos e riscos tal como os expressados pelos moradores, trazemos que, no dia-a-dia, há diferentes modos de lidar com riscos na vida urbana. A experiência do lugar direcionando à vulnerabilidade e, neste caso, proporcionando um olhar qualitativo para as questões do projeto maior.

Existem percepções locais da própria vulnerabilidade e estratégias de prevenção e mitigação de danos próprias das comunidades, como os estudos de Percepção de Risco vêm explorando. Annelies Heijmans, que discute as relações entre a vulnerabilidade e o *empowerment* das comunidades, coloca:

It is important that outsiders understand both sides that make local peoples' perception of risk, rather than analyzing and measuring their vulnerability with outside criteria. Outsiders might label two households who live in similar conditions equally vulnerable. But the two households might still perceive risk differently and, as consequence, prefer different risk-reduction measures (HEIJMANS, 2004, p.120).

Na vida urbana, a experiência do lugar (que congrega os modos como os indivíduos percebem e lidam com a vulnerabilidade) está centrada na vivência dos bairros e nos movimentos de territorialização dentro deles. Na cidade, para compreender este outro lado da vulnerabilidade (dos riscos que se concretizam no dia-a-dia e como lidar com eles) é preciso atentar aos bairros e território vividos.

Mapas de vulnerabilidades (através dos índices utilizados para construir as zonas de vulnerabilidade, do projeto maior) para a escala dos bairros, auxiliariam na compreensão de fatores que caracterizem a vulnerabilidade de acordo com os ativos da população. Se estes fossem sobrepostos a mapas que expressem a experiência do lugar (que apreende a concretude dos riscos e perigos na vida das pessoas e seus meios de lidar com estes), semelhantes aos apresentados aqui, a discussão da vulnerabilidade dos indivíduos poderia ser complexificada e

ampliada, ao abarcar tanto a compreensão teórica da questão quanto a dimensão empírica e qualitativa dos riscos e vulnerabilidades na cidade.

## Referências

BECK, U. **World risk society**. Cambridge: Polity Press, 1999.

CUNHA, J. M. P. et al. A vulnerabilidade social no contexto metropolitano: o caso de Campinas. In: \_\_\_\_\_ (Org.). **Novas Metrôpoles Paulistas: população, vulnerabilidade e segregação**. Campinas: NEPO/UNICAMP, 2006.

CUTTER, S. **Living at risk: the geography of technological hazards**. London: Arnold, 1996.

DE PAULA, F. C. Vulnerabilidade e territorialidade em bairros de Campinas. **Textos NEPO 61**, Campinas, 2011.

\_\_\_\_\_; MARANDOLA JR., E. Entre o bairro e o lugar: experiência urbana nos DICs, Campinas. In: COLÓQUIO NACIONAL DO NÚCLEO DE ESTUDOS DE ESPAÇO E REPRESENTAÇÕES “ESPAÇOS CULTURAIS: VIVÊNCIAS, IMAGINAÇÕES E REPRESENTAÇÕES”, 2., 2007, Salvador. **Anais... NEER**, 2007.

\_\_\_\_\_; MARANDOLA JR., E.; HOGAN, D. J. Em busca do homem no espaço: o trabalho de campo na geografia humanista. In: SEMINÁRIO TEMÁTICO DO NORTE DO PARANÁ, 1., SEMANA DE GEOGRAFIA, 21., 2005, Londrina. **Anais... Londrina: UEL**, 2005. (CD-ROM).

ENTRIKIN, J. N. **The betweenness of place: towards a geography of modernity**. Baltimore: The Johns Hopkins, 1991.

FERRAZ, H. **Filosofia urbana**. São Paulo: João Scorseti, 1997. (Tomo II).

GIDDENS, A. **As conseqüências da modernidade**. Tradução de Raul Fiker. São Paulo: Editora da UNESP, 1991.

GOMES, P. C. C. **A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

HAESBAERT, R. **O mito da desterritorialização: do fim dos territórios à multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HEIJMANS, A. From vulnerability to empowerment. In: BANKOFF, G.; FRERKS, G.; HILHORST, D. (Org.). **Mapping vulnerability: disasters, development and people**. Londres: Earthscan, 2004.

HEWITT, K. **Regions of risk: a geographical introduction to disasters**. Harlow: Longman, 1997.

HOGAN, Daniel Joseph e MARANDOLA JR., Eduardo. Towards an interdisciplinary conceptualisation of vulnerability. **Population, Space and Place**, n. 11, p. 455-471, 2005.

HOGAN, D. J. Mobilidade populacional, sustentabilidade ambiental e vulnerabilidade social. **Revista Brasileira de Estudos Populacionais**, São Paulo, v.22, n.2, p.323-338, jul./dez.2005.

HOLZER, W. **Paisagem e lugar: um estudo fenomenológico sobre o Brasil do século XVI**. 1998. 233f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

\_\_\_\_\_. Uma discussão fenomenológica sobre os conceitos de paisagem e lugar, território e meio ambiente. **Território**, Rio de Janeiro, Ano II, n.3, p.77-85, jul./dez.1997.

KOWARICK, L. Viver em risco: sobre a vulnerabilidade no Brasil urbano. **Novos Estudos CEBRAP**, São Paulo, n.63, p.9-30, jul.2002.

LE BOSSÉ, M. As questões de identidade em geografia cultural: algumas concepções contemporâneas. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. (Org.). **Paisagens, textos e identidade**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2004.

MITCHEL, J. K. Hazards studies: convergent concerns and divergent approaches during past decade. In: LOWENTHAL, D. (Org.). **Environmental, perception and behaviour: an inventory and prospect**. Chicago: Chicago University, 1984.

RIBEIRO, C. R. V. **Espaço vivo**: as variáveis de um espaço-vivo investigadas na cidade de Diamantina, do ponto de vista dos músicos. 2006. 287f. Tese (Doutorado) – Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2006.

SLOVIC, P. Perception of risk. In: \_\_\_\_\_ (Org.). **Perception of risk**. London: Earthscan, 2006.

TORRES, H. G. A demografia do risco ambiental. In: \_\_\_\_\_; COSTA, H. (Org.). **População e meio ambiente**: debates e desafios. São Paulo: SENAC, 2000.

TUAN, Yi-Fu. Space and place: humanistic perspective. In: GALE, S.; OLSSON, G. (Org.). **Philosophy in geography**. Dordrecht/Boston/London: D. Reiel Publishing Co., 1979.

WATTS, M. J.; BOHLE, H. G. The space of vulnerability: the causal structure of hunger and famine. **Progress in Human Geography**, London, v.17, n.1, mar.1993.

---

## **PERIGOS DO LUGAR, MEMÓRIA E PAISAGEM NO JARDIM AMANDA, HORTOLÂNDIA<sup>4</sup>**

*Luiz Tiago de Paula*

No auge das questões ambientais, que têm em seu bojo as mudanças climáticas, a degradação de ecossistemas, o colapso e a hipotética extinção da espécie humana, um conceito emerge e fixa seu lugar no centro dessas incertezas e discussões políticas e científicas contemporâneas: a vulnerabilidade. Tendo a dimensão humana como elemento central, o conceito de vulnerabilidade é entendido como a capacidade de resposta, de grupos ou indivíduos, às situações de risco ou perigo (HOGAN; MARANDOLA JR., 2007). Dentro dessa definição, existe a possibilidade e necessidade de múltiplas perspectivas para as abordagens nos estudos sobre o tema. Os perigos ambientais, que compõe parte integrante de nossa sociedade contemporânea, têm origens híbridas. São produtos de fenômenos sócio-econômicos, naturais, tecnológicos e quasi-naturais, como deslizamentos de massas, enchentes, contaminação de solos, poluição atmosférica entre outros (HOGAN; MARANDOLA JR., 2007).

Assim como as abordagens teórico-metodológicas, as escalas de observação sobre essas categorias de fenômenos devem ser consideradas em suas diferentes dimensões, sempre conectando as escalas (micro, meso e macro). À luz do campo de estudos em população e ambiente (interface dinâmica entre Demografia e Geografia), a pesquisa se baseou nos trabalhos de campos executados no bairro Jardim Amanda, Hortolândia (SP), que compõe a Região Metropolitana de Campinas (RMC). O bairro é caracterizado por diferentes paisagens e lugares internos a sua área, que configuram diferentes formas e estágios de ocupação e consolidação dos equipamentos urbanos. A partir de análises e observações de diferentes atributos físicos do lugar, a vulnerabilidade do bairro é fragmentada a condições geográficas específicas e percepções singulares de seus viventes. Os mesmos riscos não são plenamente

---

<sup>4</sup> Texto escrito a partir dos relatórios finais das bolsas do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica (PIBIC/CNPq) da Unicamp, dos períodos 2007-2008 e 2008-2009, sob orientação do Prof. Dr. Daniel Joseph Hogan.

identificados em toda parte do bairro, desenhando assim diferentes maneiras de capacidade de respostas de pessoas e do lugar em lidar com os perigos cotidianos.

No início da pesquisa, o lugar se apresentava como uma incógnita em nossas investigações. De nada sabíamos, a não ser a fama de “pobre e violento” que o bairro trazia ao imaginário urbano. Preocupados sobre qual o papel do pesquisador na própria forma de produção do conhecimento, o objetivo principal (que nos guiou até as últimas análises) era o de colocar “em suspenso” todos os conceitos pré-concebidos que tínhamos em relação ao bairro hortolandense.

Toda a trajetória dos trabalhos de campo foi uma procura de estabelecer intimidade com o lugar e as paisagens, a partir da experiência, deixando a situação de “o de fora” para ser/estar na condição do “de dentro” no lugar. Contando com um aparato de observações gerado através de diários de campo, as anotações nos serviram como a matéria bruta da experiência: elaboramos uma gama de relações que parecem existir entre as diferentes paisagens do bairro (DE PAULA, 2008). As conversas (muitas vezes não temáticas) nos ajudaram a construir as imagens sobre o bairro.

As análises preliminares foram fundamentais não só para uma investigação mais apurada do objeto como para o amadurecimento do bolsista. A relação pesquisador e objeto de estudo implicou na complexificação das análises e norteou outros rumos para se compreender os perigos do lugar. A partir de uma base fenomenológica, tentamos desenhar um entendimento sistematizado da relação risco-paisagens do bairro. Ou seja, uma leitura e vivência dos aspectos geomorfológicos e infra-estruturais aliados às condições socioambientais específicas – segregação, mobilidade, vulnerabilidade –, capazes de gerar sentimentos topofílicos ou topofóbicos, expressos na experiência do lugar (TUAN, 1980).

O trabalho envolve um diálogo entre metodologias qualitativas e, em alguns casos, o cruzamento com metodologias quantitativas (a respeito principalmente do tema mobilidade), a convergir para uma linha teórica de investigação própria. Dessa forma, buscamos pensar a vulnerabilidade do lugar, transcendendo as barreiras disciplinares, no sentido de apreender a multidimensionalidade dos fenômenos perigo e risco.

## **Da experiência do lugar para a experiência dos perigos**

Tratando-se de uma vulnerabilidade a qual é circunscrita sobre a categoria lugar, nos empenhamos em discutir a concepção deste conceito. O lugar figura entre as categorias-chave da Geografia, sendo aqui um conceito para análise privilegiado. Há uma separação epistemológica no entendimento sobre lugar. Por um lado, ele é entendido como um sítio onde as coisas estão e acontecem, com o pesquisador observando este espaço sempre como alguém de fora, dotado de neutralidade: em que suas indagações e conclusões sobre os fatos seriam cientificamente objetivas, neutras e isentas de preconceitos. Esta concepção de lugar está ligada a uma visão naturalista, incorporada pela escola positivista e ao discurso universalizante da perspectiva objetivista da Ciência.

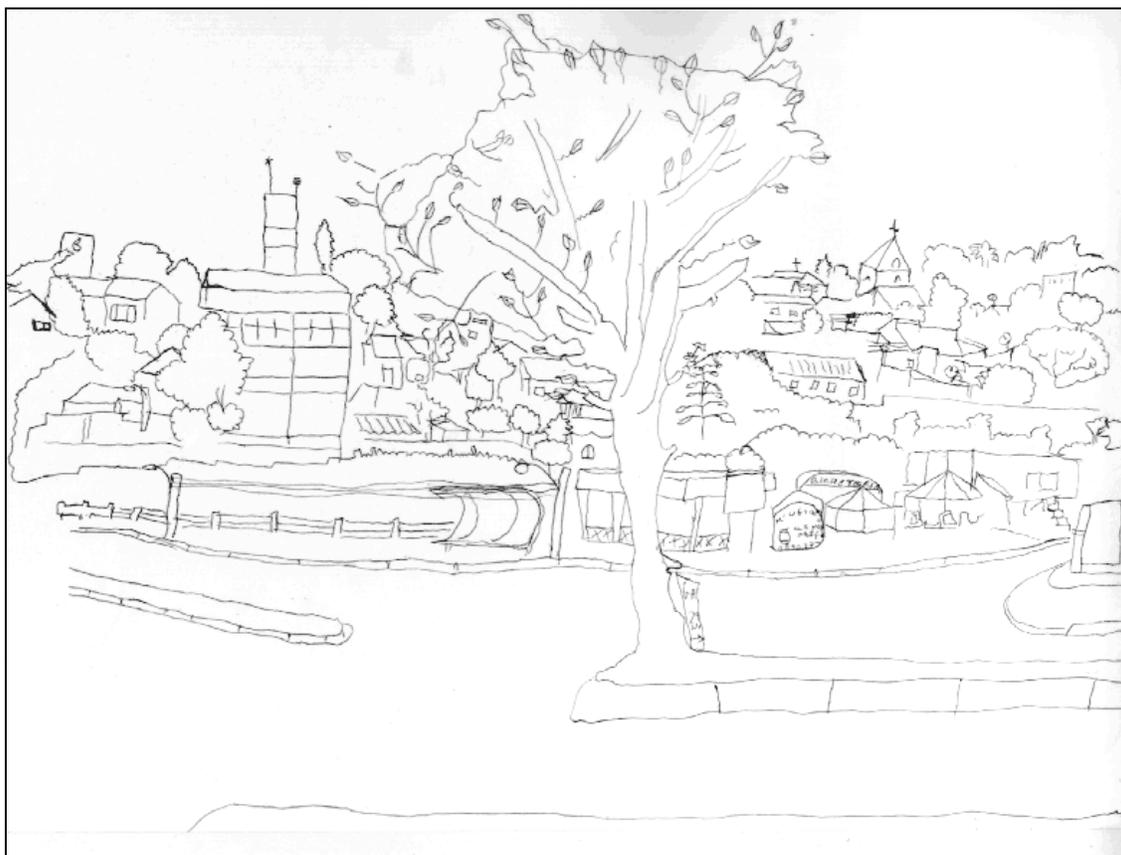
Por outro lado, o lugar não corresponde simplesmente a uma porção limitante do espaço, onde fenômenos se desenrolam e são passíveis de serem medidos, como propõe a escola positivista. Entender o lugar é estar imbuído de sua dinâmica, olhá-lo como um centro de significados, que traz ao indivíduo e grupo a própria razão de ser e estar no mundo. Todo indivíduo, de algum modo, faz parte de algum lugar que é produzido através de intenções e experiências coletivas e individuais (RELPH, 1979). Para o geógrafo Yi-fu Tuan (1980), o lugar sugere todos os laços afetivos entre humanos e meio ambiente, que diferem em modos de expressão, mas que interferem sobre as percepções e ações culturais e individuais sobre o próprio ambiente. Esta corrente de pensamento congrega uma escola de caráter mais subjetivista da Ciência. Diversos trabalhos e pesquisas em Geografia, influenciados pela Fenomenologia, têm contribuído para a compreensão mais multidisciplinar da categoria lugar, permitindo uma maior fluidez entre sujeito e objeto de pesquisa (MARANDOLA JR., 2005a), sem necessariamente acirrar esta dicotomia sujeito-objeto que permeia o paradigma científico dominante (SANTOS, 1987).

A fluidez entre esses dois elementos (sujeito-objeto) é produzida em trabalho de campo, em que recortamos uma forma de lidar com a dinâmica cotidiana. Segundo Cora Escobar, a realidade – daquela que estamos atribuindo sua constituição a partir do cotidiano e da experiência – é construída, para o pesquisador, basicamente a partir de três fatores: 1) o recorte teórico, que implica também em um recorte da realidade que orientará a metodologia

do trabalho para uma aproximação entre a teoria subjacente e a realidade empírica; 2) a própria subjetividade do pesquisador, na medida em que, a importância da experiência do pesquisador, no processo de construção dos dados, é face preponderante; e 3) a própria realidade, enquanto materialidade, que existe independentemente do recorte teórico e da subjetividade do observador, mas que tem influência sobre esses dois outros fatores (ESCOLAR, 1998).

**FIGURA 01**

Desenho da paisagem do Jardim Amanda



Desenho da paisagem do Jardim Amanda, vista da Avenida Brasil.

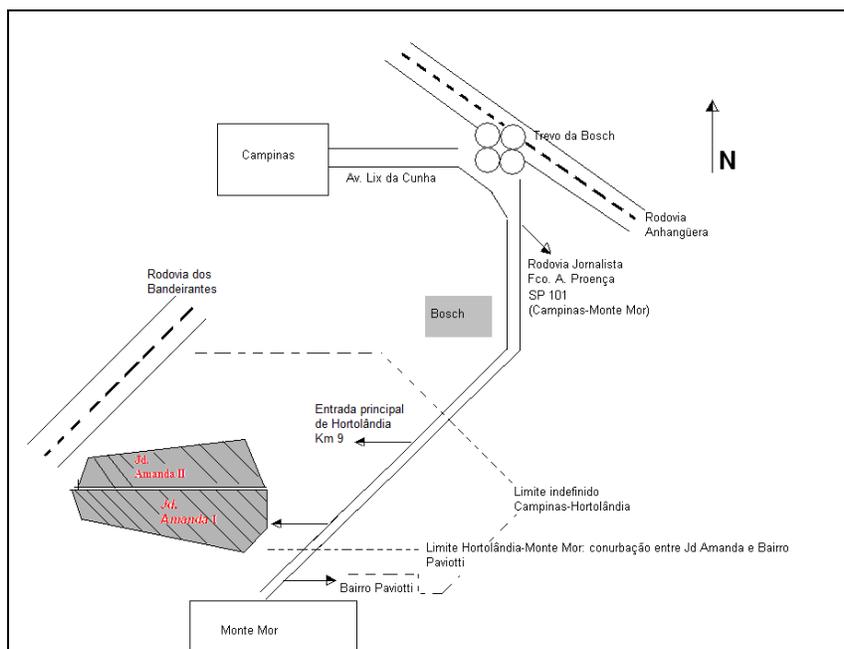
**Ilustração:** Luiz Tiago de Paula (out.2007).

O primeiro contato à experiência do lugar foi intencionalmente conduzida pelo método desenvolvido, em 1981, pelo geógrafo inglês Douglas Pocock e reaplicado por Amorim Filho e Dickenson (1996). Este método é composto por três fases distintas. A primeira é o conhecimento prévio sobre o ambiente, ou seja, descrever o que se sente, percebe e intui ao se estar no lugar, esforçando-se para “por entre parênteses” as concepções e os conceitos pré-

existentes do bairro. Um diário de campo foi preciso para o registro das informações. Na segunda, é proposto a representação do ambiente, por meio de desenhos (Figura 01, 02 e 03) e fotos da paisagem, croquis e mapas. E, por fim, a terceira se refere à descrição de elementos qualitativos da paisagem, assim como aqueles que, de alguma forma, prendem a atenção do observador (os atributos materiais).

**FIGURA 02**

Croqui do trecho entre Campinas e o Jardim Amanda, Hortolândia (SP)



Croqui do trecho entre Campinas e o Jardim Amanda, Hortolândia (SP) de ônibus interurbano.

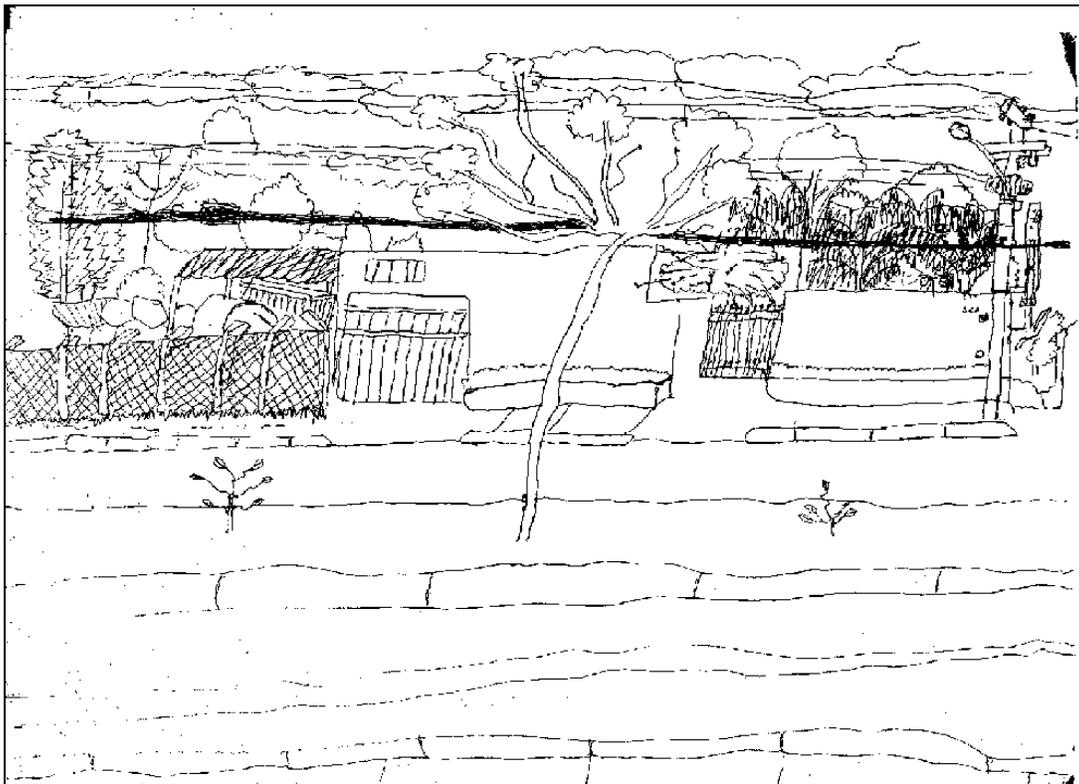
**Ilustração:** Luiz Tiago de Paula (out.2007).

A paisagem compõe uma das categorias de análise primárias, dentro do arcabouço teórico-metodológico da ciência geográfica. Sob o horizonte humanista-fenomenológico em Geografia, a paisagem é entendida para além do senso comum, transcendendo a definição do dicionário de línguas, que a reduz para uma pequena porção do espaço que pode ser observada com apenas um golpe de vista (HOLZER, 1999). Vieira (1998) faz uma breve discussão sobre a tensão que se impõe entre observador e a paisagem, que nos ajuda a compreender a última. A autora se refere ao campo visual, não apenas ao que os olhos alcançam, mas a seleção objetiva e subjetiva de objetos que encerram a paisagem (Figura 01 e 03). Dessa forma, a descrição e análise da paisagem dão base para discussão sobre a qualidade ambiental, e como esta pode

variar entre os indivíduos que a observa (AMORIM FILHO; DICKENSON, 1996). E ainda, tem dimensões de matrizes teóricas distintas, porém, estas dimensões convergem e contribuem para uma visão de espaço uno, pois é ali que se materializam os produtos de fenômenos de diferentes processos (MARANDOLA JR.; LIMA, 2003). Holzer (1999), quando cita Sauer, argumenta que a paisagem é a união de qualidades físicas da área significativa para o homem e das formas como esta área é utilizada. Ou seja, a paisagem, ela em si mesma, é parte indissociável da história e dos costumes culturais do lugar, é produto de agentes naturais, sociais e econômicos que se expressam enquanto fenômenos geográficos.

**FIGURA 03**

Desenho da paisagem da entrada do bairro



Avenida Santana, esquina com a Avenida Brasil.

**Ilustração:** Luiz Tiago de Paula (nov.2007).

Esta aliança entre paisagem e vulnerabilidade do lugar deu base para uma discussão de considerações sólidas sobre os resultados obtidos. Permitiu que nós nos aprofundássemos ao tema, partindo da idéia de vulnerabilidade como um fator intrinsecamente espacial. Mas que

elementos de outras esferas se revelaram importante para compreender objetivamente a vulnerabilidade “ao rés-do-chão”? (MARANDOLA JR., 2005b). A paisagem foi o primeiro passo para entendermos diferentes dinâmicas internas ao bairro, que dessem base para a busca de diferentes percepções do risco no Jardim Amanda. Cartografamos algumas dessas percepções a partir de conversas com os moradores, não sistematizada (de questionários ou perguntas diretas), mas que desenham diferentes experiências sobre os riscos identificados, em distintas áreas do bairro.

### **Paisagens e perigos do lugar**

Fora importante saber as dimensões do bairro, seus limites, aperfeiçoar os sentidos de localização de ruas, avenidas, rios, comércio, escolas e outros elementos que configuram as paisagens do lugar, antes de identificar quais são os perigos ambientais, de fato. A preocupação, portanto, foi fomentar estes indícios, oriundos dos diários de campo, para que estes dados fossem operacionalizados.

Antes de uma análise pontual sobre o Jardim Amanda, centramos em visitar a cidade de Hortolândia (centro e outros bairros) e entender em que contexto urbano e metropolitano o Jardim Amanda se insere. Distante do centro comercial e político da cidade, o bairro segue o padrão de forma de ocupação urbana da cidade. Hortolândia tem seu arranjo espacial urbano disperso. Ou seja, existem pontos de concentração ocupacional (bairros) distantes entre si, espalhados, que se localizam em determinados locais da cidade, dentro do perímetro urbano. A rede urbana não possui o panorama clássico de cidades metropolitanas, de centro urbano adensado que vai se atenuando em círculos, gradativamente menos densos, em relação ao centro. Hortolândia é como uma rede cheia de buracos, onde as linhas entrelaçadas são os bairros e os buracos (os vazios), terrenos urbanos (Figura 04).

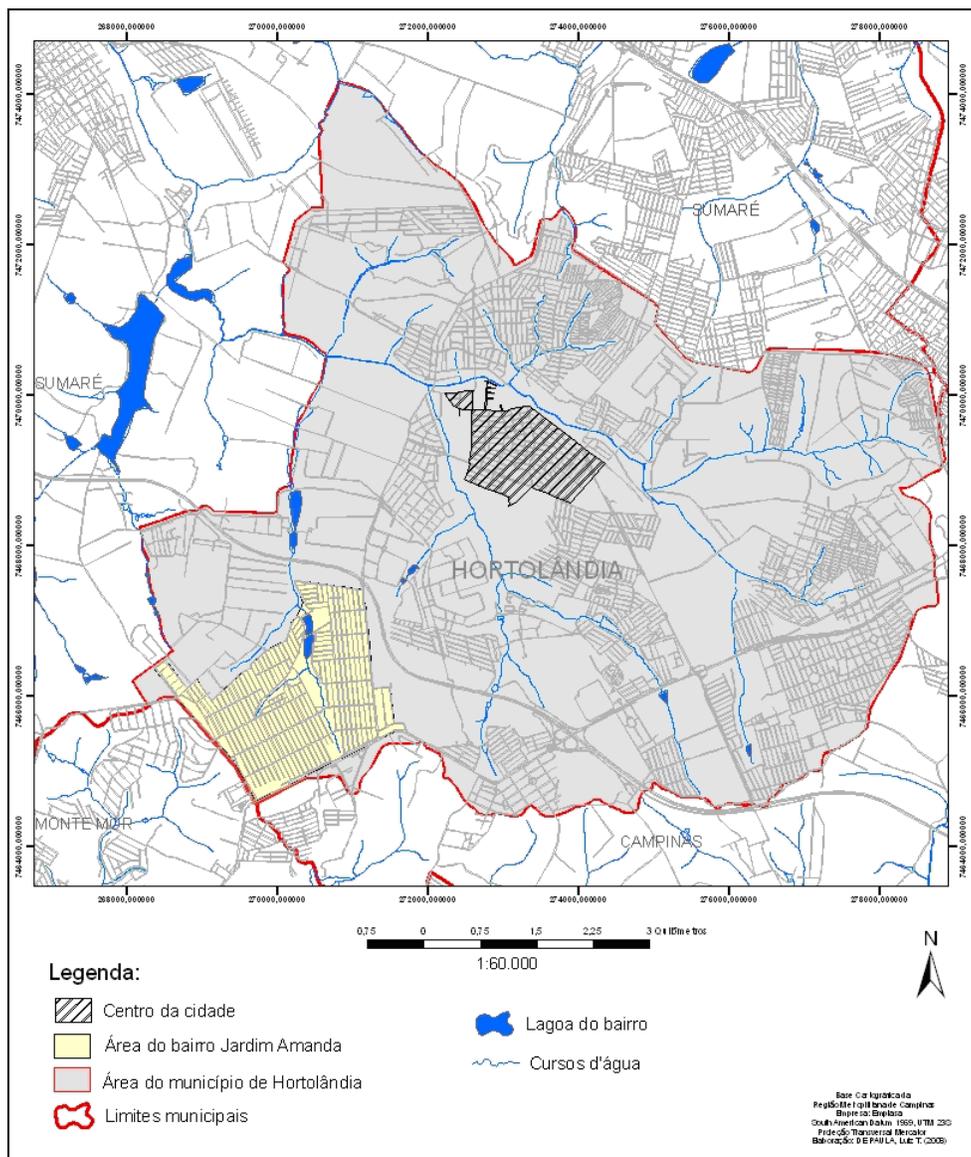
O bairro tem uma população de 48.944 habitantes, segundo os dados da prefeitura municipal, e está situado no limite sudoeste da cidade de Hortolândia, fazendo conurbação com as cidades de Monte Mor e Campinas (Figura 04), é o maior bairro da cidade e um dos maiores da Região Metropolitana de Campinas. O lugar tem duas saídas: a primeira é a Rodovia Jornalista Francisco Aguirra Proença (SP 127), que dá acesso à cidade de Campinas e Monte

Mor; e a segunda, a Avenida Santana que liga o bairro aos outros bairros e ao centro da cidade de Hortolândia (Figura 05). A Rodovia SP-127 é responsável pela estreita relação que o bairro estabelece com a cidade de Campinas: o transporte coletivo interurbano (entre Campinas e Hortolândia) é constituído por ônibus e microônibus (mais conhecido como “lotações”). Este tipo de transporte desloca grande número de pessoas todos os dias, entre essas duas cidades, principalmente no sentido Hortolândia para Campinas, seja para o trabalho, o lazer, ou necessidades de outras naturezas. A outra saída do bairro, a Avenida Santana, conecta o Jardim Amanda à região central da cidade, assim como para outros bairros da periferia hortolandense, como, por exemplo, ao bairro Parque Ortolândia e ao Jardim Firenze.

Dentro do próprio Jardim Amanda existe uma distinção, entre Jardim Amanda I e II (Figura 05). Tal separação tem suas raízes no processo histórico de ocupação de Hortolândia e do bairro. A produção do espaço urbano da cidade teve seu início, sobretudo, na década de 1960/70, quando Hortolândia ainda era distrito de Sumaré (MANFREDO, 2007). Mas a implantação do Jardim Amanda se deu, principalmente, a partir de 1993, pela empresa Territorial Bela Vista. Esta mesma empresa, poucos anos depois, loteou áreas vizinhas ao bairro que originou o Jardim Amanda II.

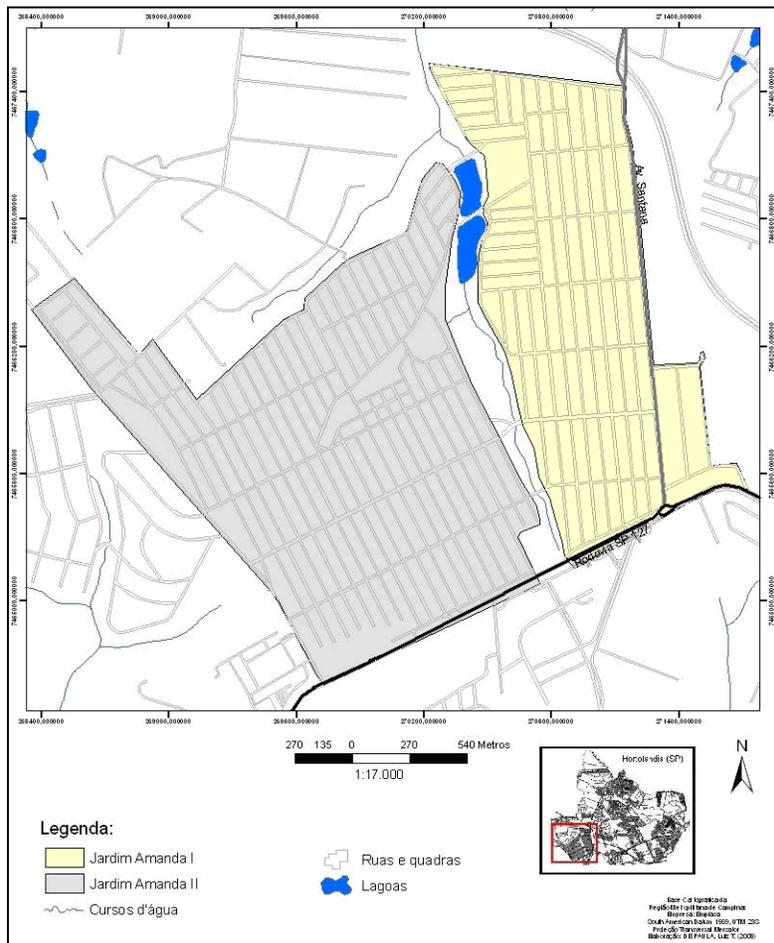
O limite físico entre essas duas partes (Jardim Amanda I e II) é traçado por um canal fluvial, Córrego Terra Preta – bacia hidrográfica do Rio Jacuba, sub-bacia da bacia do rio Piracicaba (Figura 05). A visão panorâmica do bairro, vista preferencialmente dos interflúvios que compõe o relevo do lugar, mostra um bairro de ocupação urbana recente. As cores predominantes dentre as casas e outras construções civis são o laranja e o cinza-cimento, compostas pelos populares “tijolos baianos” e massas de concreto, assim como os pontos azuis das caixas d’água sobre as lajens. Mas, em termos da experiência dos moradores, a separação entre essas duas unidades do bairro não se revela tão sólida. É comum, quando se pergunta a um morador “onde você mora?”, obter a resposta “no Jardim Amanda”. Se é morador do I ou II, a pergunta deve ser mais direta: “em que Amanda o senhor mora?”. O trânsito de bicicletas, de pessoas andando e carros, não obedecem rigidamente a um sentido, os ritmos dos dois bairros são difusos e se misturam: a impressão que se tem é de tudo ser um bairro só, o balé-do-lugar (place-ballet) (SEAMON, 1980).

**FIGURA 04**  
**Malha urbana de Hortolândia**



Separação entre os bairros e distância do Bairro Jardim Amanda ao centro da cidade.

**FIGURA 05**  
**Separação entre Jardim Amanda I e Jardim Amanda II**



Existe a concepção de que bairro Jardim Amanda II é mais vulnerável, por ter seu processo de ocupação mais recente, portanto sendo o portador único de áreas urbanizadas degradadas e caóticas. Em trabalho de campo notamos que a questão não é simples. Há áreas do Jardim Amanda I que são mais antigas que determinados setores do Jardim Amanda II. Porém no Jardim Amanda I, apesar de ter casas e ruas mais antigas, estabelecidas há cerca de vinte anos, quando Hortolândia ainda fazia parte de Sumaré, esta unidade ainda possui ruas de terra, sem rede de esgoto. A rede de energia elétrica está instalada na maior parte dos dois bairros, mas é predominantemente no Amanda II que ainda encontramos, com mais facilidade, habitações obsoletas, os “barracos”, na beira dos córregos, que ainda se abastecem de energia elétrica ilegalmente, com a prática de fiações irregulares, expostas, que aumenta o risco para ocorrência de acidentes domésticos, como o incêndio.

Tanto a parte I quanto a II do bairro têm áreas melhores consolidadas e áreas mais degradadas, e é por causa desta heterogeneidade de paisagens e destes conjuntos de fatores-problemas, que se torna uma tarefa difícil em se afirmar qual dos dois Jardins Amandas está mais expostos aos perigos.

O asfalto e a rede de esgoto são elementos, dentro do cenário urbano, que têm forte expressão para o juízo daquilo que são bairros bons ou ruins, principalmente para aqueles que vivem ali. No bairro todo (Jardim Amanda I e II), há ruas com e sem asfalto. É comum a presença de ruas asfaltadas, porém, sem coleta e tratamento de esgoto. Ou seja, ruas com asfalto, em boas condições, têm esgoto escorrendo “a céu aberto” nas guias e meio-fios. O processo de pavimentação das ruas feito anteriormente a construção de um sistema de esgoto consolidado, mostra a importância que o asfalto tem para os moradores do bairro.

Certamente, nos períodos de chuva, com ruas asfaltadas mitiga-se os problemas referente a presença de buracos e barro nas vias, que atrapalham o transporte de pessoas e carros. Porém, as águas pluviais se misturam com as águas contaminadas, e com a ausência de bueiros, são responsáveis pelo transporte de águas sujas para outras áreas mais baixas do bairro, como a lagoa, por exemplo. Assim, diz um morador do bairro quando pescava:

*Olha a cor desta água. Quando mudei para cá, há vinte anos, esta água não era escura assim... era limpinha, limpinha. Apesar de dar bastante tilápia e bagre, hoje, não é possível mais comer: o gosto é ruim e pode fazer mal. Mas gosto de passar as tardes aqui, sou aposentado, e aproveito isso aqui para relaxar.*

Sobre as ruas de terra, em períodos mais secos do ano, geram muita poeira o que acarreta o acúmulo de pó, principalmente, nas partes internas das casas. Nos períodos de muita chuva, as ruas de terra são solapadas pela erosão das águas pluviais, que formam muitos buracos, dificultando o acesso de carros e pessoas. E quando estas ruas não possuem uma rede de esgoto, os riscos se ampliam. As chances de se contaminar por doenças aumentam, como leptospirose, hepatite A, hepatite B e febre tifóide; pois as águas de esgoto, aprisionadas nos buracos das ruas, às vezes não têm um destino certo.

**FIGURA 06**  
Rua (70) Silva Jardim



Implantação da rede de esgoto no Jardim Amanda II.  
**Foto:** Luiz Tiago de Paula (maio, 2008).

Paralelo a estes problemas, o bairro passa por uma fase de intensa transformação em determinadas áreas. Não em todos os lugares. O bairro parece, como a própria prefeitura municipal se refere ao lugar, um “canteiro de obras” (Figura 06). É comum o trânsito de tratores e caminhões cheios de terra e pedras, idas e vindas de materiais de construção. O processo de construção e transformação do bairro não se mostra ativo apenas pelo lado dos poderes públicos; faz parte do cotidiano a imagem de moradores construindo, ou ampliando a própria casa – ações as quais colaboram intensamente para elaboração e transformação do lugar, que interfere diretamente no grau de vulnerabilidade do bairro. As casas foram construídas pelos próprios moradores, diferentemente do estilo clássico das famosas “vilas”, de casas populares padronizadas (geralmente construídas por empresas contratadas pelo poder público). Devido a isso é possível observar, no Jardim Amanda, lotes e casas de todos os tamanhos e formas (Figura 07): construídas perpendicular ou paralelamente ao sentido da rua, estreitas e longas com sobrados na parte superior da casa, de quintais extensos com a casa apenas no fundo do mesmo e outras.

A heterogeneidade de lugares e paisagens é grande. Certas ocasiões, em determinadas áreas do bairro, os moradores nem, ao menos, sabiam que havia casos de enchentes e inundação no bairro. Em uma ocasião, perguntamos a dois vizinhos se no bairro existiam casos de alagamento: obtive duas respostas antagônicas entre si.

*“Alagar? Quê? Não, não, aqui (no bairro) não alaga, não...” “Aqui no Amanda, só alaga lá embaixo lá...”*

Há outras regiões do bairro que se destacam dentre outras, trata-se dos centros comerciais do Jardim Amanda, os lugares mais movimentados. Com um comércio variado, a Avenida Brasil (conhecida entre os moradores como “A Avenida”) tem desde lojas de roupas, escolas de inglês e francês, lan house, videolocadoras, supermercados, casas de rações, mecânica, bicicletarias e postos de gasolina, além de outros (Figura 09). Talvez o equipamento urbano que melhor represente esta face do lugar é a presença de uma universidade – Faculdade Hoyler – com seis cursos de graduação e doze de pós-graduação, que não está situada na Avenida Brasil, mas na Avenida Santana, uma das principais também do bairro. Segundo a secretaria da instituição, mais de quarenta por cento dos alunos residem no próprio bairro. Nesse sentido, elaboramos um mapa que cartografasse equipamentos urbanos (como igrejas, campos de futebol, comércio, postos de gasolina e centros de saúde e outros) para a tentativa de interpretar a vulnerabilidade a partir da maneira de como esses elementos se distribuem geograficamente no bairro.

Ainda centrados sobre as diferentes percepções sobre alguns riscos, entendemos que tal fato tem a ver com território, diferenças de níveis infra-estruturais, paisagens, forma de vida, cotidiano e outros elementos que configuram a intersubjetividade do lugar. O Jardim Amanda é popularmente conhecido como “o maior bairro da América Latina”, seu tamanho revela diferentes lugares e paisagens que formam diferentes percepções e experiências sobre os riscos e perigos do lugar.

**FIGURA 07**  
Rua (14) Carlos Chagas



Perceba as diferentes formas e tamanhos que as casas e terrenos apresentam.

**Foto:** Luiz Tiago de Paula (maio, 2008).

Há uma área específica do bairro, Ruas 70 e 75, ao norte do Jardim Amanda II, em que é comum a ocorrência de enchentes pela chuva. Visitamos a área e conversamos com alguns moradores do local. A intenção era a de entender qual a percepção dos riscos e a capacidade de enfrentamento ao perigo-enchente que estes moradores poderiam nos exprimir. Distintamente, das tradicionais enchentes, onde cursos d'água transbordam suas áreas de inundação (as várzeas) e atingem as casas, no caso das Ruas 70 e 75 do bairro, o córrego, que está próximo às costas das casas, não transborda. O fato é que as águas provenientes das partes mais altas do bairro confluem-se para estas duas ruas e ficam aprisionadas, devido à falta de bueiro e uma área de escape para o rio. Mas o risco à enchente, a partir da experiência de alguns moradores, não configura a principal vulnerabilidade do lugar. Na verdade, existe um projeto entre a prefeitura de Hortolândia e o Governo Estadual em transferir as pessoas que moram ali para conjuntos habitacionais CDHU. Estes conjuntos geralmente são condomínios de pequenos prédios, com apartamentos de dois quartos, um banheiro, sala e cozinha. A prefeitura da cidade de Hortolândia, então, tratou de fixar uma placa na Rua 75 com a seguinte mensagem:

“É proibido ocupar, vender, transferir ou doar imóveis na área da prefeitura, das ruas 70 e 75 do Jd. Amanda, pois as famílias serão transferidas. Quem comprar ou vender não será atendido pelo programa de moradia popular do município com o CDHU. Esta área verde será recuperada posteriormente pelo meio ambiente.”

A situação que torna esses moradores vulneráveis é a permanência ou não no lugar, a incerteza que cria um sentimento de dúvida, quanto ao investimento de obras e reformas da própria casa e do próprio desfazer das relações de vizinhança que foram construídas no lugar. Segundo uma moradora, a placa foi colocada há um ano, a prefeitura apenas fixou a placa em frente a sua casa, mas não dera prazo para a transferência das famílias:

*Eu: “Olá, Senhora. Boa tarde!”*

*Senhora: “Boa tarde, filho!”*

*Eu: “E essa placa aí, já está em vigor o que diz nela? Eles (funcionários da prefeitura) colocaram esta placa aí, mas conversaram com vocês e tal?”*

*Senhora: “Ish! Conversaram nada. Colocaram aí, e agora está aí. Ninguém vem falar nada, explicar nada. Você está fazendo pesquisa? Moço, você tem que vir aqui em dia que chove. Nossa! Essa rua fica uma buraqueira só. Tem que tirar foto da situação que essa rua fica.”*

*Eu: “Quer dizer que vocês não sabem se vão sair ou quando vão sair daqui?”*

*Senhora: “Os meus vizinhos aqui não sabem se arrumam (no sentido de reformar) a casa...”*

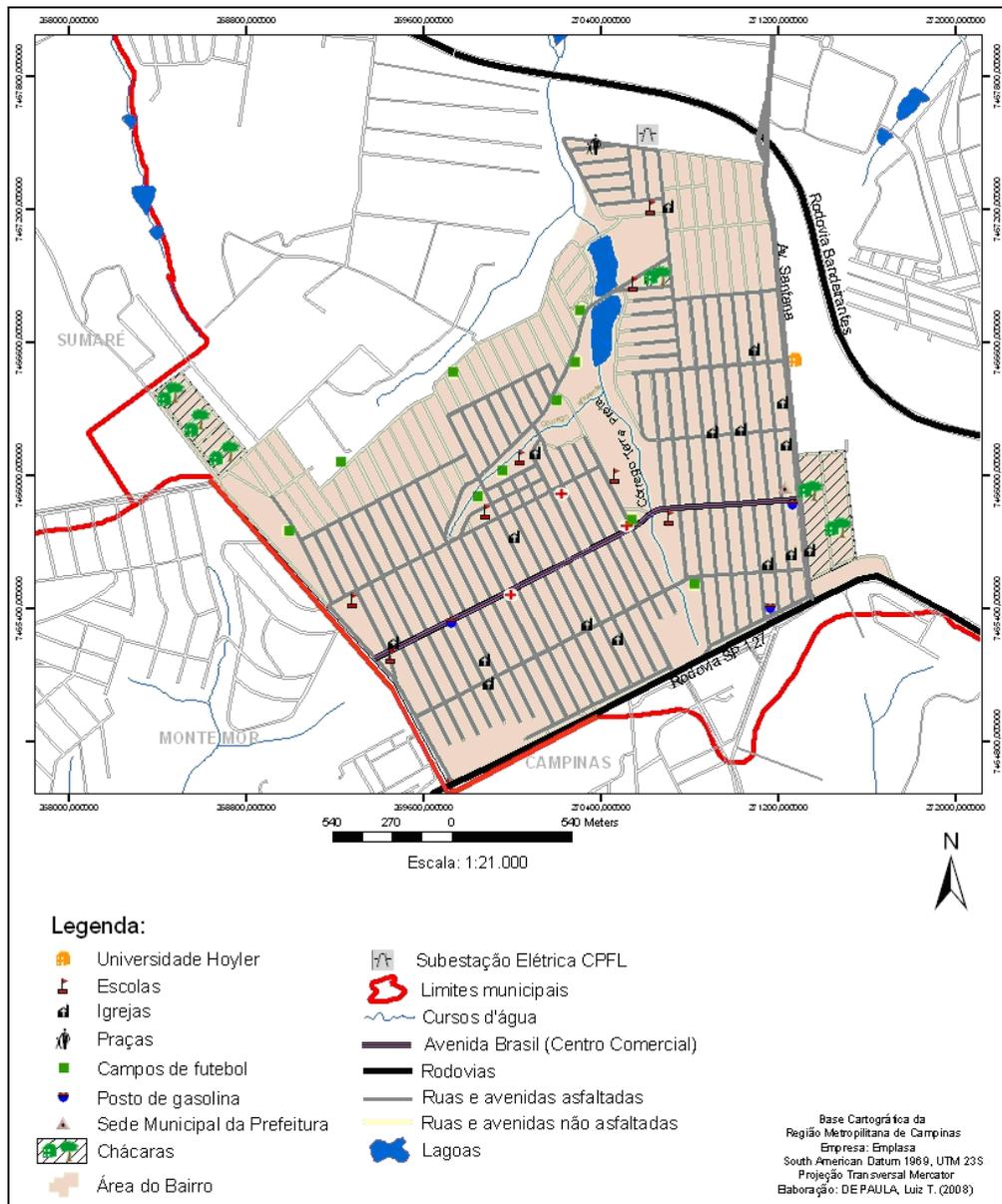
*Eu: “Pois é, o material de construção é muito caro!”*

*Senhora: “Então, aí a gente não sabe se arruma a casa ou não. Agora que a gente está acostumado... e se a gente arruma a casa e depois tem que sair? Eles não querem nem saber dos nossos gastos: derrubam tudo!”*

*Eu: “É verdade.”*

*Eu: “Bom, voltarei mais vezes. O brigado, senhora. Boa tarde para senhora. Até mais”*

**FIGURA 08**  
**Mapa dos equipamentos urbanos do bairro**



Outro caso que pode sustentar o exemplo de vulnerabilidade a que os moradores estão expostos, e que ganhou grande importância pela mídia e outros meios de comunicação, é a hipotética retirada de mais de 8 mil famílias do bairro. Segundo a prefeitura de Hortolândia, a empresa loteadora Territorial Bela Vista, responsável pelo loteamento dos dois bairros, detinha uma dívida para com a empresa piracicabana Santa Lúcia Incorporadora – a qual moveu uma

ação na justiça contra a primeira. Durante a negociação, a justiça determinou que a dívida fosse paga através dos terrenos do bairro. Cerca de 80% dos imóveis podem ser leiloados pela empresa Santa Lúcia Incorporadora. Apesar de terem pagado o terreno e residirem no bairro há mais de 20 anos, os moradores não são vistos pela justiça como proprietários, pois não possuem a escritura dos imóveis.

**FIGURA 09**  
Avenida Brasil



Avenida (6) Brasil, centro comercial do bairro.  
**Foto:** Luiz Tiago de Paula (maio, 2008).

Apesar da conturbada situação no âmbito da mídia e da justiça, no bairro as coisas andam quase normalmente. As obras de asfaltamento das ruas prosseguem, os moradores continuam a construir casas. Pouco se fala no assunto. A conversa com alguns moradores revela um pouco a visão que se tem do bairro e sobre o assunto:

*Eu: "O senhor ficou sabendo da possível retirada de 8 mil famílias das casas do bairro?"*

*Morador: "(Risos) Mas que é isso? Dos quase vinte anos que moro neste bairro, nunca vi chegar tanto desenvolvimento: asfalto, supermercados, falam que vai vir um banco aí. Agora eles estão pensando em revitalizar a lagoa! Imagina o dinheiro que a prefeitura*

*deve estar gastando aqui? Jamais ela iria deixar acontecer uma coisa dessas. Nem a gente aqui. Pagamos tudo certinho, bonitinho. A empresa de Piracicaba e a Bela Vista que se virem com esse negócio! A gente não tem nada a ver com isso!”*

**FIGURA 10**  
Placa da prefeitura



Foto da placa da prefeitura, fixada na Rua 75.

**Foto:** Luiz Tiago de Paula (maio, 2008).

Os riscos e perigos do lugar, desse modo, são prismas multifacetados que abrangem diferentes processos e dinâmicas. O perigo é social ao mesmo tempo em que é econômico, geográfico, cultural, entre outros. Diferentes tendências de percepções sobre os riscos identificados, a partir das vivências e experiências dos moradores revelaram o quão complexa é a temática para o lugar Jardim Amanda. O bairro passa por uma intensa transformação, fomentada pelos poderes públicos, mas principalmente pela própria comunidade, que se revela fator de resistência para as adversidades e história do lugar. É preciso, portanto, entender a vulnerabilidade do bairro Jardim Amanda, de forma multidimensional e transescalar, sobre seus riscos e perigos (MARANDOLA JR., 2004).

**FIGURA 11**

Rua 75



Rua 75, Jardim Amanda II.

Foto: Luiz Tiago de Paula (maio, 2008).

### **Mobilidade e vulnerabilidade: que é viver em um bairro com dimensões de uma cidade?**

Com aproximadamente vinte e oito anos de existência, o Jardim Amanda é um bairro de migrantes, internos e externos a RMC (Figura 1). Seu início é anterior a emancipação do município de Hortolândia (1991), quando este ainda era distrito de Sumaré. Basicamente, o loteamento<sup>5</sup> foi organizado segundo as capacidades econômicas de cada morador, na medida em que era possível adquirir um lote ou frações dele em função do poderio econômico. Por isso, quando observamos a paisagem do lugar, se identifica terrenos e casas de vários tamanhos e formas (DE PAULA, 2008).

A população transformou seu tamanho em altas taxas de crescimento nos últimos anos. Enquanto a cidade de Hortolândia teve seu crescimento populacional, entre 2000 e 2008, de 3,21% (a.a), o Jardim Amanda aumentou sua população a uma taxa de 4,27% (a.a).

---

<sup>5</sup> Os lotes foram feitos pela Empresa Territorial Boa Vista, a qual tem sido bastante citada pela mídia nos últimos 8 meses. O motivo é um processo judicial, que acusou a empresa ter uma dívida com outra empresa loteadora de Sumaré, que exigia a área do bairro Jardim Amanda como pagamento da dívida. A exigência, que não vingou, seria a retirada de todos os moradores da área. O impacto deste impasse para os moradores teve efeito, na medida, em que quase todos tiveram que fazer a escritura das propriedades, pois possuíam apenas o contrato de compra.

**FIGURA 12**  
Vertente leste da Lagoa



Foto: Luiz Tiago de Paula (2009).

Essa atração populacional está relacionada a contextos históricos municipais e regionais das últimas duas décadas. Segundo Manfredo (2007), a cidade de Hortolândia consegue sua emancipação no ano de 1991, no auge das políticas neoliberais adotadas pelo governo federal. Nesse período, havia uma necessidade competitiva para se criar políticas municipais para uma reestruturação do parque industrial da cidade que viria a surgir. A opção escolhida pelo governo atual da época fora a de intensificar os processos de incentivos fiscais para atração de grandes empresas multinacionais e que, conseqüentemente, atraiu um significativo número de mão-de-obra, em sua maioria, desqualificada.

Alguns moradores alegam que o principal motivo da vinda era o baixo preço da área do terreno. W., 42 anos, morador do bairro há 23 anos e ex-morador da cidade de Campinas (bairro Jardim Aurélia, próximo a Souzas), diz que, em 1986, ouviu a propaganda das vendas dos lotes pelo rádio. A casa em Campinas era alugada e como trabalhava e já havia constituído uma família, optou por comprar o terreno e construir sua própria casa no Jardim Amanda, mesmo sabendo que talvez teria de pendular do ex-distrito de Hortolândia para Campinas, todos os dias.

São casos assim que podemos pensar a mobilidade como possibilidade. A escolha por morar em lugares mais afastados é ampliada em razão da mobilidade metropolitana. O ocorrido

com W., em certa medida, só foi possível devido à possibilidade de ir e vir dentro da metrópole. A causa primeira não foi a busca por um emprego, mas a uma residência que pertencesse a si e a sua família, cujo sentimento de posse gera um sentimento de segurança e identidade com o lugar, a partir do momento que se estabelece uma sensação de fixidez no habitar e envolvimento, ou um ponto de referência espacial de permanência.

O contexto econômico e político da cidade e da região metropolitana se conecta à história migratória de W., uma vez que a combinação da expansão das áreas urbanas (por políticas municipais) foram direcionadas, com diferentes intensidades, tanto para ocupação residencial, como para as atividades industriais. Porém, a construção histórica do lugar não se dá apenas por agentes políticos e econômicos, mas por fatores culturais, que são oriundos da própria constituição migratória do bairro.

A evolução do bairro está intimamente relacionada ao desenvolvimento da RMC, e não apenas ao município de Hortolândia. Quando observamos a localização e as dinâmicas geográficas em que o bairro estabelece com as outras cidades isso fica mais nítido (Tabela 1).

Alguns dados indicam que 79,2% dos viajantes têm lugares de Hortolândia como local de destino. Isso nos faz refletir sobre a pseudo-condição de entender este município como “cidade-dormitório”. Parte dos ônibus intermunicipais acabam fazendo as duas funções, inter e intramunicipal, em alguns casos. Por exemplo, as linhas 7.00 e 7.02 da EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos) – ambas de trajeto entre Campinas e Jardim Amanda – transportam pessoas que trabalham em Campinas, mas também deslocam muitas pessoas que ficam nas margens da rodovia SP 101 antes de chegar ao município de destino. O mesmo acontece com outras linhas de outras cidades como para Sumaré e Monte Mor.

**TABELA 1**  
Viagens diárias por motivo e município de destino

		Campinas	Hortolândia	Indaiatuba	Jaguariúna	Monte Mor	Nova Odessa	Paulinia	Sumaré	Valinhos	Vinhedo	Total
<b>Motivo no Destino</b>	Trabalho Indústria	1402	1202	-	300	300	100	-	100	200	100	3704
	Trabalho Comércio	901	601	-	-	-	-	-	100	-	-	1602
	Trabalho Serviço	2603	1001	100	-	100	100	100	401	-	-	4405
	Escola/Educação	801	9112	-	-	-	-	-	200	-	-	10113
	Compras	300	300	-	-	-	-	-	-	-	-	600
	Medido/ DentistaSaúde	100	100	-	-	-	-	-	200	-	-	400
	Recreação/ Visitas	-	401	-	-	-	-	-	-	-	-	401
	Residência	-	21428	-	-	-	-	-	-	-	-	21428
	Outros	200	701	-	-	100	-	-	300	-	-	1301
<b>Total</b>		<b>6307</b>	<b>34846</b>	<b>100</b>	<b>300</b>	<b>500</b>	<b>200</b>	<b>100</b>	<b>1301</b>	<b>200</b>	<b>100</b>	<b>43954</b>

**Fonte:** Pesquisa Origem/Destino, 2003 – Região Metropolitana de Campinas, STM/Emplasa.

No entanto, Campinas merece destaque quanto a este assunto. O centro metropolitano sozinho recebe cerca de 14% (6.307 pessoas) dos viajantes diariamente vindos do Jardim Amanda, o que revela a intimidade estabelecida entre o bairro e essa cidade. Talvez a estimativa, por si só, nem seja tão grande, quando pensamos em termo de indivíduo, o qual faz o movimento pendular diariamente. Porém, se considerarmos esses dados em quantidades de família, a relação Jardim Amanda-Campinas aumenta em proporções exponenciais. Se, para

cada família, um parente próximo ou amigo fizesse cotidianamente esse movimento de ida e volta, em termos geográficos, haveria uma enorme intensificação das interações espaciais, que Corrêa (1997, p.279) entende como “[...] um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico.” Ou seja, grande parte das famílias estabelece uma relação direta ou indireta com Campinas através dos deslocamentos pendulares.

Uma concepção que ilustra bem a idéia de mobilidade em face à possibilidade que extrapola a individualidade do fenômeno é a de Jacques Lévy que o entende como uma “[...] relação social ligada à mudança de lugar, isto é, como o conjunto de modalidades pelas quais membros de uma sociedade tratam a possibilidade de eles próprios ou outros ocuparem sucessivamente vários lugares” (LÉVY, 2001, p.7).

Esses movimentos pendulares se dão majoritariamente pela “Rodovia Campinas-Monte Mor” como é popularmente conhecida, ou oficialmente como Rodovia Jornalista Francisco de Aguirra Proença, SP 101 (Figura 2). Note que o nome dado a essa rodovia não faz referência ao bairro, nem à cidade, mas sim ao contexto geográfico onde o bairro se insere, configurando em uma conurbação tripla: uma face/fronteira tornada para Campinas e outra para Monte Mor e Sumaré.

A localização e a dinâmica geográfica do bairro são fundamentais para se compreender a mobilidade e experiência metropolitana. Mas se entendemos a mobilidade como possibilidade, que pode ou não se equiparar a acessibilidade de buscar serviços às distâncias cada vez maiores do lugar de moradia, seria interessante analisarmos quais são os meios e qual é o tempo que essas pessoas levam em seus deslocamentos diários (Tabelas 2 e 3).

Se fossemos observar esses dados a partir da experiência do lugar, chegaríamos facilmente a conclusão que existem dois ritmos preponderante no bairro. Um é feito por aqueles que se deslocam por meios de transporte motorizados, e outro corresponde aos pedestres e aos ciclistas. A união desses dois ritmos é parte daquilo que Seamon (1980) chama de balé-do-lugar (*place-ballet*), definido pelo movimento cotidiano de pessoas e de objetos que quase-se-repetem ao nível de causar certa legibilidade sobre uma sucessão de eventos que identificam os ritmos do lugar. Mas o que se vela e revela nessa “dança” é o como essas pessoas

que executam diferentes deslocamentos (internos e externos ao bairro) percebem seu ambiente.

Pessoas que se utilizam de ônibus, carros e outros meios de auto-transporte enfrentam alguns perigos específicos do lugar. As duas vias de acesso ao bairro, Avenida Santana e Rodovia SP 101, em alguns horários, principalmente a SP 101, que liga o bairro às outras cidades, não comporta o fluxo de veículos e de pessoas indo ou vindo dos empregos, das escolas ou do lazer. Nessa estrada, há convergências de muitos ônibus urbanos (municipais e intermunicipais), caminhões e carros. A rodovia tenta comportar o uso de três cidades vizinhas (Campinas, Hortolândia e Monte Mor) ou mais, sendo que sem infra-estrutura básica para suportar tal fluxo, torna os deslocamentos mais lentos e perigosos. Todos os trechos são vias de “mão-única” e, portanto, possui duas faixas apenas, com grande número de lombadas e poucas passarelas e faixas de acostamento. Isso se não considerarmos a fumaça e o barulho causado pelas indústrias e veículos às margens dessa rodovia.

A Avenida Santana, outro eixo de acesso ao bairro, possui dois trechos diferenciados. O primeiro, que é interno ao bairro, com presença de casas e alguns comércios, onde carros andam com velocidade relativamente mais baixa. E o segundo trecho é após o viaduto que passa sobre a Rodovia dos Bandeirantes (SP 348). A partir deste marco, a Avenida passa a ser, então, uma via de acesso rápido, que irá ligar o bairro Jardim Amanda aos outros bairros, ao centro da cidade de Hortolândia, e ao final ao novo Corredor Metropolitano da Microrregião Noroeste da RMC<sup>6</sup>. Ou seja, a construção desse corredor aliado ao crescimento do próprio bairro favorece o aumento dos fluxos de automóveis nessa avenida, o que torna necessário saber as necessidades básicas dessas pessoas para um planejamento coerente diante desses problemas.

Importante ressaltar que esses fluxos imprimem uma sazonalidade específica, os conhecidos “horários de pico”. Para sair do bairro às sete horas da manhã por meio de ônibus urbanos se torna um desafio, devido à lotação de pessoas que o utilizam neste horário – inícios dos turnos de trabalho e começo das aulas nas escolas. A mesma superlotação para os horários de volta, entre as seis e oito horas da noite. Esse ritmo diz respeito basicamente aos

---

<sup>6</sup> Essa microrregião incorpora Americana, Nova Odessa, Santa Bárbara D'Oeste e Sumaré.

movimentos populacionais e geográficos predominantemente de destinos externos ao Jardim Amanda.

**TABELA 2**  
Modo principal de transporte no bairro

	<b>Freqüência</b>	<b>Porcentagem</b>
Ônibus	13317	30,2
Ônibus Fretado	3404	7,7
Escolar	200	0,4
Dirigindo Automóvel	3204	7,2
Passageiro de Auto	901	2,0
Lotação/Perua	500	1,1
Moto	200	0,4
Bicicleta	1101	2,5
A Pé	20727	47,1
Outros	400	0,9
<b>Total</b>	<b>43957</b>	<b>100</b>

**Fonte:** Pesquisa Origem/Destino, 2003 – Região Metropolitana de Campinas, STM/Emplasa.

O outro ritmo é relacionado aos deslocamentos “mais lentos”, internos ao bairro, normalmente feitos a pé ou de bicicleta que é estimado em 47,2% de todos os deslocamentos do bairro (Tabela 2). Esses também imprimem sua sazonalidade específica. O bairro, com estrutura de cidade, tem um centro comercial principal, Avenida Brasil, que configura um eixo de referência para qualquer morador na hora de fazer suas atividades como ir ao mercado, ao banco, ao cabeleireiro ou qualquer outro tipo de comércio, além da presença de escolas e igrejas (DE PAULA, 2008). Outro fator a se considerar são as relações de vizinhança e parentesco, capazes de deslocar pessoas de um local a outro dentro do bairro. É comum

encontrar grupos familiares que possuem relações de parentesco na vizinhança, fenômeno que tem suas origens no próprio processo de migração e na idéia de auto-construção do bairro.

Outra questão fundamental é pensar o tempo de deslocamento que essas pessoas fazem (Tabela 3). Ora, quanto maior o tempo de deslocamento, maior é o tempo em que se permanece fora da casa e quiçá do bairro, trazendo conseqüências questionáveis para as relações de vizinhança e para a própria experiência individual do lugar.

Quando pensamos o deslocamento como fator de vulnerabilidade, devemos nos orientar em dois sentidos: 1) Percurso e perigo: existe o risco iminente durante o deslocamento, onde o perigo está associado aos lugares por onde se passa e ao próprio meio de transporte utilizado; 2) Risco e lugar: há também a fragilização da experiência dos riscos, na medida em que indivíduos permanecem mais tempo fora de casa ou do bairro (MARANDOLA JR., 2008).

O Jardim Amanda alia esses dois tipos de movimentos, os “mais lentos” (internos ao bairro) e os “mais longos” (externos a ele). Quando consideramos a população economicamente ativa, os números, daqueles que pendulam ou buscam serviços fora do bairro e daqueles que desenham seus trajetos cotidianos dentro do bairro, indicam certa proporção de equidade.

Antes de discutir esses dois ritmos, pensar a natureza da complexidade que revela esse bairro é perguntar: como um lugar que se localiza às extremidades do município de Hortolândia, com mínimas infra-estruturas básicas e presença de adversidades socioestruturais de diferentes naturezas, resistiu e se manteve crescendo e se desenvolvendo por mais de vinte anos? Claro que este “crescer” e “desenvolver” trazem vantagens e desvantagens para o lugar. Mas possuir elementos internos, e coordenados pela própria comunidade, colaborou não apenas para estruturação das condições físicas do bairro, mas também fez com que os órgãos e gestores públicos dirigissem seus olhares com mais atenção para esse bairro. São mais de 16.822 pessoas que diariamente constroem o balé-do-lugar. Onde também mais de um quarto dessas pessoas (43,1%) estão a menos de quinze minutos de sua casa, seja de veículo ou a pé (Tabela 3).

Para aqueles que percorrem a metrópole em maiores faixas de tempo, o meio mais utilizado é o ônibus (Tabela 3). O bairro possui linhas que têm seu destino para Sumaré e Campinas, além de Hortolândia. O problema que aparece, geralmente, na fala desses usuários é a subida periódica

dos preços das passagens. Esses preços variam de cidade para cidade, fazendo com que algumas pessoas, mesmo com faixas de renda familiares inferiores, optem por utilizar o carro (Figura 4).

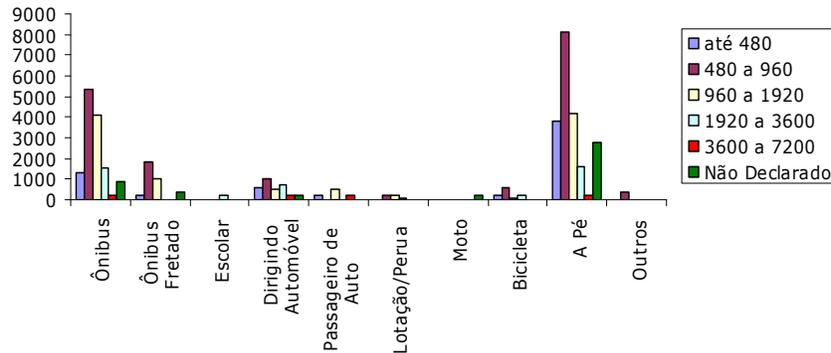
**TABELA 3**  
Duração das viagens por modo principal

		Duração das viagens					Total	
		Menos de 15 min	De 16 a 30 min	De 31 a 60 min	De 61 a 90 min	De 91 a 120 min	Mais de 120 min	
	Ônibus	401	2904	6208	2804	701	300	3318
	Ônibus Fretado	-	200	2704	401	100	-	3405
	Escolar	200	-	-	-	-	-	200
	Dirigindo Automóvel	801	1402	901	-	100	-	3204
<b>Modo Principal</b>	Passageiro de Auto	100	300	300	100	-	100	900
	Lotação/Perua	100	-	300	100	-	-	500
	Moto	200	-	-	-	-	-	200
	Bicicleta	300	01	-	-	-	-	1101
	A Pé	16822	3905	-	-	-	-	20727
	Outros	-	401	-	-	-	-	01
<b>Total</b>		<b>18924</b>	<b>9913</b>	<b>10413</b>	<b>3405</b>	<b>901</b>	<b>400</b>	<b>3956</b>

Fonte: Pesquisa Origem/Destino, 2003 – Região Metropolitana de Campinas, STM/Emplasa.

**FIGURA 13**

Modo principal de transporte por faixa de renda familiar



Fonte: Pesquisa Origem/Destino, 2003 – Região Metropolitana de Campinas, STM/Emlasa.

O bairro é metropolitano, ou seja, estabelece relações de diferentes naturezas como outras cidades da RMC. Ao mesmo tempo, comporta uma dinâmica interna muito intensa, o que revela a necessidade de pensar a mobilidade e os riscos além dos movimentos pendulares. O que traremos na sessão a seguir é uma análise com os olhos voltados “para dentro” do bairro. Ou seja, como pessoas, moradoras do bairro, de diferentes tempos de moradia – migrantes e estabelecidos - percebem e se envolvem com ambiente onde vivem. Ambos desenham quadros de vulnerabilidade diferentes, por conta da própria memória e experiência do lugar.

### **A memória, a experiência e o bairro: o “de dentro” e o “de fora”**

“Cada lugar, um lugar. Cada lugar, uma lei.  
Cada lei uma razão, eu sempre respeitei...”  
Trecho da música Fórmula Mágica da Paz (Racionais Mc’s)

Existe um vasto campo de estudos sobre as diferenças entre migrantes e estabelecidos, dentro da sociologia e antropologia. Um dos sociólogos que dedicou muito de seu trabalho para compreender a relação entre esses dois tipos de grupo é o inglês Norbert Elias. A partir de um estudo de caso, numa cidade da Inglaterra, Winston Parva (nome fictício dado pelo autor), ele e seu amigo John Scotson buscaram explicar como um grupo de um novo bairro (os outsiders), que não se diferenciavam pela língua, pela raça ou pela classe social eram tão subestimados e

subjugados por aqueles estabelecidos, responsáveis pelo processo de colonização e formação da cidade (ELIAS; SCOTSON, 2000).

Não há um consenso ou regra geral para se definir que é migrante, ou que é estabelecido. Cada lugar guarda suas próprias singularidades históricas e culturais. Portanto, nossas observações sobre os moradores do Jardim Amanda são uma tentativa de reunir a experiência do indivíduo ao tempo de moradia no bairro do mesmo.

As breves conversas biográficas que fizemos não são diretivas, mas tentam estabelecer fenomenologicamente as multipossibilidades de acesso ao conhecimento e às práticas do dia-a-dia, que fundam o envolvimento entre indivíduo e lugar.

A., 25 anos, é morador do bairro há oito meses, mas fala como se já morasse há mais tempo. Nascido em Campinas, veio para Hortolândia ainda criança para o bairro Jardim Nossa Senhora Auxiliadora, e, há tempos, tem parentes e amigos no Jardim Amanda. Para A., principalmente em meados dos anos de 1990, o bairro foi muito violento com a forte presença de traficantes de droga, polícia e pequenos assaltantes. Diz que isso ainda existe, mas muito pouco.

Alegava a dificuldade para se chegar ao bairro, quando vinha visitar amigos ou familiares, pois havia apenas uma linha de ônibus, a qual passava apenas a intervalos com mais de uma hora. “O bairro não tinha nada!” diz A., quando se refere às condições infra-estruturais, citando a quase ausência de comércios, asfalto nas ruas e lugares para lazer.

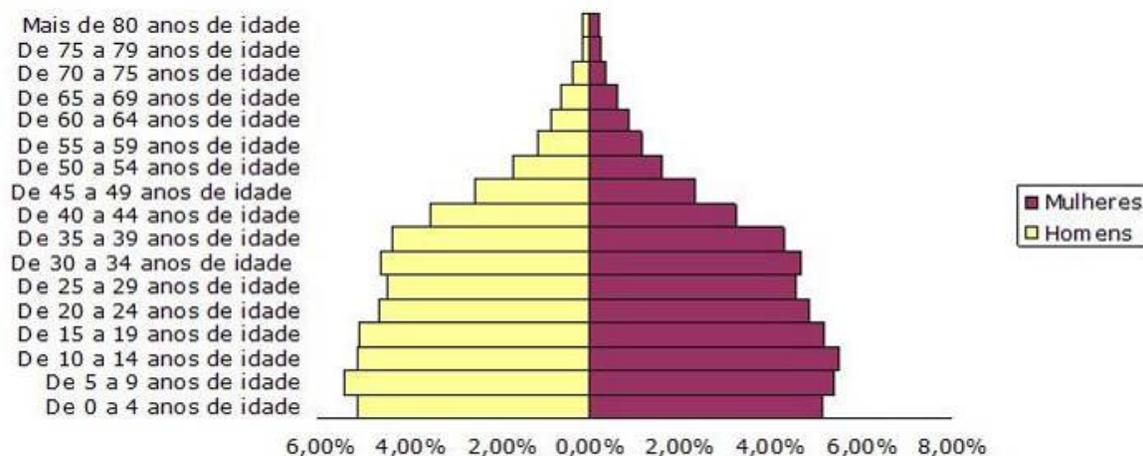
Em contrapartida, quando se refere ao bairro nos dias de hoje, constrói outra imagem, vinculada sempre a idéia de chegada de recursos sociais e técnicos para o bairro. A referência espacial é sempre o centro do bairro, “a Avenida” (Av. Brasil). E já não vê o lugar como violento e pobre. Diz a mim que posso caminhar e fazer meus trabalhos de campo tranquilamente pelo bairro.

A., apesar de jovem, trabalha como músico esporadicamente, e atualmente pretende abrir uma casa de tatuagem no bairro. O local já foi alugado e agora se encontra em reforma para a inauguração. O gosto e o talento para essas atividades que faz é o que mais o motiva. Acredita no sucesso do negócio pela grande quantidade de jovens que o bairro possui (Figura 14), além das relações de amizade que já construiu.

Nas reflexões de A. é possível observar duas construções sobre o lugar. A primeira refere-se ao Jardim Amanda da década de 1990, a um lugar que está numa fase de construção muito recente, onde o processo de migração é intenso, em que as pessoas nem sempre se conhecem, constituindo uma frágil identidade coletiva, portanto não se auto-avaliando como um grupo. Os lugares possuem “leis” próprias (socialmente instituídas) quando têm uma memória coletiva bem consolidada. A ausência desta não permite que essas “leis” sejam incorporadas por cada indivíduo. Sendo assim, a falta de uma memória do lugar, muitas vezes, podem potencializar a exposição ao perigo do lugar.

J., que aparenta ter pouco mais de 50 anos de idade, mora no bairro a 24 anos, e diz que dificilmente precisa ir ao centro de Hortolândia ou para Campinas. Argumenta que nesses lugares, em relação às compras, os produtos são mais baratos, porém o custo que se gasta para se deslocar, compensa mais comprar nos comércios do próprio bairro. E ainda, que, às vezes, por uma questão de variedade de produtos, só se acha aquilo que procura em Campinas ou no Centro, necessitando assim se deslocar.

**FIGURA 14**  
Pirâmide etária do Jardim Amanda



Fonte: Fundação IBGE (2000).

R., 69 anos, é da capital de São Paulo, região da Penha, e mora no Jardim Amanda a pouco mais de seis meses. Ao contrário da maioria dos entrevistados, ainda tem uma imagem/experiência espacial do bairro bastante fragmentada. Veio para o bairro por motivos

de problemas de saúde, o que a forçou a acompanhar a filha, que é casada. R. diz não ter se acostumado ao bairro. Faz comparações de preços de produtos entre os comércios do bairro em relação aos de seu lugar de origem e reclama dos altos preços. Cita equivocadamente, mas por falta de conhecimento, que não há um banco no bairro, e sempre que se deseja fazer algo é preciso ir ao centro da cidade de Hortolândia. Outro serviço que desaprova é o atendimento em postos de saúde, nos quais é preciso agendar consultas a datas de longos prazos, sem contar o atendimento “mal-educado” dos funcionários que “nem óia na sua cara”.

R. polariza sentimentos topofílicos e topofóbicos quando fala sobre o bairro. As deficiências que existem no bairro, para ela, se convertem em qualidade quando relembra a Penha, em São Paulo, onde, segundo ela, os serviços ficavam todos próximos a sua casa. Essa condição topofóbica, em relação ao Jardim Amanda, talvez seja fruto do “choque” que R. teve ao sair da Penha, bairro tradicional e de costumes e serviços bem consolidados da capital de São Paulo, para chegar em um bairro onde prevalece outra dinâmica, a de expansão urbana, migração (da qual ela mesma faz parte) e recente chegada de infra-estruturas básicas.

N., 72 anos, diz ser a quarta moradora do bairro. Vinda de Campina Grande, Paraíba, mora há 28 anos no Jardim Amanda. Hoje viúva, saiu, há mais de 30 anos, com o marido e a filha (ainda criança) da Paraíba para morar em Bauru, Estado de São Paulo. Pouco menos de um ano em Bauru, diz que lá se adoentou e por um motivo pessoal não quis mais morar nesta cidade. Foi então que decidiram morar em Campinas, pois já havia visitado e gostado da cidade. Refere-se principalmente a beleza do bosque dos Jequitibás e aos estádios de futebol da Ponte Preta e do Guarani, situados na região sudeste de Campinas.

Entretanto, a vinda para Campinas foi em parte “adiada”, pois N. e sua família foram atraídos pelos baixos preços dos terrenos vendidos naquela região pouco conhecida em Hortolândia, o Jardim Amanda. Durante a conversa, se notava que N. se referia a vinda para o Jardim Amanda e a Campinas como destino de um lugar só.

N., bastante lúcida, revela capacidade para descrever toda a evolução da paisagem no bairro. Ela argumenta que Jardim Amanda I e II se desenvolveram juntos, e hoje há quem chame os extremos oeste e sudoeste do bairro de Jardim Amanda III e IV, respectivamente, quando na verdade “[...] o Jardim Amanda é um só!”. Segundo N., quando chegou no lugar, o Jardim

Amanda ainda não era um bairro, mas um conjunto de pequenas chácaras bastante arborizadas, em que pouco a pouco essas árvores foram sendo derrubadas e construídas mais áreas para loteamento.

Na fala e gestos de N., se percebe a experiência de quem acompanhou toda a trajetória do bairro: “Hoji, isso aqui tem tudo! Eu num preciso de mais nada!” (a conversa, assim como a de J., foi feita na lagoa, com N. pescando). Esse sentimento caracteriza o que chamaríamos de um “estabelecido quase ideal”, em que se identificam sentimentos de identidade territorial (HAESBAERT, 1999) e envolvimento com a própria história do bairro.

Todas as conversas abordaram pessoas de diferentes faixas etárias e de poderes aquisitivos distintos, fatores que influenciam para buscas de diferentes serviços e necessidades dentro e fora do bairro, e conseqüentemente o envolvimento e a percepção individual do ambiente. Mas o que se tem é que tanto o tempo de moradia, quanto o lugar de origem a que a pessoa pertence são fundamentais para entender a relação que se estabelece com o bairro. Os “estabelecidos” (entendo-os como aqueles que moram há mais de 20 anos no bairro) também são migrantes. São estes diferentes perfis migratórios que trazem mais complexidade à vulnerabilidade do lugar. Riscos que são construídos culturalmente para alguns indivíduos, em alguns casos, não necessariamente representam perigo para outro grupo de diferente origem migratória.

### **Paisagem e vulnerabilidade: reflexões sobre a pesquisa**

Uma contextualização dos dados demográficos do bairro colaborou para unirmos algumas idéias e orientar algumas questões que levantamos em trabalho de campo. Os pressupostos se diluíram para formar uma imagem mais contrastada sobre “quem” vive/está no bairro Jardim Amanda.

A idéia de vulnerabilidade, tanto da ótica teórica como da ordem prática, deixou de ser uma conceituação definida para incorporar mais elementos que constituíssem qualquer que seja as dificuldades ou facilidades de se viver no bairro. A mobilidade foi um dos temas desenvolvido não apenas por ser assunto de interesse da pesquisa (população e ambiente), mas por se tratar do próprio modo de vida metropolitano que sentimos ao se estar no bairro.

Diferentemente do primeiro ano de pesquisa, em que o material utilizado era apenas a “matéria-prima” da experiência, os diários de campo e a descrição e correlação entre as paisagens. Nos últimos passos da pesquisa, contamos também com as conversas biográficas e os dados do Censo Demográfico 2000 (FUNDAÇÃO IBGE) e da Pesquisa Origem e Destino (Emplasa), que apresentaram outros rumos para a pesquisa.

Os fenômenos observados no bairro abrem possibilidades para muitas áreas de estudo. No entanto, a temática que se refere ao comportamento, percepção e legibilidade espacial da metrópole é uma área pouco investigada, atualmente, principalmente dentro da Geografia e outros estudos que envolvem a mobilidade. Obviamente, é um tema que, por um lado, irá indagar elementos de características culturais (origem migratória) e, por outro, psicológicos e geográficos (percepção e cognição), fato que reforça a continuidade de um pensamento crítico e de base teórica investigativa capaz de abarcar todos esses temas.

A idéia é lapidar e dar mais densidade aos temas que trabalhamos aqui como memória e mobilidade, assim como para o cruzamento dos dados. Não que estes elementos não tenham alcançado suas devidas profundidades epistêmicas para os objetivos da pesquisa, mas abriram campos de interesses mais vastos sobre a vulnerabilidade do lugar. Esse aprofundamento seria, portanto, o fechamento de um ciclo de pesquisa, possibilitando algumas sistematizações de questões levantadas ao longo desses dois anos.

Tentar representar espacialmente tanto os dados quantitativos quanto os qualitativos deve ser sempre a meta para quem se debruça sobre esta área de estudo. A construção de mapas mentais, onde o próprio depoente representasse quais são os elementos que determinam suas referências espaciais dentro do bairro e da RMC, e da mesma forma, avaliar como o ambiente pode dificultar ou facilitar para uma melhor legibilidade de suas condições, seria uma alternativa inteligente de tentar acessar a percepção e experiência ambiental dessas pessoas. A partir disso, identificar as diferenças e semelhanças de condutas espaciais, e percepção de riscos entre migrantes e estabelecidos.

Sabemos da diversidade que compõe o perfil migratório do bairro. Também sabemos a partir das paisagens do lugar, onde estão as pessoas de menor e maior poder aquisitivo dentro do bairro. Porém identificar espacialmente, por meio de dados estatísticos, onde grupos de

diferentes tempos de moradia, faixas de renda e origem migratória se localizam, nos permitiria investigar o tema com melhor acurácia e fazer mais relações entre as questões que envolvem risco-migração, risco-segregação.

Estudar o lugar, a escala local, é como aumentar a escala cartográfica de um mapa. Na medida em que se perde área espacial, se aumenta a quantidade e complexidade de detalhes. É este processo de redimensionamento que está em jogo aqui. O bairro Jardim Amanda revela ambigüidades sociais e geográficas, como periferia-centro, segregação-mobilidade, pobreza-vulnerabilidade, as quais não são particulares do bairro, ou da cidade de Hortolândia, mas da própria natureza da produção do espaço urbano em algumas áreas da região de Campinas. A intenção é pensar o lugar, como essência/base de um espaço vivo/vivido para conectá-lo às outras escalas que compõe as vulnerabilidades e as dinâmicas socioambientais da RMC.

## Referências

- AMORIM FILHO, O. B.; DICKENSON, J. P. Geografia experiencial: uma perspectiva binacional. **Caderno de Geografia**, Belo Horizonte, v.6, n.7, p.23-32, jul.1996.
- CORRÊA, R. L. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C. G.; CORRÊA, R. L. (Org.). **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.
- DE PAULA, L. T. **Vulnerabilidade do lugar e perigos ambientais na Região Metropolitana de Campinas**: um estudo do Jardim Amanda. Campinas: NEPO/UNICAMP, 2008. (Relatório Final de Iniciação Científica PIBIC/CNPq).
- ELIAS, N.; SCOTSON, J. **Os estabelecidos e os outsiders**. 2.ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.
- ESCOLAR, C. Epistemologia del trabajo de campo en geografia: problemas en torno a la construccion de los datos. **Revista Electrónica Bibliográfica de Geografia y Ciencias Sociales**, Barcelona, v.1, n.96, p.1-7, 1998.
- FUNDAÇÃO IBGE. **Censo Demográfico 2000**. Rio de Janeiro, 2000.
- HAESBAERT, R. Identidades territoriais. In: ROSENDAHL, Z.; CORRÊA, R. L. (Org.). **Manifestações da cultura no espaço**. Rio de Janeiro: Eduerj, 1999.
- HOGAN, D. J.; MARANDOLA JR., E. Vulnerabilidade e perigos naturais nos estudos de população e ambiente. In: \_\_\_\_\_ (Org.). **Dinâmica populacional e mudança ambiental**. Campinas: NEPO/UNICAMP, 2007.
- HOLZER, W. Paisagem, imaginário, identidade: alternativas para o estudo geográfico. In: ROSENDAHL, Z.; CORRÊA, R. L. (Org.). **Manifestações da cultura no espaço**. Rio de Janeiro: Eduerj, 1999.
- LÉVY, J. Os novos espaços da mobilidade. **Geographia**, Niterói, Ano III, n.6, p.07-20, jul./dez.2001.
- MANFREDO, M. T. **Desigualdade e produção do espaço urbano**: o caso de Hortolândia na Região Metropolitana de Campinas. 2007. 203f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.
- MARANDOLA JR., E. **Habitar em risco**: mobilidade e vulnerabilidade na experiência metropolitana. 2008. 278f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2008.
- \_\_\_\_\_. Arqueologia fenomenológica: em busca da experiência. **Terra Livre**, São Paulo, Ano 21, v.2, n.25, p.67-79, jul./dez.2005a.
- \_\_\_\_\_. Vulnerabilidades e riscos na metrópole: a perspectiva da experiência. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL – ANPPUR, 11., 2005, Salvador. **Anais**. Salvador: ANPUR, 2005b. (CD-ROM).
- \_\_\_\_\_. Uma ontologia geográfica dos riscos: duas escalas, três dimensões. **Geografia**, Rio Claro, v.29, n.3, p.315-338, 2004.

\_\_\_\_\_; LIMA, A. Trabalho de campo e paisagem: multidimensões e possibilidades metodológicas. **Ciências Geográficas**, Bauru, v.9, n.2, p.174-180, 2003.

RELPH, E. C. As bases fenomenológicas da geografia. **Geografia**, Rio Claro, v.4, n.7, p.1-26, 1979.

SANTOS, B. S. **Um discurso sobre as ciências**. Porto: Afrontamento. 1987.

SEAMON, D. Body-subject, time-space routines and place-ballets. In: BUTTIMER, A.; SEAMON, D (Org.). **The human experience of space and place**. Londres: Croom Helm, 1980.

TUAN, Yi-Fu. **Topofilia**: um estudo das percepções, atitudes e valores do meio ambiente. Tradução de Livia de Oliveira. São Paulo: Difel, 1980.

VIEIRA, M. L. Paisagem urbana e rural. In: 3° ENCONTRO INTERDISCIPLINAR SOBRE O ESTUDO DA PAISAGEM, 3., 1998, Rio Claro. **Anais...** Rio Claro: UNESP/IGCE, 1998.

---

## **CONVIVENDO COM OS RISCOS: MOBILIDADE E FRAGMENTAÇÃO DO ESPAÇO METROPOLITANO NA VIA ANHANGUERA, CAMPINAS-SUMARÉ<sup>7</sup>**

*Gabrielle Mesquita Alves Rosas*

Este trabalho visa investigar a rodovia Anhanguera enquanto lugar na vida dos moradores da região. A pesquisa é uma tentativa de pensar a vulnerabilidade a partir do lugar e seus atributos, e para isso, nos voltamos à análise do cotidiano urbano e ao entendimento de como se dá a inserção da rodovia na rotina das pessoas, tanto as que moram em seu entorno como as que possuem sua rotina ligada à rodovia. A área de estudo é o trecho que se estende da entrada 98 de Campinas (trevo da Bosch) até a saída 113 em Sumaré na Região Metropolitana de Campinas (RMC) (Figura 01).

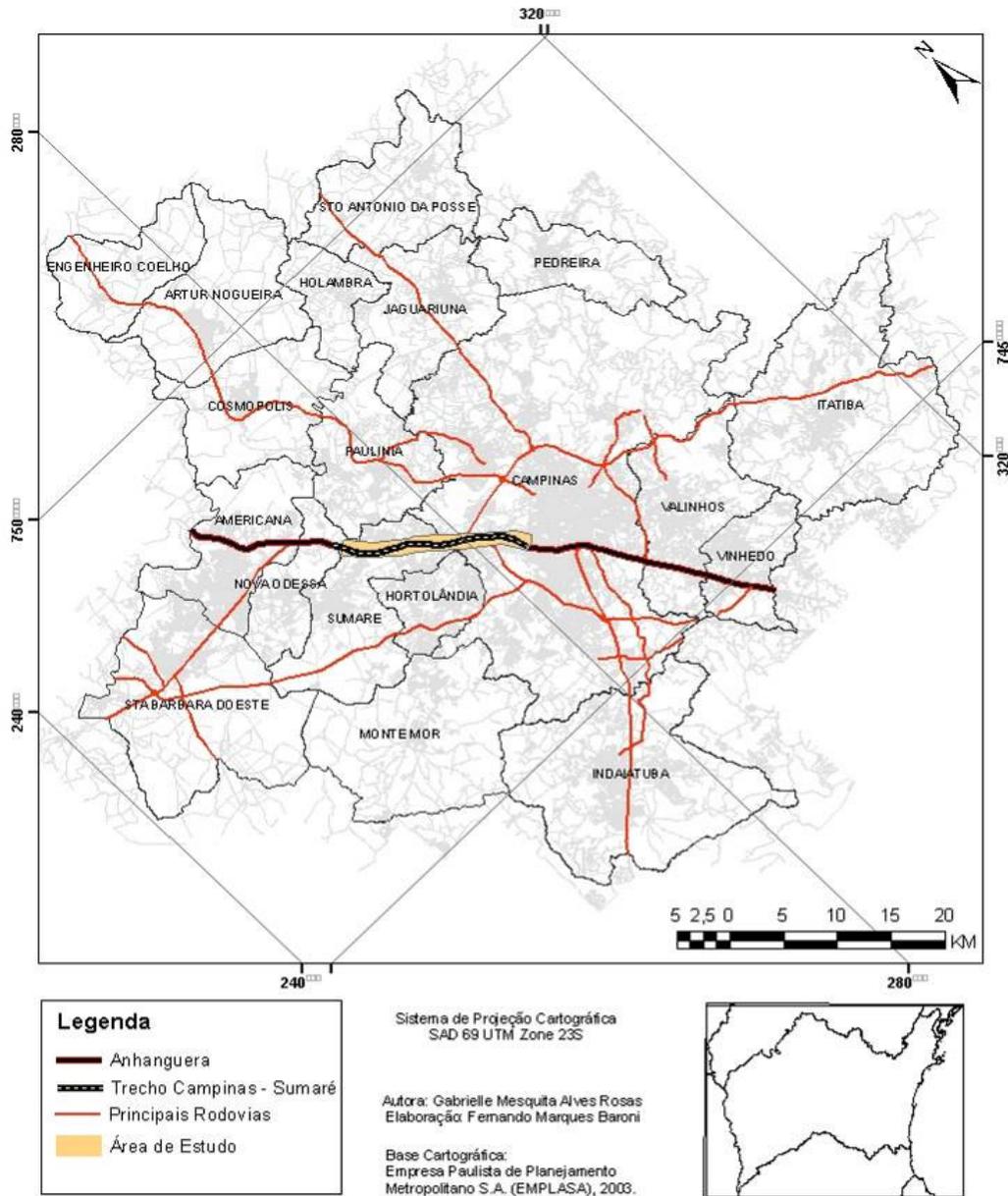
A área é confluência de vários problemas ambientais tais como: poluição do ar, poluição sonora, pontos de contaminação do solo, dificuldades de acesso aos pedestres e moradores do entorno, riscos de atropelamento, de batidas, de acidentes com vazamento de produtos químicos, problemas com atividades ilícitas encorajadas pela falta de visibilidade dos acostamentos, pontos de ônibus dispostos de maneira pouco segura. Apesar destes inconvenientes, a viabilização da conexão entre diferentes cidades gerada por esta via a torna indispensável, o que nos levou a destacar as diversas maneiras das pessoas lidarem com a movimentação da rodovia ao invés de outros de seus atributos.

A facilidade de locomoção é uma necessidade nos meios urbanos. Muitas das políticas públicas estão relacionadas a melhorias nos transportes, nas vias e na própria manutenção da circulação (BALBIM, 2003). Porém, ao pensar nas possíveis relações, nos diferentes usos e nas percepções que as pessoas têm em relação à Anhangüera, pudemos compreender que certas situações devem ser tratadas de maneira diferente, a fim de facilitar o planejamento para contornar problemas que envolvem a convivência com a proximidade da rodovia.

---

<sup>7</sup> Texto escrito a partir dos relatórios finais das bolsas do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica (PIBIC/CNPq) da Unicamp, dos períodos 2007-2008 e 2008-2009, sob orientação do Prof. Dr. Daniel Joseph Hogan.

**FIGURA 01**  
Via Anhanguera na Região Metropolitana de Campinas



E se as relações com a rodovia são diferentes, como fazer para entender estas diferenças?

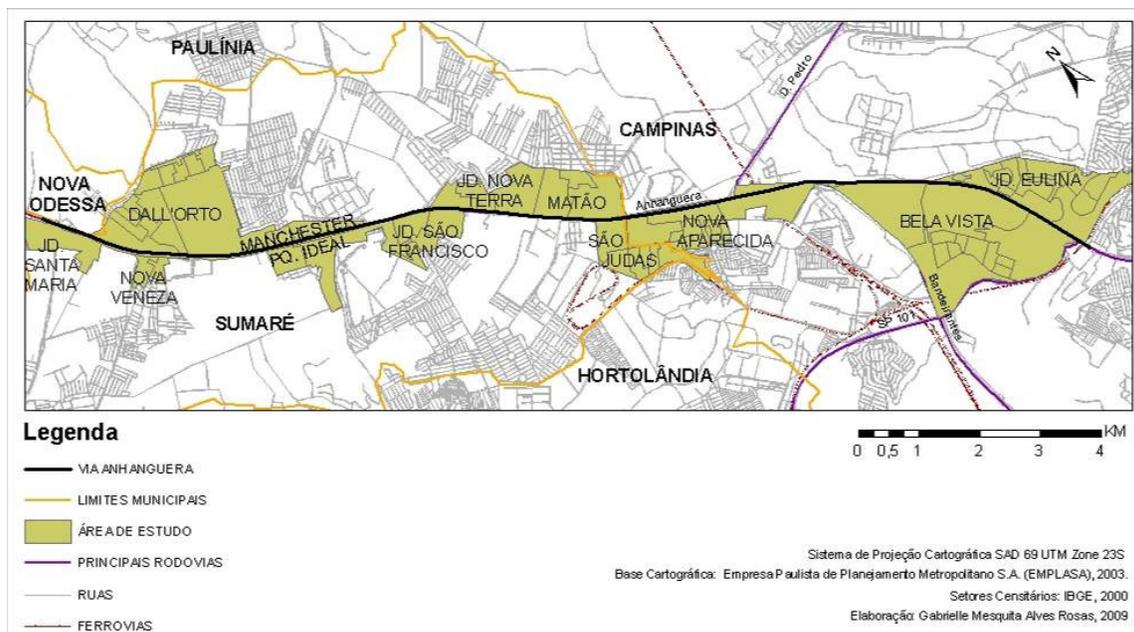
Partindo da experiência para caracterizar o lugar, o entendemos como algo além da simples acepção de localização, tentando compreendê-lo a partir da perspectiva daqueles que o significam (TUAN, 1983). A rodovia enquanto provedora de acessibilidade se apresenta como

benéfica para alguns, especialmente para aqueles que têm com a via uma relação sempre de conexão. Em contraponto, qual seria a visão daqueles que a vivem como segregadora? Discutir os diferentes usos da rodovia é uma forma de nos aproximarmos do cotidiano e das vivências dessas diferentes pessoas nesses diferentes lugares.

O trabalho foi feito com base numa delimitação do entorno que prioriza áreas de influência direta da rodovia, onde a proximidade com a Anhanguera promove uma interação frequente e adaptada às atividades do dia-a-dia.

Inicialmente nos propusemos a criar uma tipologia que classificasse os diferentes bairros em relação a sua vulnerabilidade<sup>8</sup> à rodovia. Para isso, elaboramos um mapa do entorno (Figura 02) baseado nos trabalhos de campo (pensando na influência da rodovia) e em setores censitários do IBGE (a fim de trabalharmos com dados do Censo 2000 e da Pesquisa Origem-Destino 2003) de forma a fazer uma caracterização demográfica da área estudada.

**FIGURA 02**  
**Área de estudo delimitada por Setores Censitários**



<sup>8</sup> Vulnerabilidade pensada enquanto capacidade de resposta que os indivíduos possuem perante aos riscos e perigos do lugar (MARANDOLA JR.; HOGAN, 2005; MARANDOLA JR.; HOGAN, 2006).

Porém, a intenção de classificar bairros não se mostrou uma boa forma de recorte, já que através dos dados e dos campos observamos muito mais semelhanças do que diferenças significativas que nos fizesse contrapor os bairros.

Apesar disso, algumas informações que englobam toda a área podem ser destacadas, por exemplo, a quantidade de viagens diárias na região estudada<sup>9</sup>. Através da tabela 1 podemos observar a quantidade de viagens que a população residente de cada zona realiza, a quantidade de viagens motorizadas e a de automóveis por zona<sup>10</sup>.

**TABELA 1**  
População residente, Viagens diárias motorizadas e automóveis por zona

	Localização	População	Viagem	Viagem Motorizada	Automóveis
Zona A	Campinas	24.483	35.973	28.058	7.576
Zona B	Campinas	34.057	53.676	35.695	8.064
Zona C	Campinas	42.427	49.635	27.766	9,596
Zona D	Sumaré	64.166	76.831	40.218	8.776
Zona E	Sumaré	49.957	67.938	31.361	6.963
Total		215.091	284.053	163.098	40.975

Fonte: Pesquisa Origem/Destino, 2003 – Região Metropolitana de Campinas, STM/EMPLASA.

Na Tabela 1 podemos perceber que do total de viagens realizadas nas cinco zonas, 57,5% são feitas de carro. A taxa de motorização da população residente é de quase 20% e o índice de mobilidade motorizada é de 75%, apontando para a importância do deslocamento motorizado na região.

<sup>9</sup> Utilizamos a divisão por Setores Censitários como base para trabalharmos os dados da pesquisa Origem-Destino. As zonas OD se estendem para fora do contorno delimitado. Porém, como estamos tratando sobre mobilidade, torna-se interessante observar a intensidade de viagens na RMC, dado que a área de estudo, sendo recorte de pesquisa, está inserida na região e possui dinâmica ligada a ela.

<sup>10</sup> Divisão da área de estudo em zonas OD: Zona A: Compreende a região representada no mapa pelo Jd. Eulina; Zona B: Representada no mapa pelo bairro Bela Vista; Zona C: Região do distrito de Aparecida; Zona D: Compreende os bairros Nova Terra, Manchester, Matão e Dall’Orto; Zona E: Inclui os bairros Jd. São Francisco, Jd. São Judas, Pq. Ideal e Nova Veneza.

**TABELA 2**  
Motivo da viagem no destino

	Trabalho Indústria	Trabalho Comércio	Trabalho Serviço	Escola, Educação	Compras	Médico, Dentista, Saúde	Recreação, Visitas	Residência	Outros	Total
Zona A	33	51	120	204	18	11	39	407	46	929
Zona B	27	49	138	167	7	5	10	368	19	790
Zona C	40	35	95	206	5	4	20	390	13	808
Zona D	67	24	115	181	17	10	13	441	33	901
Zona E	49	19	122	176	6	22	20	441	27	852
Total	216	178	590	934	53	52	102	2017	138	4280

**Fonte:** Pesquisa Origem/Destino, 2003 – Região Metropolitana de Campinas, STM/EMPLASA.

Já na tabela 2 podemos observar diversos motivos para as viagens realizadas. A maioria das entrevistas realizadas com pessoas que moram nas cinco zonas citadas tinham como destino a própria casa, mostrando os deslocamentos intrametropolitanos; dado que se as entrevistas foram feitas em pontos estratégicos da região, elas foram feitas fora das zonas. Isto quer dizer que quase metade da população entrevistada estava fora de casa e indo para casa na semana da entrevista. Destacamos também a quantidade de viagens por motivo de estudo, quase 1/5 da população total. Na tabela se destacam também outros tipos de deslocamento que não envolvem os movimentos pendulares típicos, tais como recreação, compras e outros. Apesar da desproporção em relação aos motivos de trabalho e estudo, somados estes outros motivos chegam a 10%. Estes outros motivos mostram novas tendências de movimentação que segundo Cadaval e Gomide (2002) vão transformando do movimento pendular “casa-trabalho”, “casa-estudo” para algo como “casa-trabalho-estudo-lazer”.

Estas duas tabelas nos mostram a grande importância que a mobilidade ganha na região. Dados que abrangem uma região maior que o recorte escolhido e que mostram os deslocamentos dentro da RMC são importantes para inserirmos a área de estudo dentro de seu contexto.

A questão da mobilidade também foi pensada através dos campos, afinal uma rodovia é um meio que possibilita caminhos, se caracterizando como o lugar do movimento.

Trabalhando com a temática da vulnerabilidade, abordada aqui com ênfase no lugar, nos atentamos às questões da relação mobilidade e ambiente. Segundo Hogan (2005, p.326 – grifos do autor):

[...] o estudo da relação mobilidade e ambiente não é simplesmente uma extensão dos estudos de migração, que incorporam mais uma dimensão, senão uma exigência de uma nova situação histórica na qual as relações entre homem e natureza são qualitativamente diferentes. O termo mobilidade é usado como conceito mais amplo que o de migração, já que considera uma parte crescente dos movimentos da população com impactos sociais, econômicos, políticos e ambientais não caracterizada como “mudanças de residência permanentes ou semipermanentes” senão como movimentos circulatórios ou temporais de curta duração.

Uma das questões a serem apontadas, relativa à mobilidade e ambiente, é a da acessibilidade na metrópole. Observamos que estruturas que promovem facilidades de circulação na região têm uma ação limitada, pois não servem como acesso a todos os grupos. No caso das rodovias, percebemos um movimento duplo que conecta e ao mesmo tempo separa pessoas.

Tentamos refletir essa oposição entre o conceito de lugar e o de movimento. No caso da Anhanguera a comunicação existente entre seus bairros indica a transposição de uma barreira, fato que permite uma grande mistura de ritmos (variados tempos num mesmo espaço). A dinâmica urbana saltou a barreira espacial e “engoliu” a rodovia para si. Assim a rodovia se tornou parte do cotidiano, ganhando certa centralidade apesar de sua posição periférica. A inserção da rodovia na rotina das pessoas se dá através da maior ligação que vai se criando entre este entorno (delimitado enquanto área de influência da rodovia na experiência cotidiana). E conforme este processo vai acontecendo, mais e mais a rodovia necessita ser adaptada ou as pessoas precisam se adaptar a ela.

Devido à mudança de enfoque, ao invés de pensar diferenças entre os bairros, agora nos propomos a trabalhar semelhanças entre os bairros (semelhanças que formam o que estamos chamando de entorno da Anhanguera, um modo específico de estar inserido na metrópole). E para melhor pensá-las optamos por nos focar nas conversas que tivemos com as pessoas durante os campos, a fim de nos aproximar da vivência e do cotidiano urbano. Pensar sobre a percepção das pessoas pode ser tarefa difícil dado que muitas vezes estamos trabalhando

processos nos quais estamos envolvidos, mas é tarefa interessante por nos permitir fazer aproximações.

Segundo Marandola Jr. (2004), tanto a percepção individual quanto a de natureza social são determinantes na aceitação dos riscos. Esse fato é o que influenciará nas mudanças de comportamento e também nas mudanças da organização espacial. Assim, nos focando nas conversas, pudemos nos aproximar das duas formas de percepção. Através de várias conversas individuais tentamos analisá-las posteriormente de modo a construir o pensar coletivo a respeito da rodovia.

### **A rodovia Anhangüera e a RMC**

O espraiamento das cidades na RMC é um processo que vem acontecendo desde os anos 1970, época em que a expansão industrial se dirige para o interior de São Paulo. Desde então a região cresceu e se expandiu, tendo como característica uma urbanização espaçada que se une pela dinâmica regional através de rodovias. Como aponta Maria Conceição Silvério Pires (2007) na análise dos vetores de expansão urbana na RMC, os eixos rodoviários são os grandes articuladores de suas cidades.

A localização industrial dos anos 1970, estruturada pelo assentamento ao longo dos grandes eixos rodoviários, aliada à forma de distribuição da população no território, transformou os eixos rodoviários que atravessam a RMC em vetores da expansão urbana em escala regional. Esses eixos articulam a RMC à Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) e ao interior do Estado, além de permitir a ligação mais intensa entre seus diversos núcleos urbanos, contribuindo para a consolidação de seu caráter metropolitano (PIRES, 2007, p.28).

Segundo Pires, a RMC possui características diferentes da maioria das metrópoles nacionais pois tem base econômica em vários de seus municípios, apresentando uma centralidade relativamente menos concentrada do que as metrópoles mais antigas.

A RMC com seu conglomerado de cidades possui a rodovia Anhangüera como um dos grandes veículos para a sua movimentação interna. Outras rodovias, como a Bandeirantes por exemplo, são importantes para a locomoção inter-regional, porém, é na Anhangüera que podemos observar uma convivência orgânica entre as cidades da região.

### FIGURA 03

Anhangüera na altura do Jardim Nova Terra



Foto: Gabrielle M. A. Rosas (15/05/2008).

A rodovia Anhangüera tem presença marcada na RMC por ser o eixo de ligação entre várias de suas cidades, passagem obrigatória para muitos que se locomovem pela região. Ela comporta fluxos de diversas origens, sendo ao mesmo tempo um eixo de ligação local, regional e nacional. É no seu entorno que, junto à sua movimentação, se dará uma expansão urbana e industrial de forma linear, em paralelo com a rodovia. Por isso, este trecho comporta um grande volume de pessoas que trabalham ou estudam em uma cidade e moram em outra; intenso deslocamento intrametropolitano que na prática dá a impressão de movimentação dentro de uma única cidade e não entre duas ou mais, segundo uma tendência própria da região.

A Anhangüera, dadas estas características, tem papel de centralidade na RMC e observar as diferentes relações que as pessoas têm com a rodovia é importante para mostrar seus impactos na vida das pessoas e no ambiente, aspectos minimizados quando o enfoque do olhar é dado somente às melhorias de conectividade da via.

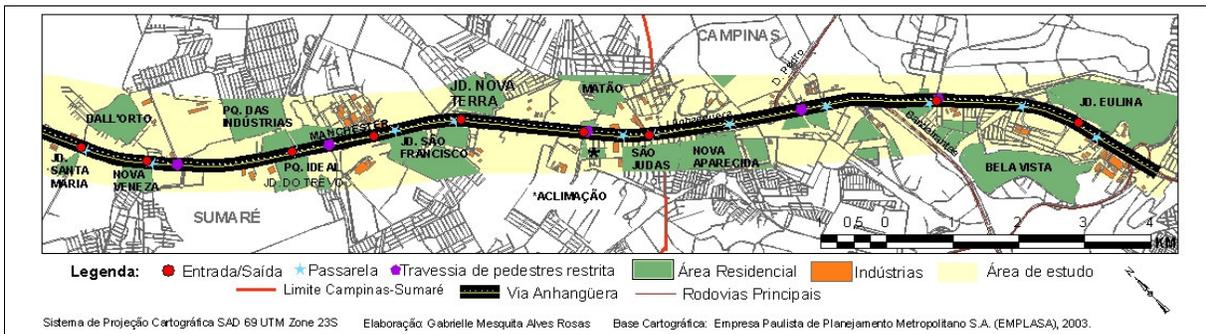
O trecho estudado (Campinas-Sumaré) faz parte, segundo análise de Pires (2007), de um vetor de articulação da RMC que se estende até Americana. A ocupação urbana é praticamente ininterrupta, o que influi bastante na movimentação da via (Figura 03).

Para os que viajam, ela é um simples espaço de passagem que pode ligar uma cidade a outra, mas para os que vivem ali, ela é o lugar que lhes permite a circulação pela região e ao mesmo tempo é o lugar que lhes traz, ao tapete de entrada, os inconvenientes do ritmo frenético da rodovia. Por este trecho circulam ônibus coletivos e transporte individual junto a caminhões de carga com produtos muitas vezes tóxicos e perigosos.

Tarefas simples como tomar um ônibus, ir ao banco (dentre os vários que se localizam em proximidade com a via) ou atravessar para o outro lado exigem um cuidado extra. O acesso aos bairros espacialmente próximos é prejudicado (Figura 04), sendo mais fácil ir até a cidade vizinha pela Anhangüera do que circular internamente pela cidade de residência. Além disso, o barulho e a poluição provocada pelos automóveis e indústrias são uma constante e, mesmo que estes sejam um problema da região inteira, afetam muito mais aqueles que têm um contato mais prolongado com a rodovia.

Ao caminharmos pelos bairros, notamos a grande influência que a rodovia tem neles. Em alguns como o São Judas, o Matão, o Bela Vista e o Anchieta, nas partes mais próximas a via, o movimento de automóveis de maior porte é grande, apesar das ruas estreitas. Algumas ruas são praticamente estacionamentos de caminhões (Figura 05). E, nestas mesmas ruas, podemos notar um movimento rotineiro de pessoas que levam seus filhos à escola, vêem o dia passar nas suas cadeirinhas postas na garagem, às vezes algumas crianças atravessando correndo e andando de bicicleta. No final da tarde pode-se observar mais pessoas na rua. Alguns, apesar de estarem de carro, são claramente moradores indo de um lugar a outro sem a pressa da rodovia. Mas a maior parte das pessoas somente passa, não dá para saber ao certo para onde vão, já que nestes bairros se encontram vários comércios especializados, mecânica de automóveis, funilaria, serralheria e fábrica.

**FIGURA 04**  
Os bairros e a acessibilidade na Via Anhangüera



Ao caminharmos pelos bairros, notamos a grande influência que a rodovia tem neles. Em alguns como o São Judas, o Matão, o Bela Vista e o Anchieta, nas partes mais próximas a via, o movimento de automóveis de maior porte é grande, apesar das ruas estreitas. Algumas ruas são praticamente estacionamentos de caminhões (Figura 05). E, nestas mesmas ruas, podemos notar um movimento rotineiro de pessoas que levam seus filhos à escola, vêm o dia passar nas suas cadeirinhas postas na garagem, às vezes algumas crianças atravessando correndo e andando de bicicleta. No final da tarde pode-se observar mais pessoas na rua. Alguns, apesar de estarem de carro, são claramente moradores indo de um lugar a outro sem a pressa da rodovia. Mas a maior parte das pessoas somente passa, não dá para saber ao certo para onde vão, já que nestes bairros se encontram vários comércios especializados, mecânica de automóveis, funilaria, serralheria e fábrica.

Outros bairros como o Jardim do Trevo, o Jardim São Francisco ou o Jardim Santa Maria, são locais mais isolados se comparados com os outros bairros que vimos ao longo do trecho Campinas-Sumaré. Não somente pelo acesso mais limitado, com entradas menos visíveis e únicas<sup>11</sup>, por trás da grande movimentação da rodovia se escondem ruas de terra, plantações, cavalos (Figura 06).

<sup>11</sup> O que pode gerar situações como as observadas numa tarde, quando um carro voltava pela contramão na saída do bairro Parque das Indústrias. Perdendo a entrada localizada a alguns metros antes, não hesitou em entrar pelo sentido proibido, provavelmente para evitar pegar o retorno, ir parar no outro sentido da Anhangüera e pegar outro retorno, para assim poder voltar ao ponto onde queria entrar. Economizando tempo e alguns quilômetros de gasolina.

## FIGURA 05

Caminhões estacionados em rua residencial no bairro Matão



Foto: Gabrielle M. A. Rosas (23/05/2008).

No caso do Jardim do Trevo as ruas estreitas e de terra dificultam bastante a viagem de carro, e os ônibus (não vistos circulando por dentro do bairro) devem ter uma dificuldade ainda maior.

Em alguns casos, como o do Jardim Eulina, a convivência se dá em paralelo com a pista. Casas com as entradas viradas para a Anhangüera, o “quintal” é a própria via. Podemos ver pessoas saindo de suas casas para de vez em quando “olhar” a rodovia e até estendendo roupas abaixo da passarela. As casas pouco estruturadas não parecem ter capacidade de isolar o barulho da rodovia.

Em outros, são vistas cenas esperadas de um contexto rural, em contraste com a modernidade e velocidade permitida pela via.

Pudemos ver que a rodovia além de não ser uma só e abrigar no seu entorno bairros que não são homogêneos, exerce influência de maneira diferenciada em cada um deles. O caráter metropolitano é observado sobretudo no transporte, predominantemente intermunicipal, desempenhando o papel de ligar estes diferentes mundos.

## FIGURA 06

Plantação à beira da pista próximo ao Anchieta



Foto: Gabrielle M. A. Rosas (16/05/2008).

Na fala de uma moça que partia de Sumaré para Campinas em dia de greve de ônibus, “não há muito o que fazer, pois eu preciso trabalhar”, disse ela ao ser questionada sobre a exposição diária na rodovia. Assim como fazem muitos na região, ela necessitava sair das proximidades de sua casa para ter acesso a certos serviços que não estão tão próximos, apesar de não gostar de sair de Sumaré por achar perigoso sair dali.

### **O deslocamento e a fragmentação do espaço**

A importância dos caminhos no deslocamento humano é vital. Deslocar-se de um lugar para outro é uma atividade que sempre acompanhou o homem e se pensarmos historicamente esta sempre foi associada à sua existência. Afinal, sair de território estabelecido e se aventurar por outros desconhecidos foi uma solução encontrada por muitos para suprir as carências em seu próprio espaço. Deslocar-se demanda caminhos para ligar espaços desconectados e, com o tempo, estes caminhos ganham importância devido à facilidade de deslocamento que oferecem. A abertura de estradas é, então, necessária, sendo um grande facilitador das comunicações entre diferentes lugares (KELLERMAN, 2006).

As estradas tornam-se mais importantes na medida em que podem proporcionar mais mobilidade. E, sendo essa mobilidade a imagem mais comum das estradas, a capacidade de conexão é, muitas vezes, mais destacada que outros aspectos, dando a impressão de que a rodovia é só esse movimento conector capaz de juntar lugares distantes. Até nas avaliações de qualidade das estradas<sup>12</sup> o destaque fica para a capacidade de manutenção dessa ligação: se é feita de forma eficaz ou rápida, com entraves ou não à circulação, ou seja, sua competência é medida na relação ‘menos tempo’ com ‘mais qualidade’, sempre numa escala macro, da região, do Estado ou do País.

Devido a um privilégio rodoviário em nosso país, pensar em estradas é pensar nas facilidades de acesso para automóveis, em especial nos circuitos economicamente mais dinâmicos. Esse direcionamento viabiliza o acesso motorizado e produz projetos cada vez mais orientados para a acessibilidade de veículos. Porém, para pensar a rodovia de outra forma, há a necessidade de ir além das considerações sobre sua função e ir de encontro aos usos que as diferentes pessoas e grupos fazem dela e, junto a isso, tentar compreender a percepção que cada um destes tem em relação àqueles.

Em contextos específicos, em um mesmo espaço podem convergir diversos lugares, a depender do entendimento de determinado grupo sobre ele. Os diferentes grupos de pessoas que o vivem e suas diferenciadas formas de uso o dotam de significado distinto, a depender do foco da visão.

Observar os tipos de deslocamento mantidos pela via é uma forma de entendê-la através das diferentes formas de ligação com a vida de quem a usa. Considerando-se o atual padrão de expansão urbana de caráter disperso observado em vários lugares do mundo (UNFPA, 2007), o deslocamento é elemento central na rotina de muitas pessoas que vivem, trabalham e se divertem em lugares distintos.

Dentro disso, as vias têm papel fundamental, afinal são conectoras eficientes e dão continuidade a relações separadas pela distância. Sobretudo nos dias atuais, quando para realizar atividades básicas do dia-a-dia somos impelidos a nos locomover cada vez mais, seja

---

<sup>12</sup> A Revista Exame de 16/11/2006 publicou um ranking com as “cidades campeãs de infra-estrutura”, sendo as cinco primeiras da lista: São Paulo, Rio de Janeiro, Curitiba, Brasília e Campinas, respectivamente. O grande destaque dado às rodovias é em função de sua qualidade e a quantidade destas mesmas vias na proximidade das cidades.

pela variedade de serviços oferecidos ou pela falta deles na proximidade. Esta necessidade de locomoção somada à preferência pelo transporte individual (que por ser mais flexível e na falta de bons serviços de transporte coletivo acaba por responder melhor às necessidades de locomoção diária) traz conseqüências danosas como o aumento da poluição, riscos de acidentes e o aumento do tempo de tráfego por excesso de veículos; e traz também algumas transformações, tais como a ampliação dos eixos de ligação. A construção de novos eixos de ligação e a ampliação de outros geram impactos no ambiente, e por isso, é importante salientar que as mudanças no espaço orientam o cotidiano daqueles que o vivenciam diariamente.

Além disso, no que diz respeito a questões ambientais, por exemplo, os problemas de uma região são tratados de tal modo que podemos entender que seus efeitos atingem toda a população de forma igual, deixando de lado as especificidades do convívio prolongado com esses espaços mais afetados (HOGAN, 1992; 2005). Esses problemas podem afetar uma região inteira, porém eles são experienciados de maneira desigual, sendo muito mais presentes na vida de certos indivíduos do que na de outros. Nestes espaços as pessoas podem se expor a riscos, o que influi diretamente na rotina diária de quem vive em sua proximidade, podendo gerar dificuldades e necessidade de adaptação diferenciada dos que não estão em contato tão direto com eles.

Viver no entorno de uma rodovia é ter que conviver com um espaço destinado a outra finalidade, que apesar de estar nos arredores não é parte integrante dos bairros que corta e nem é passível de ser, por sua própria característica de corredor de fluxos diversos. O excesso de movimentação nas rodovias, a sua forma de construção (que privilegia a continuidade da conexão em alta velocidade), a dificuldade de locomover-se a pé por ela, por exemplo, tornam desagradável certas incursões (sem a velocidade exigida) pela rodovia (Figura 07).

Sendo assim, as rodovias servem para nos manter conectados a diferentes pontos (com serviços, qualidades e características outras que não estão presentes no nosso entorno imediato) e, ao mesmo tempo, nos separam de espaços vizinhos.

Ao conectar pessoas a rodovia cumpre bem a sua função, mas qual seria a visão de quem a vive de outras formas? Como será a convivência com este corredor conector? A experiência de conviver com a rodovia (assunto pouco difundido) implica em certos ajustes na rotina; ter seu

bairro cortado por uma rodovia é fato que torna certas atividades cotidianas um pouco mais difíceis de serem realizadas. E já que a rodovia possui diferentes usos, da perspectiva dos que vivem ali ou daqueles que necessitam atravessar a via, ao invés de conectora, a estrada se torna um espaço segregador (de lugares).

**FIGURA 07**

Bicicleta na rodovia



Fotos: Gabrielle M. A. Rosas (15/05/2008).

### **Convivência com a rodovia**

Nas grandes cidades, observa-se uma integração através de eixos viários necessários à movimentação interna e externa de fluxos. Estas vias se articulam com a dinâmica dos lugares por onde passam, modificando o estilo de vida e a relação das pessoas com o espaço. A dinâmica da região cortada pela via ajuda a dar seu sentido e define seus usos. Por outro lado, a rodovia (redefinindo a dinâmica da região por onde passa) promove dificuldades de acessibilidade devido à existência, numa mesma localidade, da mobilidade dos automóveis em oposição à segregação espacial e à mobilidade dos que se locomovem a pé, de bicicleta, de carroça etc.

Ter a vida ligada a uma rodovia é uma experiência diferenciada em meio à vida na metrópole. Esta característica eleva a presença da mobilidade no cotidiano urbano contemporâneo, tornando importante salientar essa duplicidade de experiências na/da rodovia. A proximidade com a rodovia mistura ritmos de vida e altera a capacidade que os indivíduos têm de responder a certos perigos rotineiros.

No caso da Anhangüera os trabalhos de campo foram fundamentais para que se prestasse atenção a certas movimentações aqui destacadas. Através deles pudemos entrar em contato com a região tentando compreendê-la antes de enxergá-la através de teorias já existentes.

A metodologia do trabalho se baseou na descoberta do local através de campos exploratórios com a intenção de construir um conhecimento espacial que viesse antes de qualquer apontamento anterior, deixando que a dinâmica do lugar fosse percebida ao mesmo tempo em que ela se produz; andar a pé pelo local estudado facilitou a compreensão da relação das pessoas com este - uma observação mais próxima do cotidiano como forma de apreender o lugar (MARANDOLA JR., 2005; 2006a).

Conhecer um lugar aparentemente já conhecido: uma empreitada em busca do descobrimento da Anhangüera, rodovia comum a tantas pessoas e que já possuía várias definições. Como descobrir um lugar conhecido? Esta foi uma das questões-guia que nos orientou na busca do entendimento do lugar através da experiência que se tem andando nele. Este processo que envolve uma reflexão sobre a experiência no espaço em conjunto com as percepções do indivíduo nele, para além de um conhecimento abstrato sobre o local, trata a estruturação do espaço com o reflexo das movimentações humanas.

*A experiência é, portanto, o mediador cognitivo entre o mundo interior e o exterior. É nela que se articulam os dados sensoriais percebidos, os entendimentos gerados pela cognição e pela razão, com os impulsos intuitivos e volitivos da emoção. Na experiência podemos “buscar as coisas mesmas”, porque nela os fenômenos aparecem, podendo ser descritos naquela circunstancialidade (MARANDOLA JR., 2008, p.100).*

E procurando entender a rodovia enquanto fenômeno, inicialmente, deixamos de lado o conhecimento prévio sobre ela, permitindo que o lugar se revelasse por ele mesmo. Feito isso, voltamos àqueles saberes para mesclarmos a visão individual com a que é mais geral sobre a via. Para isso, percorremos o trecho Campinas-Sumaré diversas vezes e de diversas formas: a pé, de ônibus, de carro. Sempre tentando “colocar entre parênteses” o conhecimento prévio que tínhamos sobre a Anhangüera, em busca desse conhecimento experiencial do lugar. Diminuir a escala de análise nos inclui dentro da paisagem e nos faz refletir sobre a interação indivíduo-espço. Assim como um “zoom” na foto nos permite ver melhor certos detalhes, o

trabalho de menor escala permite a reflexão sobre as particularidades que constroem o (fenômeno) todo.

Dentro da visão mais geral sobre as rodovias observamos que elas têm um certo “brilho” por serem vetores de desenvolvimento econômico. Neste caso, colocamos o brilho destas “entre parênteses” permitindo a revelação de seus outros aspectos. Entender a via apenas como vetor de desenvolvimento neblina os infortúnios da convivência prolongada com a movimentação da via. A rodovia enquanto espaço segregador é fato bem nítido para quem percorre seus caminhos a pé. Não estar no movimento de conexão da via Anhangüera, significa circular em outro tempo (não o de movimentação rápida), é ter que sentir medo ao atravessar passagens pouco apropriadas para a movimentação de pedestres e se preocupar em estar o mais longe possível do acostamento, por mais que o ponto de ônibus esteja localizado ali e que se afastar implique em não enxergar direito os ônibus que estão vindo. Ouvir as pessoas que sempre passam por aquele trecho também é uma forma de conhecer o lugar, junto às conversas normais do dia-a-dia são expressos também outros aspectos da convivência com a rodovia. Comentários sobre o acidente do dia anterior, sobre a quantidade de pessoas que atravessa a via sem o uso de passarelas, sobre como fica mais difícil a respiração nos dias mais secos ou mesmo sobre a rapidez de chegada às outras cidades da região que a via proporciona, também fazem parte do conhecimento deste lugar.

Os caminhos de quem mora na região são delimitados pela via (Figura 04), e por isso mesmo, ela tem uma presença marcante na vida das pessoas. Essa presença é significativa também para aqueles que, mesmo não morando exatamente nos arredores, tenham a obrigação de passar por ela muitas vezes; em alguns casos a rodovia é única ligação possível com hospitais, escolas e com serviços essenciais que não são prestados no bairro.

A viabilização do encurtamento do tempo promovido pela via é um fator essencial na melhoria da qualidade de vida. Os bairros do entorno da rodovia podem usufruir desta vantagem; no entanto, apesar de cortar vários bairros, a via não pode ser incluída como parte deles. A espacialidade da própria rodovia conectora torna-se segregadora (LENCIONI, 2003).

## Os lugares na rodovia

O lugar é o centro de significados construídos pela experiência, está ligado à vivência e “se desenha em torno de biografias e histórias de vida, sendo estabelecido a partir do envolvimento da pessoa no espaço” (TUAN *apud* MARANDOLA JR., 2006b, p.6). Lugar é específico, próprio da experiência humana. Já o espaço é indiferenciado, amorfo, infinito. E por isso, se atentar ao tempo em que se permanece nos espaços é relevante na observação da transformação destes em lugares.

Pensar na rodovia como um lugar tem mais sentido se pensarmos nos indivíduos que possuem relação estreita com ela, que a vivem como lugares de “afeições e obrigações” (RELPH, 1979). Diferentemente daqueles que apenas sabem de sua existência e que não se ligam a ela de forma mais demorada.

A obrigatoriedade de convivência com a rodovia a torna um lugar (mesmo que indesejado). O conhecimento das dinâmicas e a ciência dos riscos faz com que esse ponto, a rodovia Anhangüera, se diferencie no espaço de vida destas pessoas.

Não há, entretanto, simples generalização que possa ser feita sobre os modos pelos quais as pessoas se relacionam com o lugar ou, o que é mais importante, aos lugares. Os lugares que conhecemos e gostamos são todos lugares únicos e suas particularidades são determinadas por suas paisagens e espaços individuais e por nosso cuidado e responsabilidade, ou ainda, pelo nosso desgosto por eles (RELPH, 1979, p.18).

Certos pontos ao longo Anhangüera são conectados e desconectados pela mesma. Estes fazem parte do conjunto de lugares que formam o espaço de vida de um grupo de indivíduos que mantém relação direta com a via, são como que o “quintal” de alguns.

As saídas para carros na Anhangüera são um exemplo de lugar conector-segregador, na medida em que possibilitam a entrada de carros, trazem grandes inconvenientes para os moradores. A exemplo de um ponto de ônibus localizado na entrada do bairro Matão, ou seja, numa destas entradas (Figura 08). A possibilidade de um fácil acesso ao bairro não é desfrutada por aqueles que tomam ônibus ali. Além da localização pouco segura, observa-se que ali não entram muitos ônibus vindos da rodovia. Esta entrada é um longo corredor de muros de empresas que acaba num centro comercial de pequeno porte. Segundo passantes que vinham

da Anhanguera, esperar o ônibus ali não compensa (para ir até o “centrinho”), por serem apenas dois os ônibus que passam por ali e por demorarem muito. Uma caminhada de dez minutos. No caso destes passantes, iam em direção a outro ponto de ônibus, ou seja, ao descerem da Anhanguera andaram (pela mesma entrada que conecta carros e outros automóveis) até o centrinho com o intuito de tomar outro ônibus. Este é um trajeto que representa algumas das dificuldades que podem ser encontradas por alguém que circula a pé pela rodovia.

Outro exemplo que pode ser dado é o de crianças que morando num bairro têm acesso à escola do bairro imediatamente vizinho, porém, fragmentado pela Anhanguera. Segundo as crianças, todos os dias elas fazem a pé o trajeto que vai do bairro Matão até o São Judas Tadeu, ambos em Sumaré. Apesar da passarela que se encontra próxima a este trecho, observa-se algumas dificuldades de locomoção tais como: a alta velocidade dos carros na pista marginal (onde acaba a passarela), reflexo da própria rodovia que pode fazer as pessoas esperarem vários minutos antes de conseguirem atravessar; falta de calçamento no entorno da rodovia, em alguns trechos da Anhanguera (assim como em parte deste) não existem calçadas para a locomoção a pé, fato que deveria ser um impedimento para a locomoção a pé ou de bicicletas, não sendo porém o que se efetiva na realidade. É grande a quantidade de bicicletas que se pode observar na pista. Algumas vezes, se pode ver próximo à entrada par Hortolândia pessoas andando de bicicletas pela pista. A mureta que separa a pista local da expressa, além de não impedir que os ciclistas andem por ela ainda dificultam a entrada no bairro próximo, o Jardim Aclimação. A entrada projetada para carros torna-se o único acesso, e os ciclistas rentes à mureta, praticamente em meio aos carros, disputam um espaço que é destinado a outro tipo de uso.

## FIGURA 08

Ponto de ônibus na entrada do Matão



Foto: Gabrielle M. A. Rosas (23/05/2008).

A via possui estes vários aspectos que a torna muitas e uma só ao mesmo tempo, e pensar estas diferenças é parte do entendimento da via como fenômeno.

### Riscos e perigos na Rodovia Anhanguera

Tentando pensar nas diferenças entre estes dois grupos, no segundo ano de pesquisa, o foco foi no duplo caráter da fragmentação. Enquanto a vida metropolitana da RMC (caracterizada pela dispersão dos serviços em grande extensão territorial) leva muitas pessoas a percorrerem não só a Anhanguera como outras rodovias da região devido à fragmentação espacial do tecido metropolitano, a própria rodovia fragmenta os lugares de seu entorno.

A diferença está na escala. Tratando-se de uma região metropolitana, a fragmentação de espaços é mais evidente, dado que se tratam de distintas cidades, cada uma com sua especificidade, unidas politicamente e pela mancha urbana que lhes é comum. Já a fragmentação espacial que a própria rodovia cria em seu entorno é menos evidente por estar em outra escala. A fragmentação da rodovia esconde uma circulação comum aos vários bairros, que apesar da limitação da via, interagem entre si criando uma dinâmica que os une.

Os dois grupos se expõem de maneira diferente aos riscos do lugar. Porém, antes de pensar nessas diferenças, para pensar a vulnerabilidade do lugar, devemos entender a rodovia como um lugar.

Lugar está ligado à estabilidade, à pausa que nos permite dar significado aos diferentes espaços. Sendo assim como ligar este conceito ao movimento? Se o lugar é a pausa não seria o movimento a oposição de lugar?

Tuan (1983), ao falar sobre a estabilidade do lugar discorre sobre os movimentos que se dão em nosso próprio lar (mundo estável), dizendo que a maioria dos movimentos dentro do lar completa um caminho mais ou menos circular ou oscila para frente e para trás, como pêndulos. E completa falando sobre os diversos pontos da casa que são:

Pontos ao longo de um complexo caminho de movimento que é seguido dia após dia. Estes pontos são lugares, centros para organizar mundos. Como resultado do uso habitual, o próprio caminho adquire uma densidade de significado e uma estabilidade que são traços característicos de lugar. O caminho e as pausas ao longo dele, juntos, constituem um lugar maior – o lar (TUAN, 1983, p.200).

Pensando que em nossas vidas circulamos tanto dentro quanto fora de nossas casas, podemos dizer que fora delas também nos organizamos através de diversos lugares e para isso fazemos uso de vários caminhos que seguimos habitualmente. Esse paralelo com a idéia de Tuan faz ainda mais sentido quando pensamos nas atuais tendências contemporâneas de fluidez, que através de redes, movimentam pessoas nas mais variadas direções e para vários lugares. Porém, se ao andar em nossa casa podemos nos sentir seguros por termos domínio das situações que podem ocorrer nos caminhos que existem dentro dela, já não podemos dizer o mesmo dos caminhos de nossa vida – entre um lugar e outro estes caminhos de fora podem nos fazer andar por espaços dos quais temos pouco ou nenhum domínio e que, por não fazerem parte de nossa rede de lugares, nos submete a correr riscos insuspeitos. Já que se estamos soltos no espaço, estamos desenraizados (MARANDOLA JR., 2008).

A quantidade de caminhos que estruturamos em nossa vida atualmente engendra a mobilidade como fator estruturante do dia-a-dia. A mobilidade é aspecto fundamental para pensar a nova relação que criamos com o ambiente. A articulação de redes nos faz unir lugares

de diferentes características (diferentes mundos, às vezes até opostos) numa rotina única, unidos como os diversos espaços de nossa vida. Por isso destacamos a importância dos caminhos, já que eles são as formas que temos de alcançar estes vários lugares distribuídos irregularmente. Esta forma contemporânea de distribuição espacial e de comunicação entre espaços esparsos tem que se alinhar com uma nova forma de pensar o território, pois:

Dentro dessas novas articulações espaciais em rede surgem territórios-rede flexíveis onde o que importa é ter acesso, ou aos meios que possibilitem a maior mobilidade física dentro da(s) rede(s), ou aos pontos de conexão que permitam 'jogar' com as múltiplas modalidades de território existentes, criando a partir daí uma nova (multi)territorialidade (HAESBAERT, 2004, p.15).

A depender de nosso envolvimento com diferentes lugares, certos caminhos ganharão destaque, devido à frequência de uso, dando ao caminho a densidade de significado dita por Tuan, densidade que lhes darão traços característicos de lugar.

Desta forma, sendo caminho diário de vários habitantes da região, a Anhanguera é lugar de destaque na vida destes indivíduos que a usam cotidianamente. Investigar a rotina destas pessoas é então investigar o próprio lugar. A através do cotidiano tentamos entender como esta espacialidade traz questões específicas para a vida das pessoas e para pensar sua vulnerabilidade em relação a ela.

Sobre as duas formas de se expor na rodovia – aquela que envolve os deslocamentos relacionados ao papel conector que a via possui, geralmente realizado em alta velocidade por carros, caminhões e ônibus que não fazem parte dos fluxos de caráter metropolitano e a outra que possui um outro ritmo ligado à dinâmica das atividades locais – poderíamos dizer que elas se entrelaçam, na medida em que um morador pode fazer uso da conectividade da via sempre que um viajante, ao parar em um dos seus pontos propícios, estará adentrando na RMC e contribuindo para sua dinâmica diária. Logo, apesar de nos referirmos anteriormente a diferentes formas de exposição na via, podemos dizer que ao pensarmos na mobilidade cotidiana elas se unem construindo este lugar de movimentos que é a Anhanguera. Como exemplo disto, podemos citar trabalhadores da região que moram fora dela; se a sua vinda para

esta região é constante, sua rotina está ligada às duas formas e é através das duas que vivencia a região.

Se há alguma diferença entre diferentes grupos ela está ligada ao conhecimento do lugar, conhecimento este que está profundamente ligado ao envolvimento e ao tempo de permanência na rodovia. Apenas morar nas proximidades da rodovia pode não ser suficiente para se ter conhecimento da dinâmica do lugar, depende também do tipo de inserção em seus movimentos e de quando se deu esta inserção. Assim, usando como exemplo um morador do entorno, se esta pessoa possui sua vida orientada para outros lugares que não a sua casa, provavelmente não terá pleno conhecimento da dinâmica do lugar, já que sua inserção nela é superficial e, se dá sempre da mesma forma, independe dos anos passados ali.

O medo é outro fator que deve ser citado como comprometedor do conhecimento da dinâmica do lugar, já que quem tem medo se fecha, não está disposto a compreender o que se passa, apenas quer se proteger; excluindo-se da dinâmica, dispensa um dos elementos que poderia lhe servir de proteção – a manutenção da circulação. Segundo Jacobs (2000), a estagnação e a monotonia são os primeiros indícios de degradação urbana. Falando sobre ruas pouco utilizadas, a autora mostra como há uma tendência para que as ruas próximas tornem-se vazias também, num ciclo que é vicioso. Jacobs (2000, p.287-288) alerta para a necessidade de quebrar estes ciclos, pois “a mistura constante e literal de pessoas, que se fazem presentes por finalidades diferentes, é o único meio de se preservar a segurança nas ruas. É o único meio de estimular a formação de distritos em vez de bairros ou lugares ermos fracionados, fechados ou estagnados”.

Esse exemplo nos dá a dimensão da heterogeneidade de movimentos que podem ocorrer na via e poderíamos acrescentar ainda o fato de que os movimentos são sazonais, dificultando ainda mais o conhecimento da dinâmica do lugar. Andar pela Anhanguera de dia é totalmente diferente de andar por ela à noite, assim como numa segunda-feira não se observa as mesmas coisas que se pode observar num domingo.

Sendo assim, como forma de nos aproximar de rotinas sobrepostas ao lugar, nos deteremos na descrição de algumas das entrevistas realizadas em campo na Anhanguera. Desta

forma, podemos nos aproximar daqueles que a vivem cotidianamente para, através de suas percepções sobre o lugar, estudar os riscos e perigos do lugar.

### **Mobilidade e cotidiano urbano**

Mobilidade é palavra chave para pensarmos a Anhanguera. Se ela é um lugar específico, é o lugar dos fluxos, o lugar do movimento. E foi pensando na mobilidade que durante os campos realizados entrevistamos pessoas em seus caminhos rotineiros, a fim de interrogá-las sobre a atividade que faziam de modo a investigar detalhes desse deslocamento e também como forma de não interrompê-las em suas atividades, evitando assim o desconforto da parada (que atrapalha o corre-corre característico) e ganhando espontaneidade nas respostas.

Durante três campos, conversamos com 42 pessoas, de três diferentes formas: em pontos de ônibus, em trajetos comuns (na travessia de passarelas, em direção a suas casas quando depois de saírem da Anhanguera ou enquanto caminhavam paralelamente à pista) e também - como forma de tentar entender diversas formas de convivência com a rodovia - em suas casas e em locais de trabalho. Com relação aos deslocamentos, pudemos verificar frequências dos mesmos, horários e motivos da realização da atividade (além das informações sobre a origem, sobre deslocamento familiar, sobre o bairro onde mora). No caso dos pontos de ônibus, as conversas tenderam a ser mais curtas devido ao próprio contexto já que, se esperavam por ônibus, não haveria como prever a hora em que ele chegaria. Mesmo assim, eram informações válidas que marcavam a origem e o destino do deslocamento, bem como a insatisfação com o transporte público que parece não acompanhar o ritmo dos usuários, ou pelo menos, não acompanha o desejo de andar mais rápido.

Pensando no contexto atual de exigência do aumento da velocidade dos deslocamentos que, inspirada na maior fluidez oferecida também por influência de redes virtuais (KELLERMAN, 2006), permitem a vivência de diferentes espaços distantes numa velocidade incrível, é uma situação comum encontrarmos pessoas com pressa em nossas cidades. Sendo a Anhanguera o lugar do movimento, este foi um elemento bem presente durante os campos. Apesar da locomoção se dar de diversas maneiras, a depender do tipo de acesso à mobilidade, o sentimento de pressa era fato bastante comum. Segundo Simmel, a metrópole é intensidade e

densidade de movimentos, uma alteração constante que é base do modo de vida metropolitano. Esta alteração se mostra de diversas formas, marcando a paisagem e as relações sociais através de efeitos psicológicos que produzem (SIMMEL *apud* MARANDOLA JR., 2008, p.94). Desta forma, as diversas formas de mobilidade criam diversos ritmos, fato que deve ser levado em consideração quando pensamos a experiência na rodovia. Dado que a união de ritmos nos chamou a atenção nos campos, refletir sobre isso nos ajuda na tentativa de compreender o lugar.

Falar com as pessoas nos trouxe muitos elementos para pensar não só a vulnerabilidade no lugar-Anhanguera, mas também para pensar a Região como um todo. E que características da relação das pessoas com este lugar nos ajudam a refletir riscos e perigos? Se conhecer um lugar demanda tempo, tempo é outra palavra chave para compreender a dinâmica da região em direção à compreensão dos riscos e perigos na área de estudo.

Neste sentido, foi fundamental este segundo ano de pesquisa, tempo que permitiu maior aproximação com o cotidiano na área estudada e mais contato com as pessoas que rotineiramente estão vivendo a rodovia como um lugar.

Podemos usar o tempo de (com)vivência com a rodovia como variável para pensar diferenças na percepção do lugar, implicando diretamente na capacidade de resposta aos perigos que a rodovia oferece.

Durante as conversas, observamos falas comuns no que diz respeito à relação com a rodovia e o tempo que esta relação se dá. Quando perguntadas sobre o que achavam deste contato prolongado com a rodovia, pessoas que passam mais tempo em proximidade com a via, costumavam não ter o que responder, perguntando sempre o 'que achavam em relação a que?' ou quando respondiam diziam ser 'normal'. Revelando como a presença da rodovia de fato pode nem ser notada, já que é constante.

## FIGURA 09

Mulher estende roupas na Sapolândia



Foto: Gabrielle M. A. Rosas (16/05/2008).

Assim, podemos citar o exemplo das moradoras da Sapolândia, que em suas falas pouco expressavam comentários diretos sobre a rodovia. A Sapolândia em Campinas (Figura 09) é a ponta do Jd. Eulina que divide calçadas com a Anhanguera. Nos primeiros campos este é o fato que mais chamou a atenção, já que em nosso olhar explorador uma convivência tão próxima só poderia ser causadora de problemas. A presença da rodovia era mais do que direta, é quase que interna ao bairro e faz parte do dia-a-dia, do próprio lugar.

Apesar disso, as referências sobre a rodovia só aparecem quando estas moradoras são interrogadas sobre ela, sobre como é a convivência tão próxima com este lugar de fluxos. E surpreendentemente o que se comenta sobre a rodovia é sobre o seu som, som que ao contrário de que poderíamos imaginar, é um som comum, o som a que aquelas moradoras estavam acostumadas, “o som dali”. Outro exemplo é o de Dona Clara<sup>13</sup>, que mora no distrito de Nova Veneza em Sumaré há 52 anos, ao comentar sobre suas atividades e tempo de convivência de moradia naquele bairro (ela mora numa casa com o quintal voltado para a rodovia) só comenta sobre a rodovia quando a pergunta é explicitamente direcionada à rodovia,

---

<sup>13</sup> Todos os nomes são fictícios.

e responde que é normal a convivência, que nunca a atrapalhou e nunca teve problemas com ela “porque os carros passam suavemente”, fato que a faz nem notá-la. Diz que o problema maior que enxerga na região onde vive é a instalação de uma empresa de construção civil, que traz diariamente para sua rua uma movimentação estranha de pessoas que ela nunca viu. Outro exemplo dessa “falta de visibilidade” da rodovia encontramos na fala de Seo João, que relata sua rotina de idas e vindas de sua casa até a Anhanguera. Seo João é aposentado e costuma fazer caminhadas no seu bairro (onde mora desde 1979), caminhadas que têm como destino final a rodovia e ao chegar lá costuma ficar um tempo observando a rodovia, já que este é o ponto final de suas caminhadas. Ao ser questionado sobre a Anhanguera, Seo João nos relata sobre os primórdios da circulação que unifica bairros separados pela via, e fala da época em que a inexistência da passarela não era impedimento para que os moradores do Nova Veneza fossem até o Dall’orto (bairro que se encontra em frente ao Nova Veneza, separado pela rodovia), seja para trabalhar ou para buscar nozes anteriormente eram plantadas na área. E confessa ainda que a rodovia facilita a comunicação com outros lugares, já que quando era jovem costumava viajar muito, tanto para as cidades da RMC, por trabalhar em Campinas e também porque costumava ir muito a Goiás e ao Mato Grosso, lugares onde possuía muitos amigos. Hoje em dia Seo João viaja muito menos, mas sua caminhada é diária, e mesmo assim, antes de ser perguntado, pouco tinha a dizer sobre a rodovia.

Ainda sobre pessoas que têm contato direto com a via, podemos falar sobre Alcides, que trabalha como cobrador de ônibus em Campinas. Alcides foi encontrado num ponto de ônibus (na entrada de Campinas, no trevo da Bosch) indo para Hortolândia, lugar onde reside há quase 20 anos. Relatava sobre suas constantes viagens e o desemprego, já que agora levava a vida fazendo bicos, costumava fazer muitos caminhos dentro da RMC, seja para procurar emprego, seja para realizar o trabalho encontrado no dia. Alcides passa vários dias da semana viajando pela Anhanguera. Questionado sobre a rodovia, nos responde que é uma rotina comum, que existem ônibus que vão pela via Anhanguera e outros que não, que os ônibus que vão pela rodovia são para quem tem pressa, pois vão sem desvios, já os outros entram pelos bairros, são para quem mora neles e necessitam descer em pontos mais próximos de suas casas.

A partir dessas conversas pudemos perceber que essas pessoas que possuem muito tempo de contato com a rodovia, só falam sobre ela quando perguntados, e ainda assim, demonstram dificuldade em entender o motivo da pergunta, nos mostrando como a relação com a rodovia pode ser “apagada” durante o dia-a-dia de convivência. Será que a relação com a via é uma relação mais evidente para quem não mantém um contato tão constante com o lugar? O fato de estarmos investigando o lugar nos faz dar demasiada importância a ele?

Para falar de exemplos que vão em sentido contrário a estes, começemos por Daniel. Ele mora há cinco anos em Campinas, trabalha na região da Bosch, no bairro Bela Vista. Encontramos Daniel andando pelo anel viário, no entrecruzamento da rodovia Anhanguera com a avenida Lix da Cunha (trevo da Bosch). Daniel se encaminhava para seu serviço e por isso fazia aquele caminho. Ia do anel viário, passando pela passarela para depois chegar ao serviço que era do outro lado (estávamos próximos ao campo de futebol do Jd. Eulina). Neste dia caminhava no entorno da rodovia, mas aquele não era seu caminho habitual; fazia isso somente quando ia na casa de seu amigo que mora nas imediações. Conversávamos durante a realização deste trajeto. Daniel comentava sobre como andar na passarela podia ser perigoso, não que tivesse tido problemas ali antes, mas que tinha ouvido falar. Disse também que não ligava muito para isso já que não andava por ali sempre, mas completou dizendo que jamais faria aquele mesmo caminho à noite, ainda mais porque saem fretados da porta de seu serviço.

Outro exemplo a ser dado sobre aqueles que apesar da proximidade não passam muito tempo na via é o de Neide. Acompanhamos Neide em seu trajeto quando saía da passarela. Ela voltava do centro de Campinas para sua casa no Jd. Nova Terra em Sumaré (próximo ao Sucão). Este também não era um caminho habitual para ela. Usava a Anhanguera pois, tendo ido a Campinas, era o modo mais fácil de fazê-lo, já que o ônibus com destino a Campinas que circula por dentro do bairro costuma demorar bastante. Porém, é algo que ela faz esporadicamente, somente quando precisa de serviços mais específicos. Naquele dia ela havia ido ao cartório, e comentou que não costumava ir muito a Campinas. Neide comentava não só de como era perigoso a região da rodovia, como também sobre como era perigosa uma pracinha de seu bairro. Disse que lá se reuniam pessoas que “adoram bagunçar, ouvir música alta e usar drogas”. Fez questão de dizer também que isso era o que diziam porque ela mesma não

costuma sair muito de casa. Atualmente não trabalha nem estuda e quando sai vai à casa de sua tia que mora no mesmo bairro. Neide falava também da violência na região de Campinas, comentando de um caso que havia acontecido no bairro de seu primo, uma casa que havia sido assaltada tendo como resultado a morte de um morador.

É interessante notar na fala de Neide como apesar de falar da violência e dos perigos da pracinha e da Anhanguera ela faz questão de deixar claro que isto é “o que dizem”, ou seja, ela mesma não teve problemas nesses lugares, ela apenas os evita. Circulando pouco por estes ela parece não conhecê-los, apoiando-se na opinião de outras pessoas para pensá-los. Parece usar a mesma lógica para entender a região e a cidade de Campinas e apesar de ter nascido na RMC (está com 22 anos), por não andar muito por ela, entende-a através da construção que outros fazem da região.

Observamos neste caso que o tempo de moradia não foi o fator fundamental para o conhecimento da região. A falta de convívio com certos espaços (e com a Anhanguera) fez com ela tivesse um conhecimento superficial deles. Esse processo é parecido com aquele que nos faz conhecer cidades que estão longe de nosso convívio. As imagens e histórias que chegam até nós através da mídia, de livros ou de pessoas que já viveram por lá nos fazem imaginá-las de uma certa maneira. Provavelmente se nos mudarmos para uma dessas cidades, devido à experiência, o conhecimento sobre ela se transformará passando a apoiar-se na vivência do lugar. O conhecimento indireto, porém, pode nos trazer imagens antigas que não revelam o lugar em sua inteireza (com a mescla do velho e do novo que o completam), nos deixando com um conhecimento menos completo sobre o lugar.

No caso de Neide, este conhecimento superficial lhe trouxe um sentimento de insegurança expresso na sua fala sobre a violência, fazendo-a imaginar que “a coisa está feia” e montar seus caminhos a partir dessa forma de pensar a região.

Seria a reprodução de imagens mais frequente que o conhecimento direto? Se sim, como é que isto vem afetando a vida das pessoas na região?

Falando ainda sobre conhecimento do lugar podemos usar o exemplo de Wagner. Ele tem 57 anos e é morador da área de entorno da Anhanguera há cinco anos. Antes de chegar, morou no Rio Grande do Sul e no Paraná, sendo a última cidade Londrina. Veio para Campinas

quando mudou de ramo e começou a trabalhar com um caminhão. Hoje Wagner trabalha para um amigo, num estacionamento localizado no bairro Bela Vista. Reside nos fundos do estacionamento (uma região de muitas empresas e próxima a uma faculdade que traz a rotatividade de carros necessária ao funcionamento do negócio). Encontramos Wagner em seu trajeto habitual do horário do almoço. Todos os dias ele sai do estacionamento para almoçar num bar do lado oposto da rodovia, na entrada do Jd. Eulina. Durante o trajeto, enquanto atravessávamos a passarela ele comentou como poderia ser perigoso atravessar ali, já que de um lado e de outro há venda de drogas, região que ele chama de “cracolândia”. Realmente naquele trecho o que vemos é uma grande quantidade de empresas e caminhões estacionados pelas ruas e, sendo a área residencial mais voltada para o lado oposto ao da Anhanguera, um menor fluxo de pessoas. Os dois pontos de ônibus ali localizados nunca estão cheios. Geralmente o que se vê são pessoas saídas das várias empresas da região pegando seus fretados. Pudemos ver também, não só nestes três campos como também nos outros que antecederam a estes (parte do conhecimento exploratório iniciado durante o projeto anterior), algum movimento na passarela, mais nenhum fluxo contínuo ou direcionado, expondo a variedade de motivos que fazem as pessoas circularem naquela região.

Durante a conversa, Wagner nos contou sobre a vez em que foi assaltado naquela passarela na época em que se mudou para a região. Segundo ele, hoje em dia já não tem mais problemas em andar no lugar, pois tendo que passar por ali todos os dias, acabou por conhecer os traficantes que passaram a ser seus “amigos” e se ofereceram para protegê-lo sempre que necessitasse de ajuda. Wagner falava disso com certa tranquilidade, em meio a tantas histórias que contou sobre sua vida e sobre a circulação que faz na região usando a Anhanguera de várias formas, já que vai sempre a Itatiba (casa de parentes), a Atibaia (sítio de amigos) e a Barão Geraldo (casa da namorada).

Ao comentar sobre o fato de não ter mais problemas ali, mostra como foi importante estar interado à dinâmica do lugar e como entendendo o que se passava por ali, pôde estar mais seguro quanto ao processo de atravessar a passarela. Se na época em que chegou à região foi surpreendido pelo assalto, hoje conhecendo a dinâmica espacial e apoiando-se nos “amigos”

(laços que construiu enquanto participante da movimentação da região) se sente mais confortável para andar por ali.

No caso de Wagner a experiência direta é que baseia seus conhecimentos do lugar. E mesmo depois de ocorrido o evento danoso para lhe atestar a falta de segurança da região, Wagner pôde voltar a andar pela região com mais segurança apoiando-se nas pessoas que conheceu durante o seu processo de aprofundamento do conhecimento do lugar.

Pensando na questão da segurança dos lugares, o conhecimento do lugar foi fundamental para a diminuição da sensação de insegurança. Neste sentido voltamos ao que Jane Jacobs diz a respeito da movimentação nas ruas, sobre a necessidade de povoar as ruas, pois uma rua deserta fica perigosa devido à falta de olhares para os espaços coletivos. Assim, com a falta de olhares a rua perde sua dinâmica, ficando cada vez mais vazia, e ficando mais vazia fica insegura (JACOBS, 2000). Se o conhecimento dos lugares é importante, os olhares dos que o conhecem são tão importantes quanto para manter a segurança das ruas. Para manter a movimentação nas ruas, a autora sugere que se evite situações de quebra de circulação planejando-se estrategicamente a disposição espacial de estabelecimentos comerciais que irão garantir uma diversidade de usos, evitando que uma área seja exclusivamente residencial ou comercial. No livro de Jacobs encontramos também reflexões sobre como ruas longas ou sem saída, desestimulam a circulação de pessoas. Mostrando como as construções espaciais e suas formas são importantes para a atividade urbana.

E como isto nos ajuda a refletir sobre o lugar-Anhanguera?

Utilizando a análise de Philippe Panerai (2006) sobre crescimento urbano e limites ao crescimento, podemos dizer que a Anhanguera durante um período da história da região foi uma barreira ao crescimento urbano. Sendo assim, ela promoveu crescimentos opostos de um lado e de outro. Porém, “como nenhuma situação é estável, a não ser por um período determinado, um elemento pode findar por desempenhar papéis sucessivos, transformando-se ao longo de um processo completo de crescimento” (PANERAI, 2006, p.67), e assim este trecho da Anhanguera apresenta hoje características de limite transposto.

A transposição da barreira fica expressa nas novas conexões que se realizam através da própria rodovia. Passarelas, passagens subterrâneas, faixas de pedestre, placas que sinalizam a

circulação dos pedestres e mesmo a construção das marginais são adaptações que atendem à nova demanda dos lugares que ela segrega, uma demanda por conexão. E assim, a dinâmica urbana chega até a barreira e a ultrapassa, criando uma continuidade que é expressa pelos caminhos comuns que com o tempo vão sendo adensados e passam a ser o elo entre os lugares separados pela barreira.

Neste trecho da Anhanguera pudemos perceber a conexão existente entre vários bairros. Durante as conversas pudemos perceber como são fortes as relações entre alguns grupos de bairros, fato que será analisado mais adiante.

Ainda para pensar a necessidade de conexão que se forma depois da transposição de uma barreira e a limitação de caminhos que a transposição gera, podemos falar sobre a queda de uma passarela na rodovia Imigrantes em junho de 2008. Em reportagem do jornal O Globo veicula-se a notícia de que moradores da Vila da Imprensa ficaram ilhados devido ao acidente que derrubou uma passarela na rodovia Imigrantes. O jornal diz ainda que a passarela era a única ligação direta entre a Vila da Imprensa e o bairro Jardim Lourdes que é do lado oposto da Imigrantes. A reportagem traz ainda falas de alguns moradores sobre o acontecido. Em uma delas fica explícita a relação do caminho com a necessidade de conexão bem como com a limitação dos caminhos gerada pela via:

A gente tinha um caminho para lá. É do lado de lá que ficam escolas, mercados, padarias, açougue, igreja. É por isso que todo mundo chama esse lado de cá de ilha. Imagina eu, quando as aulas recommencem, para levar quatro filhos pequenos para a escola do outro lado - reclama a dona-de-casa Tânia Cristina Santos, de 41 anos (O GLOBO, 2008).

Tentando compreender essas formas de ligação e os perigos envolvidos neste tipo de conexão, podemos pensar que apesar da capacidade de ligação que dois lugares podem manter transpondo a via, para manter a ligação possuem caminhos limitados. Sendo limitados esses caminhos acabam por restringir a circulação de pessoas. Além disso, como são caminhos construídos unicamente para conectar, eles não costumam estimular um uso múltiplo, dificultando a apropriação do espaço pelos usuários o que afasta as pessoas ao invés de estimular o fluxo. E então, sem uma movimentação mais contínua, sem os “olhos da rua”, esses caminhos se tornam perigosos na medida em que a sazonalidade dos movimentos dificulta a

leitura da dinâmica para aprofundar o conhecimento do lugar. E este é um ciclo que pode se tornar vicioso, já que existe a tendência de esvaziamento dos lugares considerados perigosos e, ao mesmo tempo, quanto mais vazios se tornam, mais insegurança inspiram nas pessoas.

Outros detalhes definirão o afastamento das pessoas desses caminhos: escadas nas passarelas, barreiras visuais formadas pelas grandes placas, os complicados e desnivelados caminhos das passagens subterrâneas. Estas dificuldades de acessibilidade impõem um ritmo mais lento contrastando com a necessidade de fluidez vivida atualmente (BAUMAN, 2007). Além disso, essas dificuldades deixam esses caminhos realmente inacessíveis para alguns, e esse fator se expressa na fala das pessoas quando elas questionam o fato de o transporte coletivo dar “muitas voltas” sendo que poderiam ir direto ao ponto desejado. Se a locomoção a pé fica prejudicada por estes entraves, o transporte coletivo também não é capaz de conectar com a fluidez necessária. Aí surgem desejos como os de ter um carro, já que é um meio que permite maior fluidez nos caminhos.

Todos esses fatores colaboram para o esvaziamento dos caminhos e para tornar a rotina que se dá neles menos previsível. Neste sentido, se pensarmos no caso daqueles que comentavam que jamais fariam seus caminhos habituais durante a noite, estariam expressando a falta de conhecimento da dinâmica noturna daquele lugar, nos mostrando o elemento temporal que atua juntamente com o espacial, alternando as dinâmicas ao longo do dia.

E voltando ao exemplo de Wagner poderíamos refletir sobre a sua “insistente andança” pela região que o fez conhecê-la melhor. Estar seguro de fato não é a questão, já que mesmo contando com a ajuda de seus “amigos”, eles podem não estar presentes no exato momento da necessidade. O que podemos levar em conta é o sentimento de segurança que se cria quando somos capazes de compreender a dinâmica do lugar (ou pelo menos parte dela, já que há alternância de movimentos diariamente).

E podemos aumentar o sentimento de segurança? Como pensar lugares mais seguros?

### **Conhecendo os lugares e suas dinâmicas: circulando entre os caminhos da Anhanguera**

A acessibilidade na rodovia tem uma relação dupla, onde os diferentes usos geram uma situação ambígua que faz alguns serem conectados pelo movimento e outros serem segregados

por ele. A aglomeração de atividades diversas no entorno da rodovia é refletida na relação das pessoas com este espaço e na relação que estes espaços mantêm com a movimentação veloz da Anhangüera. Por isto, caracterizar os dois grupos de pesquisa e suas especificidades sociais, culturais e demográficas será importante na medida em que estes se utilizam da rodovia de diferentes maneiras e necessitam de diferentes estratégias para lidar com os perigos envolvidos na convivência com a rodovia.

Prestar atenção à duplicidade conexão-segregação foi um primeiro passo na compreensão da rodovia para além de sua mera funcionalidade. As dificuldades de locomoção encontradas nos permitiram perceber que, a depender da ênfase dada, a rodovia pode ser uma ou outra.

O lugar como influência nas atividades diárias, como espaço estruturador dos movimentos, tem destaque e as relações que as pessoas mantêm com ele devem ser consideradas a fim de que as especificidades de cada um deles sejam melhor compreendidas.

Pensar nas diferentes experiências da rodovia é fundamental no planejamento de ações para o enfrentamento de perigos, já que a rodovia relaciona os dois usos; deixar de observar um dos lados é deixar de lado parte do fenômeno. A estruturação do espaço urbano no entorno de rodovias implica em adaptações necessárias à manutenção do cotidiano metropolitano. Uma forma de lidar melhor com esses perigos seria fazendo uma caracterização dos diferentes grupos que a utilizam, já que as preocupações com a manutenção da conectividade da rodovia neblinam os diferentes usos que se fazem dela.

Durante os campos conseguimos acompanhar vários trajetos dos usuários da via. Após seguir várias pessoas, acabávamos voltando para certos pontos ou refazendo certos caminhos que pareciam ser comuns. Através dessas “andanças” percebemos o quanto certos bairros se ligam de maneira mais ou menos forte a outros. Essas ligações foram expressas também pela fala das pessoas que comentavam sobre suas idas e vindas para fazer as mais diversas atividades, desde visitar um amigo até ir atrás de um serviço mais básico, como a farmácia por exemplo.

Essa foi a grande diferença da segunda fase da pesquisa. Seguir as pessoas nos fez encontrar os caminhos. Se antes a idéia da conexão entre pontos se deu por causa da conexão

em alta velocidade e das várias saídas entre as cidades (pontos de conexão), agora percebemos os caminhos que conectam os bairros segregados pela via (caminhos que conectam também de maneira pontual). O que se observa é que a Anhanguera sustenta muitas rotas e não só a rota única que vai para São Paulo e volta para o interior do Estado.

Se sendo rotas, elas conectam pontos, podemos entender que não se vive a Anhanguera como um todo, como uma área preenchida. Ela é feita de linhas que ligam pontos. Rotas que levam a lugares. É por isso que é possível encontrar grande quantidade de pessoas em certos pontos e ninguém em outros. Como locais de encontro estes são pontos nodais (LYNCH, 1997).

Como caminho habitual a rodovia é um lugar-destaque e o reforço desses atos rotineiros deixa mais densa a vivência, aumentando a familiaridade que favorece o conhecimento das dinâmicas do lugar. E para tentarmos pensar as dinâmicas dos lugares precisamos pensar nos significados destes lugares.

Neste sentido, numa tentativa de tentar entender significados, observamos certas tendências dentro de alguns caminhos que levam aos bairros opostos pela via. Encontramos pelo menos três conjuntos mais conectados:

- “Sapolândia-Jockey-Pq.Via Norte”
- “Anchieta-São Judas-Matão”
- Nova Veneza-Dall’orto-Santa Maria”

Dentro desses conjuntos parece ser comum a circulação de pessoas. Notamos isso pelos campos, já que seguindo pessoas não estabelecíamos previamente os trajetos. Através deles pudemos notar certos padrões de mobilidade entre esses espaços fragmentados que necessitam ser investigados.

Para dar algum significado a estes conjuntos seria fundamental dar continuidade à pesquisa, para investigarmos mais proximamente esses caminhos que apareceram em meio a uma circulação que parecia não ter muito sentido.

Assim poderíamos nos aproximar do conhecimento do lugar através da investigação da mobilidade destas pessoas, tentando entender como se dão estes movimentos e como é ter que viver sempre nestes caminhos. Afinal, sendo lugar dos movimentos, continua sendo caminho. E qual seria o significado da mobilidade para as pessoas que andam entre estas rotas?

Ao pensar sobre os riscos na Anhanguera o que encontramos foi uma complexa relação que envolve sentimentos de insegurança (inspirado pela espacialidade quando por exemplo desfavorece o fluxo contínuo de pessoas) junto ao conjunto de ações que levam as pessoas a se movimentarem frequentemente por um espaço não tão bem adaptado ao dia-a-dia como outros de nossa vida.

Neste sentido, investigar caminhos específicos é ir de encontro às suas familiaridades e seus significados e talvez mapeá-los seja uma boa forma de começar uma investigação em direção ao conhecimento das dinâmicas que os sustentam enquanto um lugar.

## Referências

BALBIM, R. **Práticas espaciais e informatização do espaço da circulação**: mobilidade cotidiana em São Paulo. 2003. 566f. Tese (Doutorado) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

BAUMAN, Z. **Tempos líquidos**. Tradução de Carlos A. Medeiros. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2007.

CADAVAL, M. E.G.; GOMIDE, A. Mobilidade urbana em Regiões Metropolitanas. In: FONSECA, R. B.; DAVANZO, A. M. Q.; NEGREIROS, R. M. C. (Org.). **Livro verde**: desafios para a gestão da Região Metropolitana de Campinas. Campinas: IE/UNICAMP, 2002.

HAESBAERT, R. **Dos múltiplos territórios à multiterritorialidade**. Porto Alegre, 2004.

HOGAN, D. J. Mobilidade populacional, sustentabilidade ambiental e vulnerabilidade social. **Revista Brasileira de Estudos Populacionais**, São Paulo, v.22, n.2, p.323-338, jul./dez.2005.

\_\_\_\_\_. Migração, ambiente e saúde nas cidades brasileiras. In: \_\_\_\_\_; VIEIRA, P. F. (Org.). **Dilemas socioambientais e desenvolvimento sustentável**. Campinas: Editora da UNICAMP, 1992.

JACOBS, J. **Morte e vida de Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

KELLERMAN, A. **Personal mobilities**. London: Routledge, 2006.

LENCIONI, S. Uma nova determinação do urbano: o desenvolvimento do processo de metropolização do espaço. In: CARLOS, A. F. A.; LEMOS, A. I. G. (Org.). **Dilemas urbanos**: novas abordagens da cidade. São Paulo: Contexto, 2003.

LYNCH, K. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MARANDOLA JR., E. **Habitar em risco**: mobilidade e vulnerabilidade na experiência metropolitana. 2008. 278f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2008.

\_\_\_\_\_. As dimensões da vulnerabilidade. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v.20, n.1, p.33-43, jan./mar.2006.

\_\_\_\_\_. Narrativas Calvinianas: da descrição do explorador ao percurso do andarilho. **Rua**, Campinas, n.12, p.45-58, 2006a.

\_\_\_\_\_. Insegurança Existencial e Vulnerabilidade no Habitar Metropolitano. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM AMBIENTE E SOCIEDADE, 3., 2006, Brasília. **Anais...** Brasília: ANPPAS, 2006b.

\_\_\_\_\_; HOGAN, D. J. Vulnerabilidades e riscos: entre geografia e demografia. **Revista Brasileira de Estudos de População**, São Paulo, v.22, n.1, p.29-53, jan./jun.2005.

\_\_\_\_\_. Arqueologia fenomenológica: em busca da experiência. **Terra Livre**, São Paulo, AGB, Ano 21, v.2, n.25, p.67-79, jul./dez.2005.

\_\_\_\_\_. Uma ontologia geográfica dos riscos: duas escalas, três dimensões. **Geografia**, Rio Claro, v.29, n.3, p.315-338, set./dez.2004.

PANERAI, P. **Análise urbana**. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2006.

PIRES, M. C. S. **Morar na metrópole**: expansão urbana e mercado imobiliário na Região Metropolitana de Campinas. 2007. 178f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

O GLOBO. Queda de passarela na Imigrantes deixa bairro ilhado. São Paulo, 17/07/2008. Disponível em: <[http://oglobo.globo.com/sp/mat/2008/07/16/queda\\_de\\_passarela\\_na\\_imigrantes\\_deixa\\_bairro\\_ilhado\\_547268304.asp](http://oglobo.globo.com/sp/mat/2008/07/16/queda_de_passarela_na_imigrantes_deixa_bairro_ilhado_547268304.asp)>.

RELPH, E. C. As bases fenomenológicas da geografia. **Geografia**, Rio Claro, v.4, n.7, p.1-25, 1979.

TUAN, Yi Fu. **Espaço e lugar**. São Paulo: DIFEL, 1983.

UNFPA. **Relatório da população mundial 2007**: desencadeando o potencial do crescimento urbano. Brasília, 2007. Disponível em: <<http://www.unfpa.org.br>>. Acesso em: 02 dez. 2007.

---

## **COMUNICAÇÃO DE RISCO E VULNERABILIDADE DO LUGAR NO BAIRRO MANSÕES SANTO ANTONIO, CAMPINAS<sup>14</sup>**

*Fábio Rocha Campos*

Localizado no município de Campinas o bairro Mansões Santo Antônio compreende uma área próxima a duas grandes rodovias: Rodovia Dom Pedro I (SP-65) e a rodovia Adhemar de Barros (SP-340) que ligam Campinas ao Vale do Paraíba e ao Norte do Estado de São Paulo. O bairro apresentou principalmente na última década, um grande desenvolvimento imobiliário com a construção de prédios e condomínios verticais fechados de alta valorização, fenômeno relativamente novo se compararmos com a história do bairro.

A forma geomorfológica do bairro também é bem legível e definida, sendo que sua estrutura formada em direção ao córrego Santa Cândida mantém uma forma de “v” tendo em suas duas vertentes e até mesmo no fundo do vale próximo a mata ciliar.

A área que hoje constitui o bairro Mansões Santo Antônio, Jardim Colonial e Chácara Primavera era uma antiga Fazenda que foi loteada e vendida em 1971. De acordo com o relatório do Ministério da Saúde (2005) em 1975 não havia água, luz e asfalto na área e segundo relato de moradores mais antigos as ruas eram ocupadas por terrenos baldios sem um uso específico. No início da década de 1970, a população da área (principalmente residências do Jardim Santa Cândida) consumia água de poços e das inúmeras minas existentes no local.

Já na década de 1990 a ocupação do solo no bairro Mansões Santo Antonio produziu uma paisagem diferenciada. Surge na Rua Jasmim (paralela à rua de instalação da Proquima) os primeiros condomínios verticalizados.

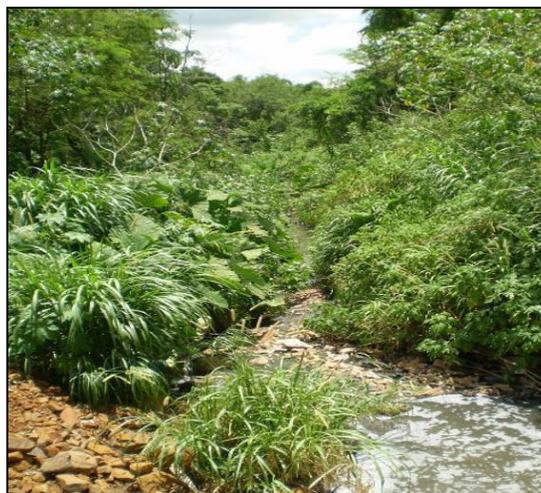
A paisagem do bairro Mansões Santo Antônio constitui-se principalmente por prédios residenciais de alto padrão. O bairro fica localizado em uma parte alta da cidade e a altura dos prédios permite que de muitos lugares da cidade de Campinas possa localizar o bairro. Esta

---

<sup>14</sup> Texto escrito a partir do relatório final da bolsa do Serviço de Apoio ao Estudante (SAE) da Unicamp, do período 2009-2010, sob orientação do Prof. Dr. Daniel Joseph Hogan.

clareza em sua paisagem é destaque já que os bairros ao seu entorno: Jardim Colonial, Chácara Primavera, Parque Primavera, Parque das Flores e Jardim Santa Cândida cuja paisagem se caracteriza pela prevalência de construções de residências do tipo casa, deixando um destaque vertical para o bairro Mansões Santo Antônio.

**FIGURAS 1 E 2**  
Córrego Jardim Santa Cândida



Concentração de lixo.

**Foto:** Fábio Rocha Campos (2009).

O córrego Santa Cândida que corta o bairro está muito diferente de relatos de alguns moradores mais antigos quando falam sobre a sua qualidade. Segundo eles, o córrego há uns vinte anos era limpo e utilizado até para lavar roupas e irrigar a hortas, fato difícil de realizar

hoje devido à poluição. A Rua Clóvis Teixeira (Figura 3) fica muito próxima ao córrego, esta, apresenta um problema ambiental, em seu cruzamento com a Rua Augusto Silva temos um espaço que é utilizado para jogar entulho normalmente materiais de construção, mas encontramos indícios de lixo doméstico também.

Na perspectiva da experiência através do contato com o bairro notamos algumas singularidades do local que ajudam a compreender a relação dos moradores com o bairro. Esta relação pareceu um contato muito distante já que o bairro parece estar relacionado com apenas um local para morar do que um local para viver um cotidiano com outras atividades como, por exemplo, de lazer. Isto é percebido, pois vimos poucos moradores andarem pelas ruas do bairro, as relações feitas a pé se restringem há uma padaria localizada na esquina da Rua Hermantino Coelho com a Rua Adelino Martins. Este aspecto singular do bairro foi importante para compreendermos se o bairro morfologicamente não permite isso por conta de sua verticalidade ou outros valores estão em jogo.

Uma das possibilidades que levantamos é o fato de que a população se restringia a caminhar pelo bairro por conta do "medo" de se exporem a contaminação. No entanto, em algumas conversas com moradores vimos que nem todos estavam cientes do caso Proquima. Outra possibilidade é que o bairro não tem nenhum espaço público para atividades de lazer, praça pública ou qualquer outro tipo de equipamento para recreação, já dentro dos condomínios é possível identificar estes espaços, fechados e privados.

Esta privação, ou seja, o isolamento de grupos de indivíduos em seus condomínios também está evidente na presença do automóvel na paisagem do bairro. As Ruas Jasmim e Adelino Martins são vias de constante movimento obviamente não só por conta dos carros dos moradores dos condomínios, mas pelas vias secundárias de acesso entre Barão Geraldo e centro da cidade de Campinas.

O fato de o automóvel estar notadamente presente na dinâmica do bairro não é apenas pela sua presença no tráfego. Durante os períodos noturnos e finais de semana durante todo o dia presenciamos uma concentração de carros estacionados nas ruas geralmente em frente a entrada dos condomínios. Este fenômeno ganha destaque á medida que alguns moradores declararam a preocupação com o furto e roubo de veículos que ocorrem no bairro. De fato,

alguns condomínios não terem capacidade de abrigar os veículos de todos os moradores confirmando o fato de que as populações residentes nos condomínios possuem uma situação econômica confortável e nos revelando a preocupação com este perigo urbano.

Outro perigo apontado agora pelos veículos de comunicação é o deslizamento de terra que ocorreu no começo do ano de 2010 na Rua Hermantino Coelho (Figura 3 e 4). Segundo a informação obtida da agência Anhanguera houve a abertura de uma cratera de aproximadamente 20 metros.

#### FIGURA 3 E 4

Deslizamento de terra na Rua Hermantino Coelho



Foto: Érica Dezonne/Agência de Notícias Anhanguera (2009).

Interessante perceber que embora o bairro Mansões Santo Antônio apresente uma paisagem urbana convive ali traços que remetem a outra paisagem. A Rua Clóvis Teixeira ainda não está asfaltada. Este fato interessa primeiramente, pois esta rua fica a jusante da área que era localizada a antiga fábrica Proquima.

O bairro Mansões Santo Antonio não para de se verticalizar. Acompanhando o intenso processo de verticalização dos grandes centros urbanos o bairro Mansões Santo Antonio desenvolveu uma intensa especulação imobiliária voltada para a construção de condomínios verticais. Sustentadas em propagandas voltadas a uma ‘vida saudável’ e “contato com o verde”, condomínios são erguidos em uma velocidade impressionante. O apelo para a vida

ecologicamente correta e saudável voltada para a proximidade do verde nos dá a verdadeira lógica do mercado imobiliário.

**FIGURA 5**  
Rua Clóvis Teixeira



Acúmulo de lixo e entulho próximo ao córrego Santa Cândida  
**Foto:** Fábio Rocha Campos (2009).

No entanto, há uma área que este processo ainda encontra-se estagnado no tempo. Localizado entre as Ruas Hermantino Coelho e Arquiteto Augusto Silva, esta área está estagnada no tempo. Estagnada, pois, neste local funcionava uma indústria de recuperação de solventes químicos chamados Proquima Produtos Químicos Ltda. que após atuar com dezenas irregularidades no processo produtivo foi interdita e seu terreno vendido para uma construtora. No capítulo seguinte trataremos com maiores detalhes a história do caso Proquima.

### **Um panorama sobre o caso Proquima**

A indústria Proquima Produtos Químicos Ltda., instalou-se no bairro em setembro de 1973, na Rua Hermantino Coelho, ao redor da fábrica foram sendo construídas casas e chácaras (BRASIL, 2005) e durante as décadas de 70 e 80, foi só aumentando o número de moradias, a possibilidade deste crescimento de moradia no bairro pode ser encarado com um processo indissociável com o crescimento demográfico e econômico de Campinas.

Durante todo o período de funcionamento da Proquima que desenvolvia basicamente a recuperação de resíduos químicos como cetonas, alcoóis, glicóis entre outros, no seu pedido de licença de funcionamento, a empresa omitiu a manipulação dos resíduos de solventes clorados como o Cloreto de Vinila (comprovado como produto cancerígeno) e tinha em suas estruturas de estocagem e disposição dos produtos e matérias-primas irregularidades com indícios de contaminação do solo e do ar.

Já em 1979 a Cetesb recebeu as primeiras reclamações de moradores e que duraram até 1996. As reclamações mais frequentes eram de odor e fumaça (por vezes preta, outras vezes branca) (BRASIL, 2005). Um dos principais problemas que foram reportados pelos ex-trabalhadores da Proquima era a possibilidade de haver uma ligação clandestina para a rede de águas pluviais da Rua Hermantino Coelho, que desaguava no córrego Santa Cândida.

Diante de tantas irregularidades nas atividades da Proquima em 1995 foi assinado um Termo de Compromisso com o Poder Judiciário para a desativação da empresa em um prazo de 18 meses e em outubro de 1996 a Proquima encerrou as suas atividades definitivamente no bairro.

Após a interdição definitiva da área, a Proquima vendeu os lotes 4 e 5 da rua Hermantino Coelho para a construtora Concima S.A. Construções Civis que solicitou para o GRAPROHAB (Grupo de Análise e Aprovação de Projetos Habitacionais do Estado de São Paulo) a construção de apartamentos, quatro em cada lote, no total de 396 apartamentos.

Embora tenha solicitado a GRAPROHAB/Secretaria de Habitação de São Paulo o pedido para a construção primeiramente no lote número 5, a GRAPROHAB respondeu que não era de competência dela realizar a análise do pedido já que a área não se enquadrava nos seguintes critérios: "a - não possuir infra-estrutura básica e ter mais de 200 unidades; b - localizar-se em área de proteção ambiental; e c - ser maior de 15.000m<sup>2</sup>" (BRASIL, 2005, p.2). Este fato é importante no decorrer do processo, pois a Cetesb ligada diretamente a GRAPROHAB não chegou a analisar o pedido do lote 5 o que hipoteticamente indeferiria o pedido de construção neste lote. Sendo Assim, a GRAPROHAB respondeu o pedido indicando que a era de competência exclusiva da municipalidade.

A Prefeitura de Campinas após um ano aprovou o pedido para a construção do conjunto habitacional Parque Primavera no lote 5. O lote cinco era composto por 4 blocos (A, B, C, D). O bloco A já estava vendido e habitado por 121 habitantes e os outros lotes estavam em fase de construção. Após o início da construção no lote 5 a Concima solicitou agora para a GRAPROHAB, a liberação para a construção no lote 4 que por sua vez solicitou para a CETESB um parecer acerca da área que antigamente havia sido de competência da dela durante o período de funcionamento da Proquima. A Cetesb deu um parecer informando que “a área está sob suspeita de contaminação” (BRASIL, 2005) e assim indeferiu o pedido. No entanto, como não era de competência da GRAPROHAB autorizar o pedido da construção dos imóveis “[...] A Concima envia carta a Cetesb, em outubro de 2001, onde se coloca à disposição para realizar os estudos necessários, e se for o caso, proceder com as correções[...]” (BRASIL, 2005).

Após o recebimento desta carta a Cetesb autua a Concima para interdição das obras dos outros blocos tendo em vista a construção de obras em locais de possível contaminação. Este evento ocorre no final do ano de 2001 e após algumas tomadas processuais tanto da Concima quanto da Cetesb, esta última comunica aos órgãos de imprensa sobre a possibilidade da área no bairro Mansões Santo Antonio estar contaminada.

Nos documentos que coletamos não encontramos afinal quem realmente iniciou o processo de contato com os órgãos de imprensa para informar a situação. Temos algumas hipóteses, mas que não podem ser encaminhadas ainda. O importante é que segundo o próprio relatório emitido pelo Ministério da Saúde, esta, toma o primeiro contato com o processo de contaminação do bairro através das notícias publicadas pela imprensa e apenas no dia 16 de abril de 2002 a Cetesb comunica a Secretaria Municipal de Saúde sobre a situação no bairro.

Durante os três anos seguintes muitas ações processuais e análises técnicas na região foram efetuadas. Em 2005 o Ministério da Saúde emite o Estudo de avaliação de risco por resíduos perigosos no bairro Mansões Santo Antônio que apresenta detalhadamente uma análise técnica da situação da área. Entre outras conclusões este estudo conclui que a área inclui-se na Categoria B - Perigo para a saúde pública. Os motivos desta classificação são justificados pelos seguintes argumentos.

Existe evidência que tenha ocorrido exposição (da população aos contaminantes) no passado:

As exposições estimadas são relativas as substâncias que, em concentrações tais no meio ambiente e exposições a longo prazo (maiores de 1 ano), podem causar efeitos adversos à saúde em qualquer segmento da população exposta. O efeito adverso para a saúde pode ser devido à toxicidade carcinogênica ou não carcinogênica de uma exposição química (BRASIL, 2005).

Discutiremos mais profundamente o processo de contaminação no bairro Mansões Santo Antonio e seus impactos para a sociedade ao longo do texto. Atualmente apenas o Bloco A está ocupado por moradores no Condomínio Parque Primavera, os outros blocos continuam interditados. É importante tentarmos entender como ocorreu toda essa relação entre os agentes. Relações que tiveram durante algum tempo mediadores como os veículos de comunicação e agentes de saúde. Abaixo vamos tentar entender este processo de comunicação pelas quais foram importantes para a atual situação do caso.

### **Comunicação de risco: a atuação dos atores envolvidos**

O objetivo da própria comunicação de risco envolve a comunicação de determinadas informações de modo que a população local compreenda as situações e implicações do perigo, participando ativamente na tomada de decisões para atenuação ou até mesmo a solução das situações de risco (DI GIULIO, 2006). Esta situação de informar a população também tende a uma necessidade de equalizar a percepção de risco do público e população em determinada situação de risco como a dos especialistas sobre determinado perigo.

Segundo Covello e Sandman (2001) uma evolução da comunicação de risco indica que a partir da década de 1980 surgiu um interesse do público em geral por questões de saúde, segurança e assuntos ambientais noticiados pela mídia. Houve também uma demanda por informações gerais aprovadas pelo público sobre riscos do passado, do presente e possíveis situações futuras, no entanto, Leiss (1996) aponta que neste período havia ainda certa "arrogância" por parte dos especialistas que não consideravam o direito do público em ser informado. Kasperson (2005) aponta que inicialmente os estudos sobre comunicação de risco

tinham uma orientação muito simples e específica: identificar o público alvo, desenvolver a mensagem correta usando os canais de comunicação corretos.

Em uma segunda fase da evolução da comunicação de risco analisada por Leiss (1996) que vai de 1985 e 1994 fundamentou-se em uma comunicação "estressante" (stress communication). Esta comunicação com base nas declarações eram consideradas "[...] persuasivas, isto é, mensagens tendiam a persuadir o público sobre a exatidão de um ponto de vista" (DI GIULIO, 2006, p.60). No entanto, Leiss (1996) considera que este período é visto como aquele que ocorreu "boas práticas de comunicação", mas houve dificuldades em adaptar o paradigma da comunicação de marketing aos assuntos de risco (DI GIULIO, 2006).

Já a partir de 1995 e prossegue até os dias atuais, Di Giulio (2006) aponta que as instituições dos setores públicos e privados começaram a reconhecer suas responsabilidades em lidar adequadamente com a questão da percepção do risco e uma construção de um diálogo com o público.

Pesquisadores que acompanham o desenvolvimento da comunicação de risco durante as últimas décadas até os dias atuais apontam para os obstáculos que ocorrem para que a comunicação de risco atue efetivamente.

Covello e Sandman (2001) indicam quatro obstáculos para a efetividade do processo de comunicação de risco sejam na medida do possível ultrapassados. O primeiro obstáculo deriva justamente de uma situação de incerteza, complexidade e um incompleto conhecimento das informações ambientais. Assim, para tomar decisões efetivas, os risk managers precisam saber exatamente os potenciais danos para saúde, segurança ou até mesmo ambiente. Infelizmente, há ainda muitas lacunas no entendimento do risco e os estudos de avaliação do risco para a saúde focam principalmente na ocorrência do câncer. No entanto, na visão dos autores pouco se sabe se a curto ou longo prazo terá impactos, por exemplo, na reprodução humana.

O segundo obstáculo conferido pelos autores é a desconfiança causada principalmente por desencontros entre os especialistas, falta de treinamento entre os profissionais e até os comunicadores que estarão expostos no contato com a população.

A terceira barreira para uma comunicação de risco efetiva é "selective reporting by the news media" (COVELLO; SANDMAN, 2001, p.3). Os autores apontam que os jornalistas tendem

a serem seletivos nas suas notícias priorizando e dando destaque para as histórias que envolva pessoas em situações não usuais, dramáticas e ao mesmo tempo nessas notícias ocorrem omissões e distorções sobre as informações corretas.

A quarta situação que deve ser deixada de ser praticada, envolve como do ponto de vista psicológico e social influencia como as pessoas processam a informação sobre o risco. Assim, a toda uma complexidade na estrutura dos indivíduos que devem ser identificados. Uma situação que os autores apontam é a apatia. Segundo Covello e Sandman (2001) em determinadas situações as pessoas não estão interessadas em entender determinado risco ou não entendem a situação a ponto de ter estímulo suficiente para se interessar.

Essas propostas de análise da comunicação de risco colocadas por Covello e Sandman (2001) são interessantes para pensarmos como foi a efetividade da comunicação de risco no bairro Mansões Santo Antonio? Nossa análise agora partirá das notícias veiculadas na imprensa, informações prestadas pelos órgãos públicos (Cetesb, SMS, Prefeitura Municipal de Campinas) e a construtora Concima.

As primeiras notícias divulgadas na imprensa foram no final de março e início de abril do ano de 2002. Uma das notícias publicadas pela agência EPTV-Campinas via internet apresenta o seguinte título e subtítulo:

**Cetesb investiga contaminação de área de condomínio em Campinas**

**Ainda não se sabe o grau de contaminação e se há risco para a saúde dos moradores (EPTV-Campinas, 26 de março de 2002).**

Esta notícia publicada para nós não apresenta caráter sensacionalista e parece apresentar um caráter claro e coerente com a situação. Esta agência de notícia entra em contato com a Cetesb para receber as informações essenciais sobre o caso do bairro. Além de entrar em contato com a Cetesb, a agência de notícia contactou um toxicologista da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP) para averiguar previamente quais os efeitos que os produtos contaminantes podem causar no organismo das pessoas expostas. A notícia

apresenta uma informação importante fundamentada na opinião do toxicologista dizendo que os moradores dos condomínios não estariam expostos aos contaminantes já que a água é encanada e o solo não está exposto.

No entanto, a notícia aponta que segundo a agência EPTV muitos moradores afirmam não saber sobre a investigação enquanto que quando contactado o assessor do condomínio, este, afirma que informou todos os moradores através de cartas e reuniões. Ainda não foi possível o contato com moradores do Parque Primavera para saber melhor sobre esta situação. Outra informação importante é que o assessor da construtora afirma não saber da possível contaminação do solo. Mas conforme o Estudo de avaliação de risco por resíduos perigosos produzido pela Prefeitura Municipal de Campinas a Cetesb em 14 de setembro de 2001 indefere a análise solicitada pelo GRAPROHAB informando que a área está “sob suspeita de contaminação”. A Concima recebe a notificação em 10 de outubro de 2001 informando que se disponibilizará para realizar os estudos necessários para conhecimento desta situação. Com esta situação vimos que a construtora sob contato da agência de notícias declara uma falsa informação sobre a real situação dos acontecimentos.

Informações desencontradas entre especialistas e entre os próprios órgãos de imprensa permearam a agenda de divulgação para a população sobre o caso do Mansões Santo Antônio. Entre os dias 26 e 27 de junho de 2002 foi publicado por algumas agências de notícias a informação de que não havia mais risco a saúde para a população que vive na área.

**Laudo descarta risco à saúde em área contaminada em Campinas.**

**Água do bairro Mansões Santo Antônio, no entanto, não pode ser consumida (EPTV-Campinas, 26 de junho de 2002).**

A EPTV informa durante o decorrer da notícia a informação de que “a água do lençol freático não deve ser consumida”, “Quanto ao tetracloreto e cloreto de vinila encontrados no lençol freático, o toxicologista disse as pessoas não devem consumir a água. Quem já consumiu, garante ele, não precisa se preocupar, porque não há risco de danos à saúde a médio e longo prazo.” e “nenhuma das substâncias representa perigo, já que a quantidade é muito pequena.”

revela uma falha de informação por conta da Agência EPTV por relacionar esta informação com à “Água do bairro Mansões Santo Antônio”. Esta informação está incorreta, de fato as amostras coletadas no subsolo da área do condomínio Parque Primavera indicam uma quantidade aceitável. Só que a jusante da área, dados da Cetesb indica alto índice de contaminação pelos produtos perigosos, o que torna um risco para a população do bairro.

**Solo está livre de contaminação no Mansões Santo Antônio, diz laudo.**

**O lençol freático do bairro Mansões Santo Antônio em Campinas está realmente contaminado por uma pequena quantidade de substâncias tóxicas como o clorofórmio, o tricloetileno o tetracloreto de carbono e o cloreto de vinila, um material cancerígeno (Correio Popular, 27 de junho de 2002).**

Uma discussão acerca do processo de contaminação de risco é a confiabilidade em determinadas fontes. Nesta matéria publicada pelo Correio Popular, o título principal da notícia indica algo que parece ser aceitável e de fontes seguras. Esta informação é baseada na empresa Arcadis HidroAmbiente Ltda, contratada da construtora Concima que tem interesse que no mais rápido possível seja minimizado os efeitos desde caso de contaminação.

As notícias publicadas envolvem alguns agentes que estiveram envolvidos todo o tempo. A construtora Concima e seu assessor de imprensa, A Cetesb, Secretaria Municipal de Saúde, Sanasa e seus representantes e os moradores foram os agentes atuantes da comunicação de risco. A forma da comunicação por parte da imprensa era repassar as informações para a população em geral normalmente fazendo consultas com estes outros atores. Notamos que as notícias no primeiro momento tiveram um impacto informando que o bairro Mansões Santo Antonio estava contaminado o que impactou não só para a visibilidade da população 'diretamente' afetada (no caso os moradores do condomínio Parque Primavera), mas também toda a população da região.

Isto é uma questão muito importante, até porque não foi o bairro 'todo' que esteve exposto à contaminação e as reportagens não direcionava de uma forma clara o local específico diminuindo assim o transtorno a toda população.

Toda a comunicação de risco provocou na população local uma percepção sobre a contaminação. A seguir discutiremos a relação entre o processo de comunicação de risco que ocorreu no bairro e a percepção de risco como categoria importante de análise que nos ajudará no desenvolvimento da discussão sobre a vulnerabilidade do lugar.

### **Percepção de risco no bairro Mansões Santo Antonio**

A dinâmica da população envolvida no fenômeno da contaminação do solo no bairro Mansões Santo Antônio foram diferentes em duas fases distintas da história da contaminação. Antes de ser divulgada notícias pelos veículos de comunicação, houve uma população que esteve exposta aos vetores e algumas delas apresentaram queixas a Cetesb sobre ocorrências de determinadas situações 'anormais'. Uma outra população envolve os primeiros habitantes do condomínio Parque Primavera que não estiveram de fato em contato direto com os vetores de contaminação, mas estão na área que foi o cerne da contaminação, a área da antiga fábrica Proquima.

Estas duas populações foram expostas e afetadas a contaminação do bairro Mansões Santo Antonio de maneiras distintas. É importante tentar compreender como cada grupo percebeu e viveu a situação de risco. Como se trata de um processo que envolveu uma gestão por parte dos órgãos públicos e da própria construtora (Os outros agentes envolvidos) é importante compreendermos e direcionarmos o estudo para a própria percepção do risco.

O processo de percepção do risco deve ser levado em consideração quando se trata de uma análise de gerenciamento do risco. Basicamente a percepção de risco define-se como um julgamento intuitivo das pessoas sobre o risco (DI GIULIO, 2006).

Para entender os fatores que influenciam percepções diferentes sobre os riscos existem estudos que analisam os julgamentos que as pessoas fazem quando se encontram em determinada situação de risco. Alguns estudos sociológicos e antropológicos tentam demonstrar que a percepção e aceitação dos riscos são mediadas por influências de amigos e famílias. Para Weyman e Kelly (*apud* DI GIULIO, 2006) as percepções do risco são multidimensionais e culturalmente definidas, mas somente nos últimos anos essas observações têm sido levadas em conta. De fato, os estudos de percepção de risco (a maior parte pelo

menos) apresentam um entendimento limitado desta questão da percepção justamente por não levar em consideração a complexa dimensão cultural e simbólica da resposta individual do indivíduo (MARANDOLA JR.; HOGAN, 2007). Segundo a própria linha de raciocínio dos autores, a utilização de uma teoria racional que valoriza a única reação dos indivíduos perante a situação de risco ou até mesmo desastre é a “[...] a busca pelo optimum econômico” (MARANDOLA JR., 2007, p.77).

Smith (*apud* DI GIULIO, 2006) aponta que há uma forte influência da TV e também da mídia em geral na percepção que as pessoas têm sobre os riscos entendendo que o nível de conhecimento pode ser um elemento importante e quando os meios de informação dão importância sobre um determinado risco.

No nosso caso, partimos da premissa que durante o funcionamento da Proquima a população não associava qualquer elemento presente na dinâmica do funcionamento da empresa como algo que poderia expor a pessoa a uma situação de perigo. Isso poderá ser investigado na continuação da pesquisa, com as entrevistas biográficas que realizaremos com os moradores antigos do bairro.

Segundo os agentes de saúde que estiveram envolvidos no processo de conscientização da população, foi constatado que os moradores mais antigos não acreditavam na contaminação, pois não havia nada ali que justificasse um perigo para a saúde. Os moradores do condomínio Parque Primavera tiveram uma reação semelhante, mas muito mais voltada não pela sua experiência do bairro mas pela relação entre os assessores da construtora e pelas notícias veiculadas na imprensa. Falta avançar na discussão dessas hipóteses inclusive ter uma dimensão maior da vulnerabilidade compreendendo os moradores de todo bairro, inclusive porque há uma possibilidade de este risco está bem distante da população. Esta hipótese está voltada porque nas conversas informais que tivemos com moradores do bairro verificamos que muitos desconheciam o assunto ‘contaminação’ do bairro, ou como os agentes sanitários constataram a população se demonstrou refratária e com certo descaso quanto à situação.

## **Vulnerabilidade do lugar**

A instalação da indústria Proquima e sua atuação irregular durante o tempo em que esteve em funcionamento, estimulam a pensarmos sobre esta relação entre o homem e o espaço geográfico na qual ele, o homem, vive e recria. Por ser uma intervenção no espaço relativamente complexa do ponto de vista social e científico, a possibilidade de contaminação no bairro Mansões Santo Antônio produziu um perigo socioambiental novo no local. Este perigo compreendido como "[...] o próprio evento que causa dano [...]" (MARANDOLA JR.; HOGAN; 2007, p.74) para a população que vive e/ou viveu o local pode ter sido afetada através da perda de saúde, qualidade de vida e até de renda.

Esta interação de um problema de cunho tecnológico e ambiental com a população exposta a um perigo direciona nossa pesquisa para uma categoria de análise que permite analisar determinado fenômeno de um ponto de vista multidimensional. Neste sentido a contaminação do solo e dos poços artesianos por assim dizer só se torna o perigo quando tem uma população exposta e correndo o risco de ser afetada por determinado efeito danoso.

Para se compreender o próprio fenômeno da contaminação e sua relação na dinâmica local, procuramos um conceito que desse conta de avançar no entendimento dos perigos contemporâneos e sua interação com a sociedade. Assim, o que nos levou tomar o caminho de discutir este fenômeno da contaminação do bairro é a pergunta: como a população do local reagiu e respondeu ao ter conhecimento do perigo da contaminação no bairro? Para avançar na busca por respostas procuramos na vulnerabilidade um conceito que pudesse dar conta de operacionalizarmos a pesquisa.

O conceito de vulnerabilidade incorporado no meio político e acadêmico há algumas décadas é frequentemente utilizado como termo e definição que circunscreve as agendas de encontros que utilizam a vulnerabilidade como uma definição cristalizada e fechada, muitas vezes voltada para a problemática das mudanças climáticas e globais utilizado também nos discursos políticos como uma expressão idiomática retórica (FUREDI *apud* MARANDOLA JR.; HOGAN, 2009).

Alguns autores apontam para a necessidade de buscar um novo olhar para as discussões sobre vulnerabilidade. Marandola Jr. e Hogan (2006) propõem uma busca por um olhar

multidimensional em torno da vulnerabilidade. No entanto, ressalta que não necessariamente devemos criar um novo corpo científico disciplinar para estudar este conceito e muito menos que seja estudado isoladamente, mas devem-se obter esforços de encarar os estudos de uma forma interdisciplinar.

Nas ciências sociais o conceito de vulnerabilidade vem sendo utilizado nas temáticas nos estudos sobre pobreza, marginalização entre outros. No entanto, a outras linhas de pesquisas que vem desenvolvendo a partir dos perigos e desastres ambientais, que adotam uma perspectiva de analisar a capacidade de reação da sociedade diante de eventos extremos. (MARANDOLA JR.; HOGAN, 2006).

Já os geógrafos, segundo Marandola Jr. e Hogan (2006) possuem uma tradição de relacionar as dimensões sociais e ambientais em uma perspectiva espacial, apresentando uma diferença de foco com relação aos cientistas sociais. Enquanto estes que focalizam a vulnerabilidade de pessoas ou grupos, os geógrafos focalizam a vulnerabilidade do lugar (CUTTER *apud* MARANDOLA JR.; HOGAN, 2006).

A possibilidade de abordar a vulnerabilidade do lugar é dada pela relação entre a uma espacialidade (não apenas o substrato físico independente da sociedade) mas procurando delimitar ou circunscrever (uma região, uma cidade ou até mesmo um bairro) identificando estas interações entre sociedade e os riscos e perigos (MARANDOLA JR.; HOGAN, 2006). O resultado destas interações permite identificarmos a vulnerabilidade.

É fundamental, portanto, que tenhamos em mente a pergunta: “vulnerabilidade a que?” como necessariamente a vulnerabilidade está relacionada a partir de um perigo ou até mesmo um conjunto deles, partimos então para a pergunta que remete a nossa pesquisa: “vulnerabilidade a que, a população do bairro Mansões Santo Antônio está exposta?”, acompanhada também da pergunta: “onde e quem está/é vulnerável no bairro Mansões Santo Antônio?”

Nossa pesquisa revelou alguns perigos vividos pela população do bairro, no entanto, era importante primeiramente entender se o perigo da contaminação do solo e dos mananciais (objeto inicial da pesquisa) ainda se revela um risco para a população e quem estava mais ou menos vulnerável.

A contaminação do solo no bairro Mansões Santo Antonio ocorreu em uma exposição de material contaminado no solo por um período de longo prazo e ocorreu a infiltração desses contaminantes nos canais fluviais. A dimensão dos estudos de risco e perigos permite desenharmos um panorama mostrando que uma parte da população pode ter sido exposta de uma forma mais intensa. Os dados do estudo de avaliação de risco por resíduos perigosos (Ministério da Saúde) demonstraram as exposições passadas e futuras da contaminação. É importante pensar que a exposição das pessoas ocorreu durante toda a época de funcionamento da Proquima tendo como principais vetores de contaminação o ar e solo contaminado.

Elaboramos uma tabela com base no Estudo de Avaliação de risco que demonstra as rotas de exposições dos contaminantes de interesse (Tabela 01). Esta permite compreender e ajudar a entender “onde e quem está/é vulnerável a contaminação?”.

Segundo o próprio Estudo de avaliação de risco por resíduos bairro Mansões Santo Antônio elaborado pelo Ministério da Saúde (BRASIL, 2005) os ex-trabalhadores da empresa Proquima expostos por contato direto e por meio do solo e do ar, os trabalhadores da empresa de Transporte Gardênia (localizada na Rua Hermantino Coelho, a jusante da Proquima) foram expostos aos contaminantes identificados na água subterrânea do poço local e os moradores vizinhos à empresa Proquima e freqüentadores da academia de tênis (não existe mais) aos resíduos produzidos na empresa por meio de ar contaminado. É importante destacar que esta contaminação está relacionada com o período de funcionamento, assim, hoje, por conta da interdição da empresa esta população não está diretamente exposta.

**TABELA 01**

Rotas de exposição dos contaminantes de interesse no bairro Mansões Santo Antônio: exposição completa durante o funcionamento da Proquima (1973-1996)

	Solo	Ar	Água Subterrânea
Populações expostas	Ex-trabalhadores da Proquima	Ex-trabalhadores da Proquima (1983 a 1996)	Trabalhadores da empresa transportes de transportes Gardênia
Vias de exposição	Estas pessoas estavam expostas por meio da ingestão de partículas do solo, contato dérmico e inalação de vapores, gases e poeiras provenientes do solo contaminado	Estas pessoas estavam expostas por meio da inalação a vapores e gases originários da volatilização dos compostos processados nas atividades industriais da empresa, contato dérmico e ingestão da fuligem decorrente da queima de resíduos como combustíveis nas caldeiras.	Caso a utilização das águas desta captação para consumo humano tenha realmente ocorrido (já que a contradições quanto a esta informação) estas pessoas estavam expostas por meio de inalação de vapores, contato dérmico e ingestão da água contaminada

Elaboração: Fábio Rocha Campos com dados de Saúde (BRASIL, 2005).

Este cenário passado passa para entendermos como esta população se relacionou com este risco. Embora ainda não contatamos esta população, pressupomos que uma das medidas de resposta a este perigo foi a série de reclamações feitas para a Cetesb no que se refere a alguns fenômenos percebidos pela população principalmente voltada para a poluição do ar.

O cenário futuro (projetado em 2005) indica o risco que a população está exposta, mas, depende de outros fatores técnicos urbanos para que isso ocorra. De acordo com a Sanasa, não há risco para a população, pois todas as residências estão utilizando água encanada e potável, os contaminantes de interesse não possuem uma capacidade de romper os canos que transportam a água.

**TABELA 02**  
Rota de exposição Futura

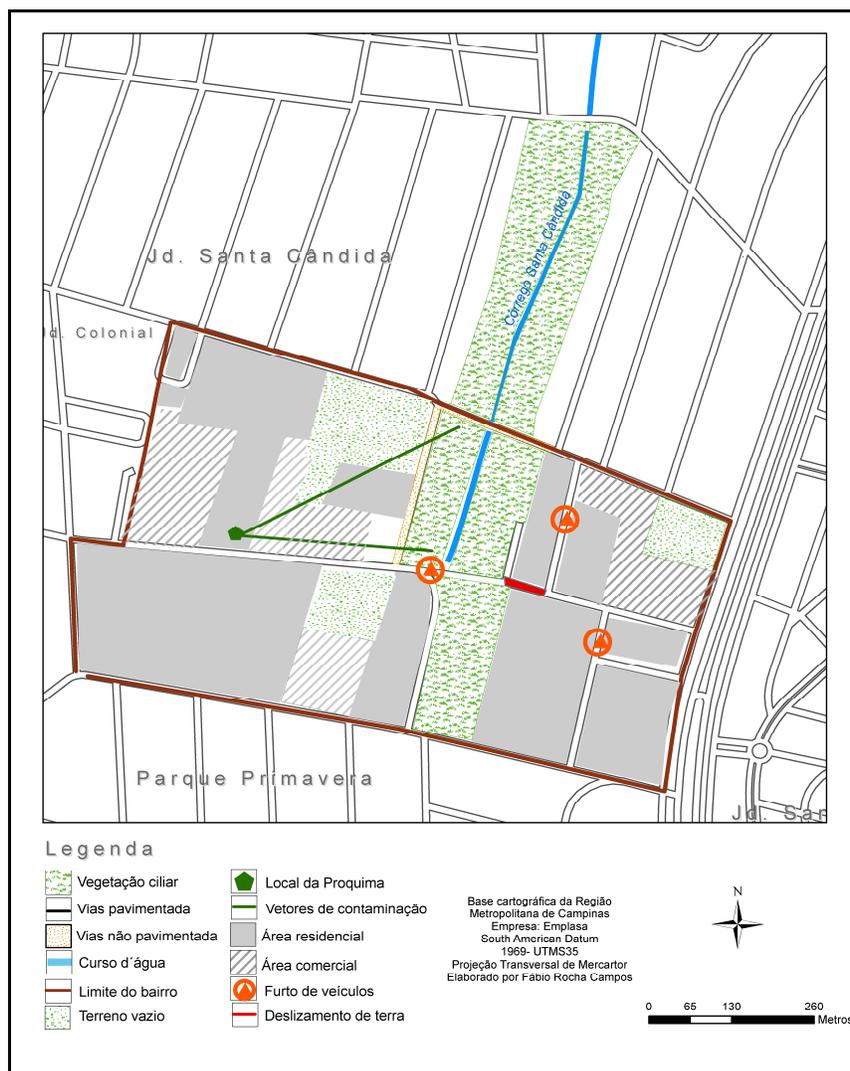
	Solo	Ar	Água Subterrânea
<b>Populações expostas</b>			Pessoas que venham utilizar as águas subterrâneas à jusante da Proquima
<b>Vias de exposição</b>			Dependendo da forma de utilização, inalatória e/ou oral.

Elaboração: Fábio Rocha Campos com dados de Saúde (BRASIL, 2005).

Compreendendo a situação de risco e perigos externos que encontramos no processo de contaminação, é importante pensarmos a vulnerabilidade do lugar do bairro Mansões Santo Antônio. A vulnerabilidade é percebida aqui diferente dos riscos e perigos. Enquanto estes aparecem como externos as pessoas, a vulnerabilidade “[...] é percebida como interna, constituinte do eu e do lugar” (MARANDOLA JR.; HOGAN, 2006, p.40). Esta internalização do processo de vulnerabilidade intrínseco da relação que a população tem com o lugar é que vai direcionar para o entendimento das múltiplas vulnerabilidades do bairro Mansões Santo Antônio no que tange o risco da contaminação.

No primeiro momento temos uma população mais antiga, aquela que viveu durante o funcionamento da Proquima, que tem uma relação com o bairro e experienciou a situação da contaminação diferente da população que chegou após a interdição da Proquima (Aqui damos destaque para os moradores do condomínio Parque Primavera). Estes moradores tiveram uma relação diferente com a contaminação, enquanto o primeiro grupo esteve envolvida diretamente a exposição foi impactada de uma forma direta aos vetores de contaminação, envolvendo preocupações com a saúde enquanto que o segundo grupo experienciou o mesmo perigo de uma forma que o risco era de perder o imóvel, de desvalorização e da imagem construída sobre o seu bairro.

**FIGURA 06**  
**Mapa dos perigos do Bairro Mansões Santo Antônio, Campinas – SP**



Embora destacamos o processo de contaminação em uma área do bairro ele não é seu único perigo. A pesquisa levantou outros perigos que se demonstraram atuantes aos moradores do bairro. Esta situação de ‘novos’ riscos e perigos que externamente as pessoas convivem são importantes para compreendermos a relação que moradores mais recentes têm com o bairro. Estes moradores que nos referimos são aqueles que vieram com o processo de verticalização do bairro, uma população jovem, formadas por casais e famílias em formação que mantêm uma relação diferente com a população mais antiga. Esta relação com o bairro que consideramos

inclusive mais restritas permite pensarmos sobre os perigos apresentados (Furto e roubo de veículos, deslizamento de terra).

### **Riscos e perigos no Mansões**

A pesquisa no bairro Mansões Santo Antônio está apenas iniciando. Este primeiro ano de trabalho contribuiu para termos uma dimensão do que foi o processo de contaminação ambiental, os agentes envolvidos e conhecer o local de pesquisa. No que se refere à comunicação de risco objetivamos analisar as notícias publicadas que tiveram maior relevância para compreender a importância da mídia para a percepção e gerenciamento do risco. No entanto, precisamos avançar nesta próxima fase de pesquisa para saber o que foi a contaminação ambiental para a população envolvida.

Projetamos para o futuro compreender os riscos e perigos que estão presentes na vida da população do bairro tendo em vista avançar na discussão e compreensão da percepção do risco no bairro Mansões Santo Antônio.

## Referências

BRASIL. Ministério da Saúde. **Estudo de avaliação de risco por resíduos perigosos no bairro Mansões Santo Antônio**. Brasília, 2005. Disponível em: <<http://2009.campinas.sp.gov.br>>. Acesso em: 29 jun. 2010.

COVELLO, V.; SANDMAN, P. **Risk communication: evolution and revolution**. In: WOLBARST, A. (Ed.). **Solutions to an environment in peril**. Baltimore: John Hopkins University Press, 2001.

DI GIULIO, G. M. **Divulgação científica e comunicação de risco: um olhar sobre Adrianópolis, Vale do Ribeira**. 2006. 187f. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2006.

KASPERSON, R. E. Six propositions on public participation and their relevance for risk communication. In: KASPERSON, J. X.; \_\_\_\_\_ (Ed.). **The social contours of risk: publics, risk communication & the social amplification of risk**. London: Earthscan, 2005.

LEISS, W. Three phases in the evolution of risk communication practice. **Annals of the American Academy of Political and Social Science**, Philadelphia, v.545, 1996. (Challenges in Risk Assessment and Risk Management).

MARANDOLA JR., E. Tangenciando a vulnerabilidade. In: HOGAN, D. J.; \_\_\_\_\_ (Org.). **População e mudança climática: dimensões humanas das mudanças ambientais globais**. Campinas: NEPO/UNFPA, 2009.

\_\_\_\_\_; HOGAN, D. J. Vulnerabilidade do lugar vs. vulnerabilidade sociodemográfica: implicações metodológicas de uma velha questão. **Revista Brasileira de Estudos de População**, São Paulo, v.26, n.2, jul./dez.2009.

\_\_\_\_\_. Mapeando "londrinas": imaginário e experiência urbana. **Geografia**, Rio Claro, v.33, n.1, p.103-126, 2008a.

\_\_\_\_\_. **Habitar em risco: mobilidade e vulnerabilidade na experiência metropolitana**. 2008b. 278f. Tese (Doutorado) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2008b.

\_\_\_\_\_; HOGAN, D. J. **Vulnerabilidade a perigos naturais nos estudos de população e ambiente**. In: HOGAN, D. J. (Org.). **Dinâmica populacional e mudança ambiental: cenários para o desenvolvimento brasileiro**. Campinas: NEPO/UNICAMP, 2007.

\_\_\_\_\_; \_\_\_\_\_. As dimensões da vulnerabilidade. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v.20, n.1, p.33-43, jan./mar.2006.

---

## **TERRITÓRIOS MIGRANTES E ROTINAS ESPAÇO- TEMPORAIS EM HOLAMBRA<sup>15</sup>**

*Priscila Marchiori Dal Gallo*

A proposta desse projeto foi compreender o papel da mobilidade e da condição migrante na estruturação dos espaços de vida e seus reflexos na vulnerabilidade de distintos grupos sociais de Holambra. Para atender esse objetivo a compreensão dos fluxos intra-urbanos e intra-metropolitanos dos moradores do município era essencial. Aprender a estruturação dos espaços de vida: conjunto de lugares e itinerários compostos ao longo da vida do sujeito (FRÉMONT, 1980), exige a identificação dos grupos sociais existentes, seus lugares e territórios, além da relação estabelecida entre eles, pois os espaços de vida se constituem através das conexões estabelecidas entre o conjunto de lugares e itinerários fundados nas preferências dos sujeitos.

Nesse sentido, era essencial o conhecimento da cidade de Holambra, tanto em seus aspectos internos (intra-urbanos), quanto em relação às suas interações intra-metropolitanas. Esse conhecimento revelaria os elementos bases para a formulação dos espaços de vida dos indivíduos, isto é, quais os lugares existentes em Holambra e qual a lógica adotada pelos diferentes grupos na forma de se relacionarem com eles. Entender como essa lógica é formulada e mantida permitiria a compreensão dos alicerces integrativos dos espaços de vida.

O contato com e observação das diferentes paisagens em Holambra nos comunicou prontamente a existência de duas formas distintas de se relacionar com o mundo. Através das paisagens transpareceram as singularidades dos vínculos e relações sujeito-espaço, o que as tornou em importantes mediadoras das concepções de mundo dos grupos. Contudo, para apreendermos com maior profundidade o que as paisagens expressam é essencial que saibamos lê-la como uma impressão simbólica resultante do processo de territorialização de um dado grupo cultura (BERQUE, 1998; COSGROVE, 1998). Holambra se caracterizou por uma forte

---

<sup>15</sup> Texto escrito a partir do relatório final da bolsa do Serviço de Apoio ao Estudante (SAE) da Unicamp, do período 2009-2010, sob orientação do Prof. Dr. Eduardo Marandola Jr.

fragmentação de espaço urbano, identificável pelas diferentes paisagens e formas urbanas. Buscando alcançar as motivações da fragmentação adotamos as noções lugar e território (diretamente relacionadas à paisagem), pois entendemos que elas nos esclareceriam sobre o porquê dessa característica, derivada da relação homem-espaço que é intrínseca e fundamental a essas noções.

Atentando para as diversidades existentes em Holambra em termos de grupos sociais e diferenciação dos lugares, entendemos que a fragmentação tinha suas raízes na constituição de territórios e paisagens que diferiam por conta das distintas lógicas territoriais adotadas pelos grupos. Essas conduziram diferentes processos de territorialização, aqui entendido como: um processo no qual os grupos se apropriam dos territórios estabelecendo vínculos afetivos e identitários, essa relação grupo-território molda-os de tal forma que sujeito, estrutura e paisagem estejam em fina sintonia (BONNEMAISON, 2002; COSTA, 2005).

Dessa forma, compreender a fragmentação de Holambra perpassava, ou melhor, dependia da apreensão do processo constitutivo desses territórios. Esse entendimento, contudo, exige lidar com um nível de complexidade de associações e identificar um volume de fatores em interação que demanda tempo. Os territórios em Holambra são fruto de diferentes mecanismos de ocupação cuja apreensão é fundamental para entendermos: (1) as bases territoriais sobre as quais se acomodam os espaços de vida e (2) desvendar as relações sujeito-lugar e lugar-lugar que estão no cerne da estruturação dos espaços de vida.

Em vista da importância da compreensão da constituição de Holambra, que aqui pensamos como a constituição dos territórios dos diferentes grupos sociais (processo amplo e complexo), tornou-se necessário, nesse momento, despendermos mais tempo na apreensão e construção dos territórios em termos de conteúdo, forma e lógica interativa território-território e grupo-território. Esse primeiro momento será fundamental para o avanço da compreensão da estruturação dos espaços de vida, sobre a qual nos debruçaremos no projeto: espaços de vida holambrenses: interações espaciais, suas mobilidades e vulnerabilidades, proposta como uma continuação a este em vigor.

Esse relatório, portanto, se dedica a formular as bases para a compreensão do papel da condição migrante e da mobilidade para a estruturação dos espaços de vida ao elucidar o

processo de constituição dos territórios traçando e qualificando as relações grupos-Holambra, responsáveis pelas paisagens, organização e dinâmicas da cidade. Propomos para tanto a compreensão de Holambra através da apreensão da maneira como os indivíduos e seus grupos estruturam seu processo a consolidação territorial, o qual é engrenado pela busca dos sujeitos de sua continuidade identitária e existencial.

Esse processo se enraíza na ligação entre a identidade e territorialidade: que se funda na relação vivida entre grupo-território marcada pela afetividade e interdependência (BONNEMAISON, 2002) e na busca da segurança existencial por parte dos indivíduos. A identidade precisa de uma dimensão espacial para se criar, sustentar e perdurar (MARANDOLA JR., 2008a), o território por congrega as referências espaciais e culturais resguarda e mantém em vigor o modo de existência, se configurando como a base de sustentação dos modos de existência dos grupos e indivíduos, em função da mutualidade e simultaneidade entre as construções identitária e territorial (BONNEMAISON, 2002).

Nossas concepções sobre território e as relações que o sustenta, que iram guiar nossas reflexões sobre Holambra, está embasa na abordagem teórico-metodológica da Geografia Humanista de cunho fenomenológico. Essa que tem proposto, em linhas gerais, uma reflexão sobre a relação estabelecida entre sujeito e o mundo a partir de sua dimensão mais experiencial explorando os sentidos e significados atribuídos ao espaço como forma de compreender as diferentes formas de ser e estar no mundo. A experiência humana de estar no mundo vincula os indivíduos ao espaço por elos orgânicos, sensoriais e existenciais. Experienciar o mundo significa ter uma existência conjunta, o sujeito se constitui e existe com seu mundo de coisas (BUTTIMER, 1980; RELPH, 1979).

### **Descobrimo Holambra**

A cidade de Holambra estruturou-se pela conjugação de mecanismos diversos de ocupação que resultaram na constituição de pelo menos dois territórios. Esse que representam os modos de vida singulares dos distintos grupos sociais de Holambra. A consolidação do espaço urbano holambrense deriva da composição dos territórios: (1) dos migrantes holandeses, responsável pelas bases iniciais da edificação da cidade e (2) dos novos migrantes (oriundos do

entorno ou de outros estados), os quais engrenam um novo processo de territorialização, posterior à consolidação do território dos holandeses.

Para entendermos Holambra, portanto, torna-se necessário traçar as relações entre criação, produção e apropriação do espaço urbano e a territorialização.

É um traço característico do espaço urbano a diversidade socioespacial. Essa diversidade se fundamenta numa multiplicidade identitária que reivindica uma heterogeneidade da conformação espacial da cidade. Cada coletividade habita a cidade fundando seu território (territorialização), o qual é vital para o estabelecimento de laços de pertencimento e enraizamento: “as identidades procuram se territorializar, definindo as pessoas pertencentes àquele grupo e àquele território” (COSTA, 2005 p.87). A territorialização vincula coletividade e espaço urbano, o qual se torna parte integrante das rotinas diárias e práticas culturais, afirmando-se como elemento interno da manutenção da identidade.

A heterogênea composição de territórios regidos por suas respectivas coletividades fragmenta o espaço urbano, dividindo-o em esferas com atributos e práticas próprias (GOMES, 2002). Essa heterogeneidade tende a se ampliar com a expansão do espaço urbano que está vinculada à agregação contínua de novos territórios. Essa agregação transforma o espaço urbano em um complexo arranjo de distintas expressões de concepções de mundo ligadas a diferentes referenciais socioculturais e socioespaciais, os quais atribuem à cidade diversidade na forma urbana e na condução das rotinas espaciais.

Pensando nesse movimento de diferenciação interna do espaço da cidade a migração se coloca como um importante fator para estruturação ou agregação de novos territórios, tendo papel importante no processo de conformação do espaço urbano ao ampliar a diversificação dos estilos e modo de vida. Os migrantes trazem uma renovação e inovação para a cidade colocando em tensão antigas fronteiras ou delimitações ao multiplicar as lógicas territoriais (GOMES, 2002) em coexistência.

A (re)construção dos territórios por parte dos migrantes tem relação estreita com a necessidade de garantir a continuidade da reprodução de seu modo de vida. Para tanto, a coletividade (migrantes) engendra um conjunto de ações que personificam o território colocando-o em sintonia com seus referenciais identitários. Em outras palavras, imprimem no

território suas programações visuais (GOMES, 2002). Isso é necessário para que se estabeleça uma reciprocidade território-coletividade. A estrutura e organização do território precisa ser capaz de viabilizar as atividades e ações daqueles que o habitam, os quais por sua vez precisam incorporar os códigos de conduta condizentes com essa estrutura (BONNEMAISON, 2002).

Assim, os grupos migrantes conforme (re)estruturaram suas rotinas: padrões habituais particulares de deslocamento espacial (SEAMON, 1980) e práticas e (re)afirmam seu comprometimento com dada lógica socioespacial consolidam suas bases territoriais. Esse processo de consolidação vincula o indivíduo ao seu território, tornando-o uma referência preferencial para os lugares que embasam suas rotinas diárias. Os territórios se alicerçam nas inter-relações e interdependências das escolhas dos indivíduos que colocam em coexistência e co-presença seus lugares vividos. Os indivíduos, embora tenham projetos de vida particulares, demandam singularidades espaciais coincidentes para realizá-los, em função das afinidades entre suas concepções de mundo. Dessa forma os territórios vão tendo seus contornos e limites definidos conforme as rotinas espaço-temporais vão se fundindo: “individual routines meet together in terms of place” (SEAMON, 1980, p.159).

Os indivíduos por compartilharem as mesmas noções sobre o que e como um lugar deve ser em termos de estética, disposição e organização dos elementos e sistemas simbólicos (que envolve a forma de relacionar-se com ele) convergem seus lugares e estabelecem laços espontâneos de interdependência (GOMES, 2002). Esses lugares são sustentados pelo desejo comum de sua existência, a congregação dos indivíduos que os coabitam os anima continuamente. As rotinas diárias individuais, e fundamentalmente, sua confluência são vitais no processo de construção e continuidade dos territórios.

Essa relação estreita entre a constituição do espaço urbano e a construção dos territórios (por meio da fusão das rotinas espaço-temporais) elucidada até aqui se manifesta em Holambra de maneira explícita; ela está marcada nas paisagens. Contudo, essa relação não pode ser apreendida exclusivamente pela contemplação dessas paisagens, é fundamental que os processos internos de sua constituição sejam compreendidos, que significa entender seus significados buscando remontar sua lógica interna (o que guia as ações?).

Para tanto as rotinas espaço-temporais holambrenses precisavam ser identificadas. E mais do que isso, significa buscar o sentido do lugar através das atribuições de seus significados e valores. Pois a busca do sentido do lugar revelaria os fatores intrínsecos à forma como esses diferentes grupos interagem com o mundo (DICKENSON; AMORIM FILHO, 1996), o que levaria ao cerne das relações estabelecidas entre sujeito-mundo. Essas relações conferem a Holambra suas paisagens, isto é, cria e legitima suas singularidades, ao mesmo tempo em que sustenta a forma de viver no mundo dos holambrenses. Para alcançarmos esse cerne adotamos uma postura diante do fenômeno Holambra: deixá-lo se mostrar, para entendê-lo a partir da dimensão experiencial, isto é, apreendê-lo de forma intuitiva colocando em suspensão os preconceitos e pré-concepções, rompendo com um automatismo perceptivo ao descobrir o fenômeno de sua espessa malha de significados (MARANDOLA JR., 2005; RELPH, 1979).

Para falar de Holambra, portanto, partimos de questionamentos que suscitassem a compreensão da cidade. Nos questionamos sobre: (1) que é Holambra? (2) que é viver Holambra? (3) quem e como se moldam as paisagens de Holambra?. A resposta a essas questões exigia uma aproximação e familiarização com a cidade por meio de sua exploração, que envolveu experienciar a cidade (em campo).

Recorremos à estratégia do caminhar para a exploração da cidade, que nos colocou em contato direto com sua realidade (MARANDOLA JR., 2008b). Essa estratégia possibilitou identificar componentes banais, os quais por vezes nos passam despercebidos, mas que são indispensáveis para o entendimento da cidade. Neles está contida a lógica das práticas culturais que permeiam os processos estruturador-constitutivos dessa cidade. O movimento, portanto incitado por essa estratégia é o de imersão num mundo alheio tornando-o algo familiar suficiente para que se possa se relacionar com ele visto que sua lógica ganha sentido e significado (CARDOSO, 1997).

Nesse sentido, buscamos nos inserir na lógica de Holambra. Caminhar pela cidade nos revelou suas rotinas espaço-temporais, suas formas e contornos e, sobretudo, as relações estabelecidas entre os holambrenses e sua cidade, os quais tornariam visível como as pessoas percebem, constroem e reagem a seu mundo. A experiência da cidade permitiu a transição de uma condição de estranheza, em que o olhar era do “de fora” para uma situação de

proximidade, em que o olhar passou a ser “de dentro” (DURHAM, 1997). Foi nessa transição que envolve um esforço de compreender e assimilar uma outra realidade que descobrimos, em sua singularidade, as práticas e ações (rotinas espaço-temporais) recorrentes em Holambra, responsáveis pela sua constituição.

No cerne dessa transição está a relação estabelecida entre pesquisador (sujeito) e a cidade (objeto), a qual foi conduzida e conduziu o caminhar (MARANDOLA JR., 2008b). Essa interação foi permeada pela intuição e pelo objetivo de conhecer as diferentes faces da cidade e quais seus significados, o que contemplou a apreensão das dimensões física e social/cultural, e essencialmente, como se dá nessa cidade a fusão e interdependência dessas dimensões.

### **Os territórios holambrenses: a construção da cidade**

Propomo-nos a traçar a partir daqui esse movimento de aproximação com a cidade de Holambra, revelando o que foi percebido e apreendido. Iniciamos esse traçado buscando contextualizar o município (1) diante de sua região (externo) e (2) em apresentar suas paisagens (interno).

Em linhas gerais, Holambra trata-se de um município cuja inserção nos processos estruturadores da metrópole é amena, não tendo esse sofrido fortemente os efeitos intensificadores do crescimento urbano e populacional (MARANDOLA JR., 2010).

A estruturação e organização da Região Metropolitana de Campinas tem suas origens no processo ocorrido na década de 1970 no Estado de São Paulo: a desconcentração concentrada da indústria. Esse processo, dentre outros motivos, deve-se a deseconomia de aglomeração de São Paulo, que impulsionou a migração das indústrias da capital preferencialmente para o interior do Estado (BAENINGER, 2001). Essa migração se desdobrou numa difusão das indústrias através dos eixos rodoviários que partem de Campinas e articulam diversos municípios entre si e com a sede (PIRES, 2006), que levou a redistribuição da população (intensificada na década de 1990) no interior da RMC. No entanto, embora esse seja o processo geral de formação da RMC o grau de inserção varia amplamente entre eles. Segundo Caiado e Pires (2006), existem diferentes formas de expansão urbana na metrópole diferenciada em função da forma singular que ocorreu a ocupação e formação dos municípios.

Dentre essas formas singulares de ocupação atentamos para a de Holambra. O município embora integre a RMC preserva seu pequeno porte e sua ruralidade. Esse se destaca do restante da metrópole, dentre outros motivos, por ter alcançado grande representatividade econômica em função de sua economia embasada essencialmente na agricultura e não na indústria. O município se apresenta como o maior produtor de flores do Brasil. Holambra se integra a RMC por meio da rodovia SP-340, a qual insere a cidade na dinâmica metropolitana não pela difusão das indústrias (pesadas), mas pela implantação de indústrias de alta tecnologia (CAIADO; PIRES, 2006).

O município emprega um rígido controle do uso do solo impondo limitações financeiras e legislativas. Entre 1994 e 2004 houve apenas cinco loteamentos em Holambra e todos eles com lotes com área média de 527m<sup>2</sup> (CAIADO; PIRES, 2006). O município prima pelo planejamento, impedindo loteamentos precários e dispersos que acarretem a periferização no município.

Reduzindo a escala e focalizando Holambra internamente, percebemos que os seus contrastes com a RMC se acirram, suas singularidades se tornam mais fortes e nítidas.

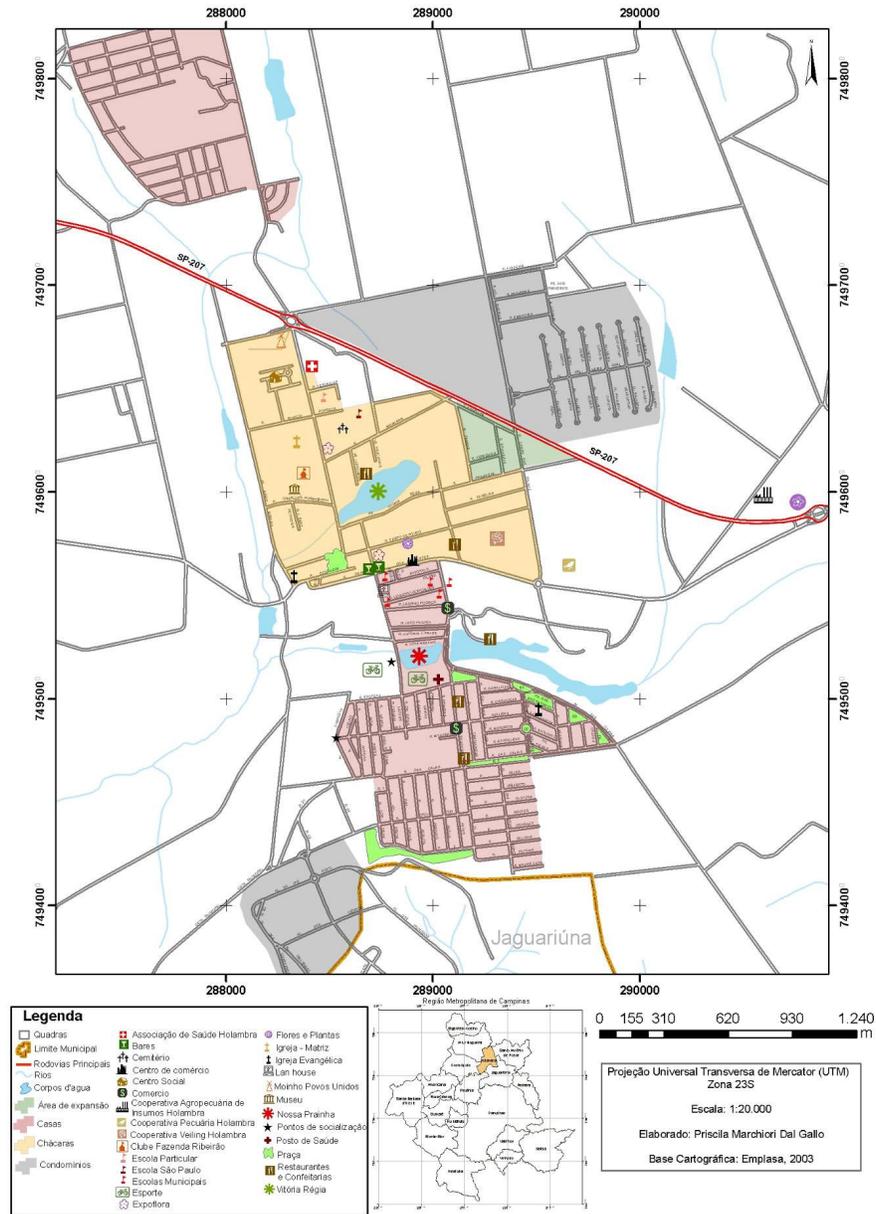
O núcleo urbano de Holambra se concentra em uma pequena porção localizada na área central do município, sendo esse bastante compacto e organizado/planejado. É notável a ausência de periferias nas bordas da cidade, mesmo nos extremos ou limites do núcleo urbano as casas mantém certo padrão, ainda que pequenas e pouco requintadas elas usufruem de serviços de toda ordem. Esse controle da expansão urbana pode ser vista na área de expansão que compreende o trecho da Rua Primavera até a rodovia SP-207 (abrangendo as ruas Verbênias, Bellis e Bromélias), nessa a ocupação obedece aos limites do loteamento.

A cidade se organiza em torno de suas avenidas: Mario Bonano e Tulipas e ruas principais Maurício de Nassau, Dálías, Dr. Jorge Latour e a estrada Rota dos Imigrantes que cortam a cidade. Partindo dessas várias ruas (maioria de sentido duplo) formam quase que um quadriculado. Holambra, portanto, não conta com grandes vias de velocidade ou grandes estruturas de concentração e distribuição de fluxos de veículos. Essa estrutura não suporta fluxos volumosos e intensos o que confere a Holambra um ritmo lento contrário ao trânsito incessante de pessoas e veículos, sua estrutura não visa atender a tal agitação e movimentação.

A circulação de pessoas se concentra em seu centro (comercial e histórico), que se estende ao longo da estrada Rota dos Imigrantes. Esse que tem origens históricas, essa estrada sempre foi utilizada como via principal, o que estimulou o aparecimento estruturas comerciais e de serviços. Essas estruturas atendem as necessidades básicas. Fora desse centro o comércio em Holambra está concentrado em outras avenidas e ruas como: a Avenida das Tulipas, Rua Solidagos e Rua Doria Vasconcelos. Na cidade prevalecem os bairros residenciais que se dividem em pelo menos dois padrões de construção e ocupação que conferem alto grau de heterogeneidade a eles, em termos de forma urbana (LYNCH, 1997) e paisagem.

A forma caracterizada pelas chácaras (área das chácaras na Figura 1) se distingue por uma ocupação mais antiga na qual predominam as construções que seguem o estilo arquitetônico holandês (tijolos a vista, pequenas janelas e telhados bastante inclinados). Em geral, as casas parecem ter um aspecto de chácaras, construídas em terrenos espaçosos. É comum a presença de jardins (cujo paisagismo é bem trabalhado), varandas e piscinas. As casas tendem a serem abertas, com grades baixas, raramente muradas. A área das casas (Figura 1) segue outro padrão de construção: lotes padrão comportam casas de tamanhos variados, desde as pequenas até as medias, com arquitetura vernácula comum. As casas são em geral muradas e, por vezes, tem portões inteiriços, com quintais normalmente cimentados e pequenos. Essa porção da cidade se origina de um processo mais recente de loteamento e expansão da malha urbana, promovido pelo crescimento econômico iniciado em meados da década de 1960.

**FIGURA 1**  
 Mapa dos Lugares e territórios do município de Holambra (2010)

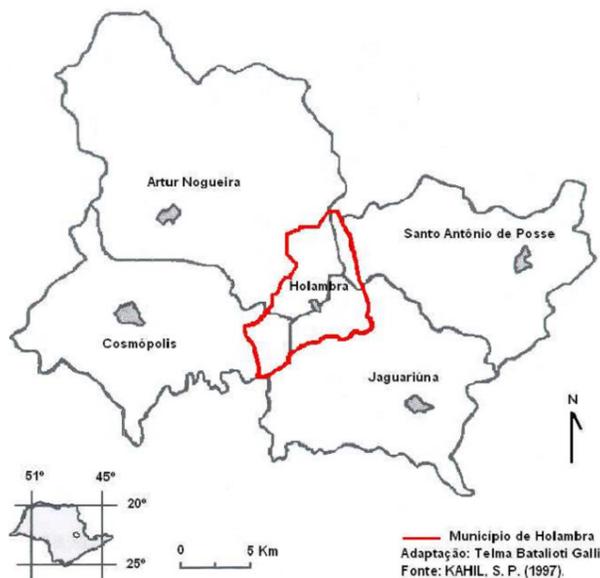


Essas formas urbanas evidenciam a presença de territórios distintos, formulados a partir de processos estruturador-constructivos que refletem as singularidades dos referenciais socioculturais e socioespaciais de dois grupos: os migrantes holandeses e os novos migrantes. Cada grupo adotou uma lógica territorial distinta a qual embasa em sua concepção de mundo permite a fundamentação e reafirmação de sua identidade. A temporalidade desses territórios

difere (a construção de cada um ocorreu em momentos diferentes) e abarcam fatores diversos, contudo eles compartilham o motivo essencial de sua existência: o vínculo sujeito-mundo.

O território dos holandeses tem suas bases na constituição da colônia migrante denominada Holambra (Figura 2). Fundada em 1948, juntamente com a Cooperativa Agropecuária Holambra (CAPH) a colônia passou a abrigar um grupo de migrantes agricultores católicos, vindos de diferentes regiões da Holanda. A colonização foi promovida pela Associação dos lavradores e horticultores católicos da Holanda (sediada na Holanda) e ocorreu em pequenas levas entre 1948-1959 (HERBERS, 1989).

**FIGURA 2**  
Limites político-administrativos de Holambra



Fonte: GALLI (2009).

Nos primeiros anos, os holandeses enfrentaram dificuldades diversas. Desde a adaptação ao clima, de temperaturas elevadas, as especificidades da terra (características dos solos, técnicas apropriadas) até a incompreensão da língua portuguesa e o choque com os hábitos e costumes brasileiros. Os holandeses construíram sua colônia praticamente do zero, tendo que providenciar estruturas diversas para superar as inúmeras insuficiências, desde sua moradia, as casas existentes eram pau-a-pique com alguns poucos cômodos (estavam fora do padrão de moradia holandês) até instalações necessárias para organização da vida social e

viabilização da produção (HERBER, 1989; SOUZA JR., 1998). Todo esse processo de construção foi organizado, administrado e estruturado pela (CAPH), que funcionou como um aporte para a migração corroborando para a adaptação dos migrantes (ABREU, 1971; GALLI, 2009).

Contudo, esse foi um estágio inicial da constituição de Holambra. Em dado momento a colônia passa a abrigar não apenas os holandeses, mas também novos migrantes oriundos de outras cidades (entorno) e estados (MG e PR) (SOUZA JR., 1998). Em meados da década de 1960 com a consolidação da produção, essa ganha amplitude exigindo que os produtores (holandeses) recrutassem trabalhadores nos núcleos urbanos vizinhos (especialmente Artur Nogueira, Santo Antonio de Posse). Esse recrutamento teve o efeito de engrenar um movimento migratório agregando a colônia um novo grupo de migrantes. A incorporação desse novo grupo a Holambra se desdobra na expansão do núcleo urbano. Os trabalhadores migrantes em grande parte tornaram-se trabalhadores fixos; poucos eram os trabalhadores temporários. Esses passaram a residir nas propriedades, em casas doadas pelo proprietário ou no núcleo urbano de Holambra (em alguns casos nos núcleos de Artur Nogueira e Santo Antonio de Posse). O núcleo urbano de Holambra teve também como motor de sua expansão o próprio crescimento populacional em função dos descendentes dos holandeses. A constituição de novas famílias e a limitação das propriedades em acomodar as novas gerações as levou a se estabelecerem no núcleo urbano (HERBERS, 1989).

Dessa forma, a constituição do espaço urbano de Holambra se inicia com a construção do território dos migrantes holandeses, que continua se processando, mas se conjugada com outro processo de territorialização iniciado pelos novos migrantes. Essa busca por engrenar os processos de (re)construção territorial de ambos os grupos é permeada pela necessidade sentida pelos migrantes de (re)enraizar-se, (re)estabelecendo sua identificação com seu território.

Bonnemaison (2002) coloca a noção de convivialidade entre o território e seus grupos, que significa a necessidade da existência de uma reciprocidade entre eles. Um território é expressão e receptáculo do modo de vida de um grupo e como tal irá viabilizar a continuidade dessa forma de ser. O território é moldado de maneira que sua estrutura e organização se encaixe a determinados ritmos e hábitos/normas de conduta constituintes dos diferentes

modos de vida, o que denota uma existência conjunta e interdependente entre grupo-território. Um território se dilui sem a presença do grupo que o anima e a identidade desse grupo se enfraquece quando esse se desliga (fisicamente) de seu território: "a identidade cultural dá sentido ao território" (ALMEIDA, 2008, p.61).

Posto isso, podemos pensar no que significou para os diferentes grupos migrantes (cada um de sua própria maneira) deslocar-se (1) da Holanda para o Brasil e (2) de outras cidades para Holambra. Em ambos os casos houve o que Santos (2008) chama de desencontro social, cultural, étnico e espacial. As construções identitárias de ambos os grupos migrantes possuem (em níveis diferentes) um inicial distanciamento com relação à espacialidade de Holambra. Esses grupos estavam inseridos em distintas lógicas territoriais e, portanto comprometidos com formas de viver o e no mundo outras que não podiam ser suportadas por Holambra. O deslocamento, portanto, colocou os grupos em tensão (perda de referenciais) e momentaneamente suspensos pela ausência de elos que permitissem a conectividade grupo-território.

Essa suspensão por colocar os indivíduos num estado de tensão e insegurança incitou os migrantes a (re)formularem esses elos, o que se deu (1) pela reafirmação identitária através da apropriação simbólica (ALMEIDA, 2008) imprimindo sua linguagem (sistema de códigos) no território e; (2) dando continuidade a sua habitual maneira de conduzir seus movimentos diários ou suas rotinas espaço-temporais. Essas ações se desdobraram no surgimento de referenciais culturais e identitários e de estruturas urbanas, as quais, segundo Oliveira (2008), surgem muito ligada aos hábitos cotidianos, para dar vida as atividades surgem estruturas correspondentes as propostas dessas atividades.

Podemos distinguir dois conjuntos de rotinas espaço-temporais: um que demarca o território dos holandeses (e descendentes) e outro que traça os contornos do território dos novos migrantes. Através dessas rotinas os dois grupos exercem a sua territorialidade, aqui entendida como um movimento de apropriação do espaço que envolve a gerencia do conjunto de elementos (humanos e materiais) a partir do estabelecimento de uma relação intersubjetiva grupo-território, para a qual os lugares são essenciais (HOLZER, 1997).

Segundo Bonnemaïson (2002, p.99): “um território é, sobretudo um conjunto de lugares hierarquizados [diferem em termos de densidade e significância], conectados a uma rede de itinerários [rotinas]”. Os lugares são “a base de nossa experiência espacial” (DE PAULA; MARANDOLA JR.; HOGAN, 2007, p.34) e sua construção deriva de uma interação contínua e mutua entre sujeito-mundo que confere ao lugar suas propriedades, o que os torna num fundamento da identidade dos indivíduos e suas coletividades: “personal and cultural identity is intimately bound up with place identity” (BUTTIMER, 1980). Essa interação, portanto, envolve concepções não só individuais, os valores e significados a eles atribuídos perpassa os sistemas/estruturas cultural compartilhados, o que dá aos lugares uma dimensão coletiva (MARANDOLA JR., 2008a).

Os holandeses exercem sua territorialidade na área que se estende da estrada Rota dos Imigrantes até a SP-207 (área das chácaras na Figura 1). Nessa área os holandeses traçam suas rotinas espaço-temporais através das quais mantêm contato contínuo com seus lugares estabelecendo com eles relações afetivas e existenciais. Apropriados diariamente pelos holandeses esses são moldados e personificados de acordo com as concepções de mundo do ser holandês.

Em linhas gerais, a rotina espaço-temporal dos holandeses envolve: a Igreja Matriz (igreja católica) que é visitada principalmente, aos domingos (Figura 3); o Centro Social no qual moram as gerações mais antigas de imigrantes (os quais recebem visitas de seus familiares, sendo comum ver aos finais de semanas carros parados próximos as casas); o Clube Fazenda Ribeirão, freqüentado por causa de seu restaurante, mas também por ser ele a se dedicar as muitas das atividades recreativas (ele é movimentado aos finais de semana); os restaurantes (em especial o Lago do Holandês e o Madurodan) e confeitarias (Martin Holandesa e Zoet en Zout) freqüentados durante toda a semana; o restaurante e bar Casa Bela freqüentado em especial nos fins de semana (Figura 4); a Praça Vitória Régia utilizada eventualmente para caminhadas (era um lugar bastante visitado pelas crianças antes da proibição de nadar e cercamento do lago); a Praça dos Pioneiros que é eventualmente visitada (ela tinha maior movimento quando havia a feira de artesanato e gastronomia) (Figura 5); o Museu do Imigrante (Figura 6) e o Moinho dos Povos Unidos, visitados com pouca assiduidade e a casa de amigos e

parentes cujas visitas são muito freqüentes pela proximidade das famílias. Era recorrente a organização de grandes festas pelos jovens, hoje isso é menos comum. No mais, para as atividades corriqueiras, os holandeses utilizam o centro comercial e os “atacados” de flores e plantas (Garden Center e Pronto Flora), durante a semana (em especial nos horários de pico – almoço e final da tarde) e aos sábados de manhã; a Escola São Paulo, Colégio COC durante a semana (educação); a Associação de Saúde Holambra (saúde) e as propriedades rurais (trabalho), para onde se deslocam todos os dias.

É interessante abrir um parêntese sobre alguns lugares: Museu do Imigrante, o Clube Fazenda Ribeirão e o Casa Bela.

O museu se configurar como um importante lugar destinado a preservação da memória do grupo migrante dos Holandeses. Sediado no Clube Fazenda Ribeirão ele se configura como um reduto da cultura holandesa. Suas instalações divididas em dois ambientes congregam elementos que remetem a memória dos primeiros imigrantes. Na parte externa estão dispostos os primeiros maquinários e os instrumentos utilizados na produção agrícola, além das reproduções das primeiras casas dos colonos. Na sua parte interna estão reunidos utensílios domésticos, vestimentas típicas e um rico registro fotográfico, feito por um dos pioneiros (Wilhelmus Albertus Bernardus Welle). Esse registro contém fotografias retratando diversos aspectos do cotidiano dos colonos, serve como um resgate a memória dos imigrantes e uma oportunidade de contato com a história da cidade.

O Clube Fazenda Ribeirão teve e ainda tem um papel bastante representativo para os holandeses como um lugar de socialização e convivência. Origina-se como a Comunidade Holambra, que funcionou como uma pequena prefeitura da colônia. O Clube sempre foi um lugar de encontro (desde a época da colônia) entre os holandeses, os quais o freqüentava aos fins de semana ou em algum evento cultural/comemorativos. Era um lugar onde os migrantes podiam aliviar suas tensões e stress causados pela altíssima carga de trabalho, a produção tomava quase todo o tempo dos sujeitos. Como um espaço de convivência permitia (re)afirmar os laços sociais através dos quais se dava o compartilhamento dos hábitos, costumes e com isso o (re)vigoroamento do modo de ser holandês. O clube ainda conserva essa função, tanto para os idosos (holandeses) que se encontram, por exemplo, nas manhas de domingo, quanto para as

novas gerações que participam de suas atividades. Esse tem uma presença marcante na rotina das crianças e adolescentes, pois se configura como um ponto referencial marcante para as atividades recreativas e culturais e de reunião da comunidade (encontro e convívio com familiares e amigos). O Clube Fazenda Ribeirão, portanto, se torna um lugar marcado pela familiaridade por ser carregado de simbologias e significado atribuídos ao longo de gerações.

O Casa Bela bar e restaurante é o lugar de encontro dos jovens, isto é, lugar onde se concentra o círculo social dos jovens e são estabelecidas e mantidas suas relações. O Casa Bela tornou-se o lugar preferencial de socialização dos jovens, em função da falta por opções de lazer em Holambra. Essa exclusividade teve um fortíssimo efeito gravitacional sobre as rotinas espaço-temporais dos indivíduos, as quais convergiram e se fundiram (apropriação) atribuindo grande significação ao Casa Bela (SEAMON, 1980), como um dos eixos estruturadores das relações dos jovens com a cidade.

Essa rotina espaço-temporal é conduzida de forma bem particular, conferindo singularidade a gestão do território dos holandeses. Esses têm uma postura bastante contida, no sentido, de que atividades diárias, bem como, as interações familiares e de amizade são quase que imperceptíveis. Numa primeira visita é possível pensar que os lugares, em especial as casas, estão vazios por conta do silêncio e ausência de movimentação visível neles. Contudo, um olhar mais atento e a freqüência aos lugares é capaz de apreender um esquema de atividades. Detalhes como: janelas abertas; a presença de carros na garagem; roupas no varal; um senhor lendo na varanda seu jornal; uma música muito baixa vindo de alguma das casas; a chegada de um familiar; carros no estacionamento e crianças brincando no parquinho do clube ou o movimento nos restaurantes e confeitarias são indícios da presença. Os movimentos diários (como não ocorrem em fortes fluxos) ocorrem de maneira sutil (exceto no centro comercial, onde o trânsito ganha intensidade) tornando seus movimentos na cidade são quase imperceptíveis a um olhar mais desatento.



Da esquerda para direita: Figura 3 - Igreja Matriz de Holambra (2010), Figura 4 - Restaurante & Bar Casa Bela (2009), Figura 5 - Praça dos Pioneiros (2010) e Figura 6 - entrada do Museu do Imigrante (2010). **Fotos:** Priscila Marchiori Dal Gallo.

Os novos migrantes por sua vez exercem sua territorialidade na área que se estende da estrada Rota dos Imigrantes até o limite municipal (área das casas na Figura 1). Sua rotina envolve: as escolas municipais (educação); o centro comercial (Figura 7) e outras ruas (Solidagos, Tulipas), para compras; restaurantes (Casa da Esfiha, Pizzaria e Lanchonete da Telma – Corujo, Doutor Pizza) e igrejas (em geral evangélicas) (Figura 8); postos de saúde (saúde). As atividades recreativas ocorrem: numa lan house (muito pequena) ponto de encontro dos jovens; nos bares localizados na estrada Rota dos imigrantes, que servem como espaço de encontro nos fins de semana em especial no final da tarde e; nas praças, em especial, na Nossa Prainha (Figura 9), que aos finais de semana é utilizada para pesca ou caminhada e a Praça Vitória Régia freqüentada principalmente nos finais de tarde dos fins de semana. As demais praças são visitadas eventualmente na hora do almoço para descanso. Fora as praças, esse grupo envolve em sua rotina de socialização as ruas (Figura 10), sempre movimentadas pela circulação e encontro de pessoas e lugares curiosos como o estacionamento do campo de

futebol utilizado para encontros entre amigos e realização de churrascos, ou como ponto de uma barraca de pasteis (o que não acontece no território dos holandeses).



Da esquerda para direita: Figura 7 – Centro Comercial (2009), Figura 8 – Igreja Evangélica (2009), Figura 9 – Tarde de domingo na Nossa Prainha (2010) e Figura 10 – entrada do Museu do Imigrante (2010). **Fotos:** Priscila Marchiori Dal Gallo.

Os novos migrantes, possuem uma outra forma de conduzir suas rotinas espaciais e de socialização. Esses não têm a preocupação de serem “reservados”, marcando sua presença em suas casas e ruas. É notável a presença de pessoas nas ruas, as quais se tornaram espaço de convívio. Conversas entre vizinhos, crianças brincando, agrupamentos de pessoas, pessoas circulando, barulhos e músicas vindo das casas. A rua torna-se um lugar. As relações estabelecidas por esse grupo com esse espaço público se desdobram em sua apropriação. As ruas se transformam no que Costa (2005, p.107) chama de redutos nos quais se tem “a identificação com o espaço de convivência afetiva e formação de campos de relações singulares”, os novos migrantes estendem suas ações incorporando ativamente o espaço público rua na sua rotina, não apenas como uma via; um itinerário, mas como lugar.

Um lugar que não faz parte da rotina cotidiana, mas que tem grande significância para Holambra, sobretudo, para o grupo dos holandeses: o pavilhão da Expoflora. A Expoflora foi iniciada em 1981, com o intuito inicial de expor (principalmente para os produtores) as novidades em termos de variedades de flores e técnicas. Com o interesse dos leigos, a Expoflora tomou grandes proporções durando uma semana e recebendo mais de 200 mil pessoas (VOIGT, 2007). Com seu crescimento o evento ganhou uma instalação própria: o pavilhão da Expoflora (Figura 11 e 12) e se tornou mais do que uma “vitrine” para os produtores apresentarem as novidades do setor. A Expoflora transformou-se num momento em que os imigrantes têm a oportunidade de expressar sua cultura através de danças, músicas, gastronomia e artesanato e, portanto (re)viver sua cultura e preservar a memória dos imigrantes. A Expoflora propicia a reafirmação identitária dos imigrantes e seus descendentes, é uma ocasião na qual os símbolos e práticas culturais podem ser (re)vividos e (re)significados.

Para o entendimento da constituição de Holambra, tão importante quanto distinguir os territórios e suas respectivas territorialidades é entender a maneira como esses distintos territórios coexistem, o que remete a questão das interações entre grupos cujas construções identitárias divergem. Santos (2008) fala sobre os embates envolvidos na construção dos territórios, no que se refere à negociação das fronteiras e a legitimação da identidade dos grupos em interação (reconhecimento do grupo alheio). Cada grupo (consciente ou inconscientemente) timbra seus territórios com um sistema de códigos que só são entendidos (lidos) por aqueles que têm domínio sobre a linguagem do grupo, sem esse domínio o território perde seu sentido e funcionalidade. Os indivíduos desprovidos desse domínio, portanto, sofrem uma restrição de acesso, não impositiva ou agressiva (limitar forçosamente a presença alheia), mas que coíbe a entrada pelo sentimento de deslocamento por parte do indivíduo.

**FIGURA 11 E 12**  
Vistas do Pavilhão da Expoflora



Fotos: Priscila Marchiori Dal Gallo (2010).

As delimitações territoriais estipulam a abrangência do espaço de ação das coletividades ou os lugares com os quais ela tem familiaridade e acessibilidade. Nesses lugares são encontrados os “elementos mais imediatos e cotidianos da vida diária” (DE PAULA; MARANDOLA JR.; HOGAN, 2007, p.42) do indivíduo e seu grupo. Em seus territórios os habitantes criam seu próprio mundo de coisas. Isso define muito bem aquilo e aqueles que são internos ao território e os que são externos a ele. Uma simples tentativa de leitura do espaço e interação social transmite rapidamente a sensação de ser ou não um de fora.

Um território abre-se e agrega aqueles de mesma identidade, mas perde sua permeabilidade para os diferentes, não no sentido de exclusão e intolerância à diferença e o estabelecimento de barreiras impermeáveis e rígidas, mas em termos de receptividade e proximidade. Não é negado a participação do “outro”, porém sua assimilação tende a ser apenas efêmera e superficial. Ao diferente surgem limites invisíveis que delimitam os círculos sociais e lugares com que se tem familiaridade e acessibilidade ou “impõe os limites de pertencimento” (MOURA, 2003, p.50).

A permeabilidade dos territórios, nesse sentido, acaba sendo relativa, pois em certa medida, embora a presença do Outro não seja impedida, quando é que a sua presença é entendida como uma “invasão”? Quando ela é de fato aceita? A presença do Outro constrange tanto quem transgride uma fronteira e adentra a um território, quanto quem pertence esse território, pois suscita, de início, estranhamento e incertezas e um processo de familiarização.

No entanto, um grupo pode conviver com uma pessoa sem que ela nunca de fato seja aceita como parte dele, em outras palavras sem que ele nunca se integre ao sistema do lugar (GODOI, 1998).

Essa dificuldade de inserção no sistema do lugar se eleva especialmente quando a presença do Outro tem uma maior potência intrusiva, quer dizer, a presença do Outro é mais fortemente percebida e o choque cultural causados pelas diferentes concepções de mundo se amplia. Essa notificação imediata da presença do estranho tende a ocorrer quando os círculos sociais e os lugares freqüentados são fortemente circunscritos, no sentido de haver uma baixa diversidade e variabilidade dos lugares freqüentados (tipos) e dos indivíduos com que se convive (em termos culturais). Essa circunscrição a um mundo de coisas e pessoas amplia o choque cultural na medida em que potencializa a ansiedade causada no encontro das diferentes concepções da realidade (IRWIN, 2009). Essa circunscrição é presente em Holambra.

As relações estabelecidas entre as famílias holandesas vêm de longa data, se estendo por gerações. As famílias holandesas conviveram muito proximamente na colônia e mantiveram seus contatos através dos matrimônios, associações comerciais e participarem de atividades recreativas e culturais. Essa forte proximidade e familiaridade mantiveram de certa forma os círculos sociais pessoas e familiares sobrepostos e, em grande medida, circunscrito a comunidade dos holandeses e descendentes. Desde pequenos os descendentes convivem entre si, estabelecendo relações estreitas de amizade e identificação. Freqüentam a mesma escola (Escola São Paulo), a qual por ser pequena permite que todos se conheçam (mesmo que em graus diferentes, pois a proximidade cultural não sobrepuja a finidade entre personalidades); o mesmo clube para atividades esportivas e culturais durante toda sua infância e adolescência, esse que tem em geral como sócios os holandeses e seus descendentes e a casa de parentes e amigos, onde convivem com membros do grupo. Holambra restringe a abrangência dos lugares vividos durante toda a infância e adolescência. Em função da pequena extensão e baixa diversidade de lugares da cidade, há uma circunscrição dos lugares que os sujeitos têm acesso, o que significa uma restrição da diversificação da composição do círculo social dos indivíduos.

Contudo, a relação outro-grupo não é unilateral, é preciso questionar “qual a inclinação do Outro em se integrar ao sistema do lugar?” visto que isso significa uma transmutação

identitária, ou como Ferreira (2005, p.158) fala o perigo da despersonalização: “ficar aberto à incidência do outro”. Integrar-se ao território alheio esbarra num processo duplo de desconstrução e (re)construção identitária pela interiorização de outros referenciais, ou como nos fala Bezerra Jr. (2005) na desmontagem de si, o que coloca os sujeitos em um estado de insegurança existencial (MARANDOLA JR., 2008a). Nesse processo o sujeito se encontra momentaneamente num estado de solidão, no qual ele não pertence a nada ou ninguém (BEZERRA JR., 2005), no sentido de que ele (em reorganização de sua identidade) afina sua conectividade com seu território e grupo. Não significa que ele perde suas relações pretéritas, uma vez que eles fazem parte constituinte de seu ser, esse processo tende a se desdobrar em uma multipertença e multiterritorialidade (HAESBAERT, 2004).

Posto isso, devemos atentar que a coexistência territorial, ou a diversidade espacial existente no espaço urbano envolvem questões profundas enraizadas na segurança existencial dos indivíduos e sua relação essencial com o espaço. A construção de Holambra envolve questões que conjugam suas paisagens (estética e materialidade) as construções identitárias, volições e subjetividades. O entendimento da formulação das rotinas espaço-temporais depende da consideração e compreensão dessas questões internas a construção da cidade.

A coexistência territorial tem ganhado certo nível de permeabilidade. Os descendentes em função de sua construção identitária continuam a se identificar com a lógica dos territórios constituídos pelos grupos aos quais eles descendem (pertencem), mas a circulação e a presença do Outro é recorrente. Esse fato se deve a aproximação entre as culturas dos holandeses e dos novos migrantes (brasileiros), no sentido de que as novas gerações de descendentes de holandeses confluem em sua identidade os referenciais de ambas as culturas. Eles incorporaram os padrões culturais transmitidos pelos seus pais, mas suas relações com os sujeitos externos ao seu grupo da profundidade a sua experiência dos padrões culturais brasileiros.

Chama atenção, no entanto, que essas ramificações, embora também se efetivem em Holambra, tendam a transbordar suas fronteiras, em função de algumas insuficiências da cidade no que diz respeito a formação acadêmica e a atividades de lazer/comercio. Holambra não possui universidades ou faculdades que atendam aos anseios dos seus moradores de se engajar

uma formação superior, o que leva a necessidade de buscar em outra cidade essas estruturas. O mesmo ocorre para as atividades de lazer e comércio.

Assim ainda que as novas gerações mantenham suas atividades e sua rede social centrada em seu grupo de descendência, eles cultivaram ramificações para além dele. Para além dos lugares holandeses e dos novos migrantes, as novas gerações ampliam suas orbitas de circulação estabelecendo vínculos com lugares externos a seu território primário, englobando freqüentemente lugares que estão além de suas fronteiras.

### **Das rotinas espaço-temporais aos espaços de vida**

Até aqui articulamos ideias que esclarecessem a construção do espaço urbano de Holambra: (1) os contrastes entre as experiências e processos de territorialização dos distintos grupos presentes em Holambra, (2) as relações estabelecidas entre os territórios e seus grupos (coexistência da diversidade). Isso nos permitiu refletir sobre “que é viver em Holambra?”. Contudo, essa reflexão não é suficiente para o entendimento da estruturação dos espaços de vida dos indivíduos. Holambra, seus territórios e seus lugares são as bases fundamentais na constituição dos espaços de vida dos indivíduos, porém há de se considerar que eles não são os únicos.

Holambra é um município que se insere na RMC, região que se caracteriza pela alta mobilidade (processo constituinte) e interação espacial entre seus integrantes. Essa característica, ainda que em níveis diferentes, perpassa todos os municípios e recai na estruturação dos espaços de vida, senão de todos, pelo menos em grande parte de seus habitantes. A RMC, portanto, se caracteriza pela existência de deslocamentos (pendulares ou esporádicas). O efeito dessa mobilidade e da existência desses deslocamentos sobre a estruturação dos espaços de vida, segundo Marandola Jr. (2008a), tem sido em linhas gerais a ampliação das escolhas, o que contribuiu para uma forte flexibilização e complexificação dos movimentos e conseqüente esgarçamento dos espaços de vida dos moradores metropolitanos. Como entendemos que a experiência de viver em Holambra é também a experiência de viver e na metrópole, para compreender a estruturação dos espaços de vida, precisamos conjugar os espaços internos e externos de Holambra, que significa conjugar o espaço urbano e as suas

interações espaciais com seus municípios vizinhos. Essa conjugação depende de que sejam articulados também as ideias referentes (1) a diversidade na frequência, distância e intensidade dos deslocamentos, (2) as interdependências entre os municípios, (3) os contextos e lógica que compele os indivíduos a iniciarem seus deslocamentos e (4) as diferentes vulnerabilidades dos diferentes deslocamentos.

Estas questões ocuparão a continuação de nossas pesquisas.

## Referências

- ABREU, A. A. **A colonização agrícola holandesa no Estado de São Paulo Holambra I**. 1971. 114f. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1971.
- ALMEIDA, M. G. Diversidade paisagística e identidades territoriais e culturais no Brasil sertanejo. In: \_\_\_\_\_; CHAVEIRO, E. F.; BRAGA, H. C. (Org.). **Geografia e cultura: os lugares da vida e a vida dos lugares**. Goiânia: Editora Vieira, 2008.
- BAENINGER, R. Região Metropolitana de Campinas: expansão e consolidação do urbano paulista. In: HOGAN, D. J. et al. (Org.). **Migração e ambiente nas aglomerações urbanas**. Campinas: NEPO/UNICAMP, 2001.
- BERQUE, A. Paisagem-marca, paisagem-matriz: elementos da problemática para uma geografia cultural. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. (Org.). **Paisagem, tempo e cultura**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998.
- BEZERRA JR., B. C. A solidão de não pertencer: observação a partir de um fragmento de Clarice Lispector. In: PÓVOA NETO, H.; FERREIRA, A. P. (Org.). **Cruzando fronteiras disciplinares: um panorama dos estudos migratórios**. Rio de Janeiro: Revan, 2005.
- BONNEMAISON, J. Viagem em torno do território. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. (Org.). **Geografia cultural: um século (3)**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2002.
- BUTTNER, A. Home, reach, and the sense of sense. In: \_\_\_\_\_; SEAMON, D. (Ed.). **The human experience of space and place**. London: Croom Helm, 1980.
- CAIADO, M. C. S.; PIRES, M. C. S. **O verso e o reverso da dinâmica metropolitana: mobilidade populacional e estruturação socioespacial**. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 14., 2006, Caxambu. **Anais...** Belo Horizonte: ABEP, 2006.
- CARDOSO, R. C. L. Aventuras de antropólogos em campo ou como escapar das armadilhas do método. In: CARDOSO, R. C. L. **A aventura antropológica: teoria e pesquisa**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.
- COSGROVE, D. A geografia está em toda parte: cultura e simbolismo nas paisagens humanas. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. (Org.). **Paisagem, tempo e cultura**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998.
- COSTA, B. P. As relações entre os conceitos de território, identidade e cultura no espaço urbano: por uma abordagem microgeográfica. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. (Org.). **Geografia: temas sobre cultura e espaço**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2005.
- DE PAULA, F. C.; MARANDOLA JR., E.; HOGAN, D. J. O bairro, lugar na metrópole: riscos e vulnerabilidades no São Bernardo, Campinas. **Caderno de Geografia**, Belo Horizonte, v.17, n.28, p.31-58, 2007.
- DICKENSON, J. P.; AMORIM FILHO, O. B. Geografia experiencial: uma perspectiva binacional. **Caderno de Geografia**, Belo Horizonte, v.6, n.7, p.23-32, 1996.
- DURHAM, E. R. A pesquisa antropológica com populações urbanas: problemas e perspectivas. In: CARDOSO, R. C. L. **A aventura antropológica: teoria e pesquisa**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

FERREIRA, A. P. A psicanálise no terreno do Outro. In: PÓVOA NETO, H.; \_\_\_\_\_ (Org.). **Cruzando fronteiras disciplinares: um panorama dos estudos migratórios**. Rio de Janeiro: Revan, 2005.

FRÉMONT, A. **A região, espaço vivido**. Coimbra: Almedina, 1980.

GALLI, T. B. **Uso do território e fronteiras internas: o caso da proposta de redesenho fronteiriço do município de Holambra (SP)**. 2009. 205f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2009.

GODOI, E. P. O sistema do lugar: história, território e memória no sertão. In: NIEMEYER, A. M.; GODOI, E. P. (Org.). **Além dos territórios: para um diálogo entre etnologia indígena, os estudos rurais e os estudos urbanos**. São Paulo: Mercado das Letras, 1998.

GOMES, P. C. C. **A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade**. Rio de Janeiro: Bertrand, 2002.

HAESBAERT, R. **O mito da desterritorialização: do “Fim dos territórios” à multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HERBERS, R. G. **Cooperativismo e desenvolvimento de comunidade rural: o caso da Holambra**. 1989. 263f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1989.

HOLZER, W. Uma discussão fenomenológica sobre os conceitos de paisagem e lugar, território e meio ambiente. **Território**, Rio de Janeiro, v.3, p.77-85, 1997.

IRWIN, R. Negotiating feelings in the field: analyzing the cultural shock. **Revista Brasileira de Sociologia da Emoção**, GREM, UFPA, v.8, n.23, p.344-371, 2009.

LYNCH, K. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martin Fontes, 1997.

MARANDOLA JR., E. Cidades médias em contexto metropolitano: hierarquias e mobilidades nas formas urbanas. In: BAENINGER, Rosana (org.) **População e cidades: subsídios para o planejamento e para as políticas sociais**. Campinas: Nepo.Unicamp, 2010. p.187-207.

\_\_\_\_\_. **Habitar em Risco: mobilidade e vulnerabilidade na experiência metropolitana**. 2008a. 278f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2008a.

\_\_\_\_\_. Mapeando “londrinas”: imaginário e experiência urbana. **Geografia**, Rio Claro, v.33, n.1, p.103-126, 2008b.

\_\_\_\_\_. Arqueologia fenomenológica: em busca da experiência. **Terra Livre**, São Paulo, v.2, n.25, p.67-79, 2005.

MOURA, C. P. Vivendo entre muros: o sonho da aldeia. In: VELHO, G.; KUSCHNIR, K. (Org.). **Pesquisas urbanas: desafios do trabalho antropológico**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003.

OLIVEIRA, M. M. B. A praça em sua expressão cultural: uma interpretação das praças goianienses. In: ALMEIDA, M. G.; EGUIMAR, F. C.; HELAINE, C. B. (Org.). **Geografia e cultura: os lugares da vida e a vida dos lugares**. Goiânia: Editora Vieira, 2008.

PIRES, M. C. S. **Morar na metrópole:** expansão urbana e mercado imobiliário na Região Metropolitana de Campinas. 2006. 178f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2006.

RELPH, E. C. As bases fenomenológicas da geografia. **Geografia**, Rio Claro, v.4, n.7, p.1-25, 1979.

SANTOS, R. J. (Re)ocupação do cerrado: novas gentes, outras identidades. In: ALMEIDA, M. G.; EGUIMAR, F. C.; HELAINE, C. B. (Org.). **Geografia e cultura:** os lugares da vida e a vida dos lugares. Goiânia: Editora Vieira, 2008.

SEAMON, D. Body-subject, time-space routines, and place-ballets. In: BUTTIMER, A.; \_\_\_\_\_ (Ed.). **The human experience of space and place.** London: Croom Helm, 1980.

SOUZA JR., Â. M. **O campo dos sonhos:** pequena contribuição a análise da dinâmica política de uma colônia holandesa o caso de Holambra, SP. 1998. 110f. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1998.

VOIGT, C. 26 Anos de sucesso. **Setembro**, Holambra, n.9, 2007.